

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
E/CN.12/CCE/105
(E/CN.12/CCE/AC.5/6)
10 de octubre de 1957

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Quinta Reunión
Tegucigalpa, Honduras

INFORME DE LA SEGUNDA REUNION DE
AUTORIDADES DE TRANSITO DE CENTROAMERICA Y PANAMA
(San Salvador, El Salvador, octubre 3 a 10 de 1957)

WACIONER UNIPAS

CONSEJO
ECONOMICO
SOCIAL

1970
1971

INDICE

	<u>Página</u>
INTRODUCCION	iv
I. ANTECEDENTES	1
II. SEGUNDA REUNION DE AUTORIDADES DE TRANSITO DE CENTROAMERICA Y PANAMA	5
A. Composición, asistencia y organización del trabajo	5
B. Temario	7
C. Resumen de los debates	9
1. Problemas de tránsito por carretera	9
2. Problemas de planificación de carreteras, especificaciones y procedimientos administrativos	22
3. Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo del transporte por carretera	34
4. Manifestaciones de agradecimiento	35
RECOMENDACIONES APROBADAS	36
APENDICE A. Proyecto de Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera	A-1
APENDICE B. Recomendaciones a los gobiernos del Istmo Centroamericano relativas a la unificación de los requisitos mínimos que deben llenarse para la expedición de permisos de conducir de vehículos automotores	B-1

INTRODUCCION

Este documento reseña las actividades de la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá, celebrada en San Salvador, El Salvador, del 3 al 10 de octubre de 1957. En la última parte del mismo se recogen las recomendaciones adoptadas y el proyecto de Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carretera. Fue aprobado en la sesión de clausura celebrada el día 10 de octubre de 1957.

I. ANTECEDENTES

Conforme a la resolución 18 (CCE) del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, aprobada en su Tercera Reunión en 1956, se celebró la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tráfico por Carretera en Tegucigalpa, Honduras, en febrero de 1957. En esa reunión se discutieron cuestiones relacionadas con la reglamentación del tránsito por carretera, así como puntos relativos a la planificación de carreteras y la ingeniería de caminos, con base en el documento titulado El Transporte en el Istmo Centroamericano, Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera (Doc. TAA/LAT/3), y varios documentos de trabajo presentados por la Secretaría, elaborados por expertos de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

Los temas tratados incluyeron los de señales de carreteras y calles, clasificación de carreteras en Centroamérica, especificaciones técnicas para las carreteras en Centroamérica, reglamentación de las dimensiones y pesos de los vehículos en circulación sobre carreteras centroamericanas y puntos de interconexiones fronterizas de las carreteras internacionales de Centroamérica.

La reunión adoptó una serie de recomendaciones sobre los puntos arriba enumerados, que se encuentran en el informe (E/CN.12/CCE/78) que elevó a la consideración del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano.

Específicamente se recomendaron:

- a) un manual de señales viales;
- b) bases uniformes para la clasificación de carreteras;
- c) puntos de interconexiones fronterizas de las carreteras internacionales;

/d) numeración

- d) numeración de las carreteras internacionales;
- e) especificaciones técnicas geométricas para la construcción de carreteras; y
- f) límites de pesos y dimensiones de vehículos.

El Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano tomó conocimiento de este informe en su Cuarta Reunión celebrada en Guatemala y aprobó las Resoluciones 42, 43, 44 y 45 (CCE) que se refieren respectivamente a un acuerdo regional centroamericano sobre señales viales, a leyes y reglamentos de tránsito, a servicios de transporte internacional por carretera y al desarrollo de la red caminera centroamericana.

En la resolución 43 (CCE) sobre leyes y reglamentos de tránsito, el Comité resolvió pedir a la Secretaría que, en consulta con los gobiernos, convocara una Segunda Reunión de las Autoridades de Tránsito de los Estados del Istmo Centroamericano y de Panamá en un futuro próximo, para complementar los trabajos relativos a la uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito en dichos países, tomando como base las recomendaciones sobre la materia contenidas en el informe de la reunión.

Por la resolución 44 (CCE) el Comité resolvió recomendar a los gobiernos centroamericanos que, con la cooperación de la Secretaría, se integrara una comisión de estudios con representantes de cada país para que redactara las disposiciones de un proyecto de convenio de transporte internacional por carretera a que se hace referencia en la resolución 16 (CCE).

Por último, de acuerdo con la resolución 45 (CCE), sobre desarrollo de la red caminera centroamericana, se acordó en el quinto punto

/resolutivo

resolutivo solicitar a la Secretaría que, en consulta con los gobiernos, convocara una reunión de expertos de cada país, tomando como base las recomendaciones pertinentes contenidas en el informe de la primera reunión, a fin de preparar un manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos generales aplicables a las obras de caminos.

Para facilitar el cumplimiento de estas resoluciones se consideró conveniente combinar en una sola reunión la consideración de los puntos a que se refieren las resoluciones 43, 44 y 45. En consecuencia, la Secretaría, de acuerdo con los gobiernos miembros del Comité, convocó la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá con el fin de estudiar los siguientes puntos:

- a) uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito;
- b) proyecto de manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos para la construcción de caminos;
- c) permiso uniforme para conducir; y
- d) servicios internacionales de transporte por carretera.

Se prepararon para la reunión, además de un anteproyecto de temario y una nota de la Secretaría, dos documentos elaborados por expertos de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, a saber:

1. un informe titulado Unificación de Reglamentos sobre Circulación por Carretera en el Istmo Centroamericano (TAA/LAT/15); y
2. un Anteproyecto de Manual de Especificaciones para construcción de Caminos en Centroamérica.

También se hizo referencia en el temario provisional a documentos anteriores que convenía tener en cuenta en la discusión de los varios puntos, a saber:

Guatemala

Rafael Pérez Riera
Teniente Oscar H. López
Rafael Castañeda

Honduras

Cecilio Colindres
Julio Arévalo
Angel Bárcenas
Capitán Luis Aguilar
Arturo Castellanos

Nicaragua

Sofonías Cisneros
Joaquín Bustos
Teniente Francisco de Franco

b) Observadores:

Panamá

Gabriel Hernández

Organización de
Estados Centroamé-
ricanos

Alvaro Fernández Escalante

Escuela Superior
de Administración
Pública América
Central

Juan Adalberto Menjívar

International
Road Federation

Enrique Cuéllar

Bureau of Public
Roads de los Es-
tados Unidos

Perry Leaming

c) Asesores:

Administración de
Asistencia Técnica
de las Naciones
Unidas

Stanislav Ambrozek
Benjamín Fraenkel

d) Secretaría:

Comisión Económica
para América Latina

Víctor L. Urquidi
Pedro Abelardo Delgado
Edmond Janssens
Salvador Vilaseca

/La reunión

La reunión fué inaugurada por el señor don Antonio Serrano Langlois, Subsecretario de Economía de El Salvador, en representación del señor Ministro de Economía, y con la presencia de los Subsecretarios de Obras Públicas y de Defensa, así como del Secretario General de la Organización de Estados Centroamericanos. El Subsecretario de Economía dió la bienvenida a los delegados y destacó la importancia que tenían los trabajos sobre transporte para la integración centroamericana.

También hicieron uso de la palabra el delegado de Guatemala, ingeniero Rafael Pérez Riera, en representación de las delegaciones, y el señor Víctor L. Urquidi, Director de la Oficina de la CEPAL en México.

A continuación se eligió Presidente al señor mayor Joaquín Zaldívar, jefe de la Delegación de El Salvador, y Relator al Jefe de la Delegación de Costa Rica.

B. Temario

En la primera sesión plenaria fué aprobado el proyecto de temario presentado por la Secretaría (Doc. E/CN.12/CCE/AC.5/4), agregándole los puntos que aparecen con los números 7 y 8, pasando a ocupar estos puntos del proyecto los números 9 y 10 y quedando como sigue:

1. Elección de Presidente y Relator
2. Examen y aprobación del Temario

Documentación general:

- a) Nota de la Secretaría (E/CN.12/CCE/AC.5/5)
- b) Informe de la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tráfico por Carretera (E/CN.12/CCE/78)
- c) Resoluciones 16, 17, 43, 44 y 45 (CCE) del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano (Informes de la Tercera y Cuarta Reuniones (E/CN.12/CCE/64 y 103)

/d) El transporte

- d) El Transporte en el Istmo Centroamericano. Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera (TAA/LAT/3). Informe del experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, 19 de julio de 1955
- e) El Transporte en el Istmo Centroamericano. Informe de la Misión Técnica CEPAL/AAT, 1953 (E/CN.12/356).

3. Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito

Documentación:

- a) Resolución 43 (CCE)
- b) Doc. E/CN.12/CCE/78, Parte II, C, 2, ii
- c) Proyecto de Convenio Centroamericano sobre Circulación por Carretera. Informe del Experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas (TAA/LAT/15)
- d) Manual de Señales Viales (anexo III al informe de la Cuarta Reunión del Comité)
- e) Documento TAA/LAT/3, Sección I-B, punto 2.

4. Manual de Especificaciones Técnicas y Procedimientos Administrativos

Documentación:

- a) Resolución 45 (CCE)
- b) Doc. E/CN.12/CCE/78, Parte II, C, 3, ii
- c) Proyecto de Manual de Especificaciones para Construcción de Caminos en Centroamérica. Informe del experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

5. Permiso uniforme para conducir

Documentación:

- a) Resoluciones 17 y 43 (CCE)
- b) Doc. E/CN.12/CCE/78, Parte II, C, 2, i
- c) Modelo de permiso para conducir, Doc. AC.5/I/DT/14
- d) Doc. TAA/LAT/3, Sección I-B, punto 4, y Doc. TAA/LAT/15.

6. Servicios internacionales de transporte por carretera
Documentación:
 - a) Resoluciones 16 y 44 (CCE)
 - b) Doc. E/CN.12/CCE/78, Parte II, C, 7
 - c) Doc. TAA/LAT/3, Sección III.
7. Participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región.
8. Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera que motivan esta reunión.
9. Informe de la Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano.
10. Clausura.
 - C. Resumen de los debates

Al considerar los puntos del Temario la reunión estimó conveniente constituir dos grupos de trabajo: uno que discutiera los problemas relacionados con el tránsito y otro los problemas relacionados con carreteras. Estos grupos fueron presididos respectivamente por los jefes de las delegaciones de Honduras y de Nicaragua, y fueron designados relatores de cada uno los delegados de El Salvador y Guatemala. Los grupos sesionaron durante los días 4 a 9 de octubre, con asistencia de las delegaciones, así como de los observadores de Panamá y de los organismos acreditados.

1. Problemas de tránsito por carretera

La discusión de estos problemas se dividió en los siguientes temas:

- a) Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito;
- b) Permiso uniforme para conducir;
- c) Servicios internacionales de transporte por carretera
- d) Continuidad en el estudio de los problemas del desarrollo de los transportes por carretera.

/Se consideraron.

6. Servicios internacionales de transporte por carretera

Documentación:

- a) Resoluciones 16 y 44 (CCE)
- b) Doc. E/CN.12/CCE/78, Parte II, C, 7
- c) Doc. TAA/LAT/3, Sección III.

7. Participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región.

8. Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera que motivan esta reunión.

9. Informe de la Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano.

10. Clausura.

11. Resumen de los debates

Al considerar los puntos del Temario la reunión estimó conveniente constituir dos grupos de trabajo: uno que discutiera los problemas relacionados con el tránsito y otro los problemas relacionados con carreteras. Estos grupos fueron presididos respectivamente por los jefes de las delegaciones de Honduras y de Nicaragua, y fueron designados relatores de cada uno los delegados de El Salvador y Guatemala. Los grupos sesionaron durante los días 4 a 9 de octubre, con asistencia de las delegaciones, así como de los observadores de Panamá y de los organismos acreditados.

1. Problemas de tránsito por carretera

La discusión de estos problemas se dividió en los siguientes temas:

- a) Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito;
- b) Permiso uniforme para conducir;
- c) Servicios internacionales de transporte por carretera
- d) Continuidad en el estudio de los problemas del desarrollo de los transportes por carretera.

/Se consideraron.

6. Servicios internacionales de transporte por carretera
Documentación:
 - a) Resoluciones 16 y 44 (CCE)
 - b) Doc. E/CN.12/CCE/78, Parte II, C, 7
 - c) Doc. TAA/LAT/3, Sección III.
7. Participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región.
8. Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera que motivan esta reunión.
9. Informe de la Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano.
10. Clausura.

III C. Resumen de los debates

Al considerar los puntos del Temario la reunión estimó conveniente constituir dos grupos de trabajo: uno que discutiera los problemas relacionados con el tránsito y otro los problemas relacionados con carreteras. Estos grupos fueron presididos respectivamente por los jefes de las delegaciones de Honduras y de Nicaragua, y fueron designados relatores de cada uno los delegados de El Salvador y Guatemala. Los grupos sesionaron durante los días 4 a 9 de octubre, con asistencia de las delegaciones, así como de los observadores de Panamá y de los organismos acreditados.

1. Problemas de tránsito por carretera

La discusión de estos problemas se dividió en los siguientes temas:

- a) Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito;
- b) Permiso uniforme para conducir;
- c) Servicios internacionales de transporte por carretera
- d) Continuidad en el estudio de los problemas del desarrollo de los transportes por carretera.

/Se consideraron.

Se consideraron, además, algunos aspectos de la adhesión de los países centroamericanos a la Convención de Ginebra de 1949, así como de la aplicación del Manual Centroamericano de Señales Viales.

a) Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito: proyecto de Acuerdo sobre Circulación por Carretera en el Istmo Centroamericano

Se sometió a la consideración de los delegados un proyecto de Acuerdo sobre Circulación por Carretera en el Istmo Centroamericano, preparado por un experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas (Doc. TAA/LAT/15). Se hizo en primer término una reseña sobre lo que ya se había realizado en el campo de la circulación por carretera bajo el programa de integración económica centroamericana y se destacó la importancia del proyecto de Acuerdo propuesto a la presente reunión. Mereció especial hincapié el papel que la adopción de este acuerdo podría jugar en el mejoramiento de la seguridad del tránsito y en el crecimiento de los transportes por carretera.

Se mencionó que el proyecto de Acuerdo, aunque elaborado en forma de un acuerdo internacional, es mucho más completo de lo que suelen serlo esta clase de acuerdos y constituye un verdadero código de circulación por carretera que podría ser adoptado por cualquier país que lo desee. Se señaló, además, que el proyecto fué redactado en tal forma que, si lo adoptaran, los gobiernos centroamericanos podrían adherir sin dificultad a la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1949.

Después de estas consideraciones preliminares, se pasó al estudio del proyecto mismo. A continuación se presenta un breve resumen del contenido del proyecto de Acuerdo y de sus anexos (véase el Apéndice A del presente informe)

Título I. En este título se encuentran disposiciones de carácter general y, en particular, definiciones de varias palabras tales como: carretera; calzada; vía; cruce; conductor; automotor; vehículo articulado; remolque; peso máximo; tara; motocicleta, y motobicicleta. Se advertirá en el texto aprobado que, en su mayor parte, estas definiciones quedan exactamente como estaban en el proyecto original. Los únicos cambios se refieren a las definiciones de los varios tipos de motocicletas con motor económico.

Título II. Bajo este título se discutieron disposiciones generales relativas a la circulación por carretera que sean aplicables a todos los usuarios y se aprobaron específicamente artículos relativos a: conducción de vehículos y de animales; velocidad; encuentros y rebasamientos; cruces y prioridad de paso; uso de la bocina y otros dispositivos de alarma; estacionamiento; luces y señales en los vehículos; señales, y transportes de excepción.

Título III. Este título contiene disposiciones especiales aplicables a los vehículos automotores y a las combinaciones compuestas de un vehículo automotor y un remolque o un semi-remolque. Específicamente se aprobaron artículos de orden técnico y artículos de orden administrativo.

Dentro del primer grupo cabe señalar las disposiciones relativas a: peso y llantas; dimensiones de los vehículos; carga de los vehículos; órganos motores; dispositivos de maniobras; dispositivos de dirección y de visibilidad; frenos; alumbrado y señales; señales de advertencia; placas e inscripciones, y condiciones que deberán reunir los vehículos de transporte público.

En el curso de la discusión sobre frenos se sugirió que el informe del grupo llame la atención sobre la importancia de lograr que los vehículos livianos sean equipados con frenos más seguros que los que ahora suelen tener.

/En cuanto a

III. Un anexo sobre el permiso de conducir, que constituye una nueva redacción de lo acordado en Tegucigalpa, Honduras, en la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tránsito.

Sobre todo lo anterior se aprobó la recomendación XIII (AC.5), que contiene el respectivo proyecto de resolución a considerar por el Comité de Cooperación Económica.^{1/}

b) Permisos uniformes de conducir

Se consideraron las recomendaciones relativas a los permisos de conducir contenidas en el informe titulado El Transporte en el Istmo Centroamericano. Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera (TAA/LAT/3), preparado por un experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas. Fueron aprobadas las recomendaciones relativas a aptitud mental y física, causas de incapacidad, personas inválidas o físicamente impedidas, conocimiento de las leyes y reglamentos de tránsito, pericia para conducir y permisos de aprendizaje para conducir.

También se acordó recomendar a los gobiernos que acepten las sugerencias hechas en el mismo informe sobre fiscalización administrativa de la expedición de permisos para conducir y la validez de dichos permisos. Además, se consideró más detenidamente la cuestión de los requisitos para la expedición de permisos para conducir vehículos automotores dedicados al transporte comercial.

Otros puntos que provocaron discusión fueron los relativos a la edad mínima para la obtención de permisos de conducir y a los exámenes médicos que deben exigirse a los candidatos a dichos permisos. Sobre

^{1/} La numeración de las recomendaciones corresponde a la serie iniciada en la Primera Reunión de Autoridades de Tránsito; la sigla AC.5 identifica estas reuniones.

todos estos puntos se llegó, después del intercambio de opiniones, a conclusiones aceptables para todos los delegados.

El texto recomendado por la Reunión para que se incorpore a los reglamentos nacionales de los varios países se incluye como Apéndice B al presente informe. Véase también la recomendación XIII (AG.5)

c) Servicios internacionales de transporte por carretera

Al iniciarse la discusión sobre este tema se acordó que no podrían hacerse recomendaciones detalladas o definitivas en cuanto a los problemas relativos a los servicios internacionales de transporte por carretera. El punto ya había sido incluido en el temario de la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tránsito, de acuerdo con la resolución 18 (CCE) del Comité de Cooperación Económica, pero no se pudo tratar el tema en dicha reunión por falta de tiempo y falta de asesores especializados en la materia. Sin embargo, en vista del interés expresado por algunas delegaciones, la Secretaría incluyó el punto de nuevo en el temario de la presente Reunión.

Sin pretender tratar el fondo del problema en detalle, se acordó considerar recomendaciones de orden general que sirvan de base a un grupo de expertos en la materia, que tendría que encargarse de la consideración de este problema extremadamente complejo.

Varios delegados formularon observaciones sobre los problemas que afrontan las autoridades en cuanto a las concesiones para servicios regulares de pasajeros y en cuanto a los aspectos internacionales del problema.

Se convino en que para solucionar el problema de los servicios internacionales de transporte por carretera es aconsejable en primer lugar encontrar soluciones adecuadas al problema de la reglamentación y fiscalización

/de los servicios

de los servicios nacionales de transporte de pasajeros y carga, y a tal efecto se aceptó que las recomendaciones hechas por la misión CEPAL/AAT sobre el transporte en Centroamérica (E/CN.12/356) en cuanto a servicios nacionales de omnibus y de transportes de carga podrían servir de base a la modernización de los reglamentos internos de cada país.

La discusión puso de manifiesto que los controles reglamentarios del transporte por carretera están a cargo de departamentos administrativos diferentes en cada país y que en todos los países, salvo uno, esta fiscalización administrativa se divide entre varios departamentos gubernamentales. Por ejemplo, en Guatemala, en lo que toca al transporte de pasajeros, los ministerios responsables de la reglamentación y de las concesiones son los de Economía y de Gobernación. En Costa Rica, por otra parte, los ministerios responsables son los de Gobernación y de Seguridad Pública. Al mismo tiempo, Costa Rica tiene desde hace poco tiempo un Consejo Superior de Tránsito, que se encarga de la coordinación de los transportes públicos. En cuanto a Honduras, los ministerios responsables de los controles reglamentarios son los Ministerios de Economía y Hacienda y el Ministerio de Gobernación. En el caso de El Salvador, los Ministerios de Economía y de Defensa en el ramo de Seguridad Pública tienen a su cargo los mismos asuntos, pero en este país existe además una comisión asesora integrada por representantes del gobierno y de las empresas. Por fin, en lo que toca a Nicaragua, es la Jefatura de Tránsito la que tiene la responsabilidad reglamentaria del transporte por carretera.

Se examinaron después algunos problemas relativos a la posible concertación de convenios en que se fijen condiciones uniformes para

/regular los

regular los servicios de pasajeros y se dió lectura a un proyecto de acuerdo sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera preparado por el experto de la Administración de Asistencia Técnica (TAA/LAT/3, Sección III). Este proyecto de acuerdo no se sometió a discusión detenida, pero se aceptó que las disposiciones del tipo de las presentadas en dicho proyecto podrían servir de base en la discusión de este asunto por un grupo de expertos.

También se consideraron algunos aspectos del transporte internacional de pasajeros y de carga entre los países centroamericanos y países de fuera de la región, así como ciertos aspectos relativos al turismo que podría desarrollarse en Centroamérica una vez terminada la Carretera Interamericana.

En conclusión, se decidió que este tema tendría que ser referido a un grupo de expertos que debería considerar específicamente lo siguiente:

- i) preparación de una reglamentación nacional-tipo para la concesión de servicios de transporte de pasajeros y carga, y de recomendaciones relativas a los organismos encargados de la materia;
- ii) la elaboración de un proyecto de acuerdo sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera;
y
- iii) consideración del tratamiento que convendría dar a empresas de fuera de la región que soliciten permiso para suministrar servicio de transporte en la región.

Sobre lo anterior se aprobó la recomendación XIV (AC.5).

/d) Continuidad

disposiciones por ellos adoptadas con respecto a la aplicación de la Convención. Estas comunicaciones están previstas en el artículo 2, en el párrafo 3 del anexo 4 y en el inciso b) del número IV del anexo 6 de la Convención, y se refieren a los siguientes temas:

i) la inclusión de las bicicletas provistas de un motor adicional de combustión interna ya sea en la clasificación correspondiente a bicicletas o en la de vehículos automotores;

ii) la aplicación de una disposición sobre prioridad de paso en determinados cruces de carreteras;

iii) la notificación de la letra o letras adoptadas para el signo distintivo de los vehículos automotores que indica el país de la matrícula;

iv) restricciones relativas a las combinaciones de vehículos.

En cuanto al primer punto, es decir, el relativo a la clasificación de las bicicletas provistas de un motor auxiliar adicional, convendría que en vista de lo acordado en el proyecto de Acuerdo Centroamericano, todos los países firmantes de éste excluyan el anexo 1 de su aplicación a la Convención.

En cuanto al anexo 2 de la Convención, relativo a la prioridad de paso, los gobiernos centroamericanos podrán incluir este anexo en la aplicación de la Convención en sus países.

En lo que toca al tercer punto, a saber, las letras distintivas que indiquen el país de la matrícula, convendría que los gobiernos centroamericanos comuniquen al Secretario General de las Naciones Unidas las letras que consideren propias para identificar los vehículos matriculados

en sus respectivos países. De acuerdo con la sugerencia hecha durante la discusión, se podría considerar para cada país un grupo de tres letras que incluya en cada caso las letras CA para Centroamérica y, además, como primera letra una letra distintiva para cada país. Se podría someter a consideración de los gobiernos los grupos siguientes para los varios países:

Guatemala GCA

El Salvador SCA

Honduras HCA

Nicaragua NCA

Costa Rica CCA

En lo que toca al último punto, el proyecto de Acuerdo dispone que no se utilizarán vehículos articulados para el transporte de pasajeros, y que los vehículos articulados para el transporte de carga podrán tener sólo un remolque. Tal restricción se permite conforme al inciso b) del número IV del anexo 6 de la Convención de Ginebra. Al adherir a la Convención, los gobiernos centroamericanos deberán declarar que, con referencia a la disposición antes mencionada, no admitirán en sus respectivos países que un vehículo tractor lleve más de un remolque ni permitirán que circulen vehículos articulados destinados al transporte de personas.

f) Manual de Señales Viales

De acuerdo con la solicitud de algunos delegados, se celebró una sesión especial, fuera del programa regular de trabajo, sobre algunos aspectos de la aplicación del Manual de Señales Viales aprobado en la Primera Reunión de Autoridades de Tránsito en Tegucigalpa, Honduras, en febrero de 1957. Hubo un intercambio de opiniones acerca de cierto número de problemas prácticos que habían surgido.

/Se tomó nota,

Se tomó nota, además, de que en vista de la aprobación del Manual por el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, por medio de su resolución 42 (CCE), el Gobierno de Guatemala había iniciado las gestiones tendientes a la suscripción de un Acuerdo Centroamericano por el cual se adopte el Manual; y que se espera someter éste a firma en fecha próxima.

Se acordó que sería muy oportuno que en el curso de los dos primeros años de vigencia efectiva del Manual, se diera atención particular a la compilación de datos que podrían ser útiles para su revisión eventual. Se opinó que de todas maneras no había ahora problemas que justificasen revisiones de las disposiciones del Manual.

2. Problemas de planificación de carreteras, especificaciones y procedimientos administrativos

Se dividió el tratamiento de estos temas en los siguientes puntos:

- a) manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos;
- b) participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región; y
- c) programa de trabajos futuros.

a) Manual de especificaciones y procedimientos administrativos

Se entró a considerar los temas comprendidos en el proyecto de Manual, previa exposición del experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas sobre el contenido de cada capítulo.

i) Introducción al proyecto de Manual de Especificaciones

Al abordarse la introducción al Manual se aprobó la formación de un volumen aparte con los asuntos relativos a la planificación /de carreteras,

de carreteras, los cuales interesan principalmente a los ingenieros del gobierno, debiendo constituir el resto un volumen por separado.

El volumen relativo a planeamiento deberá contener una parte expositiva que constituirá el informe del experto y un grupo de recomendaciones de carácter normativo relativas a la materia.

El otro volumen deberá contener la segunda parte del Manual, con las modificaciones introducidas en esta reunión, y las partes tercera, cuarta, quinta y anexos tal como aparecen en la actualidad. Los dos volúmenes serán distribuidos a los gobiernos para su estudio.

Se convino en recomendar a los gobiernos la aplicación provisional de las partes primera y segunda del proyecto de Manual, que se refieren a "Planeamiento" y a "Contratación de Obras"; sin perjuicio de considerar la posibilidad de experimentar asimismo con las especificaciones contenidas en el resto de los capítulos.

Esto tendría por objeto poder acumular experiencias en este ramo para ser presentadas en una próxima reunión. Dichas experiencias serían consideradas conjuntamente con las sugerencias y comentarios que los gobiernos tengan a bien hacer como resultado del estudio de los documentos a que se hace relación en párrafos anteriores, y permitiría adoptar un conjunto de principios uniformes para Centroamérica.

Se aprobó recomendar al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano la convocatoria a una nueva reunión con objeto de proseguir el estudio del Manual y revisar las experiencias y comentarios que hayan resultado de su aplicación provisional y del estudio del mismo.

/Se acordó

Se acordó también recomendar al Comité de Cooperación Económica que incluya dentro de la solicitud de asistencia técnica para 1958 los servicios de un experto sobre carreteras que pueda seguir asesorando a los gobiernos sobre el particular, debiendo asignarse a este proyecto una alta prioridad.

ii) Primera parte - Planeamiento

Se aprobó la primera parte del Manual, relativa a planeamiento de carreteras, en los términos que se deja apuntados en la sección anterior. Se anotan a continuación las principales modificaciones acordadas al texto, así como las razones que se adujeron para introducirlas.

Se recomendó en forma general una revisión del estilo, la que sería efectuada por la Secretaría a fin de presentar un nuevo texto en próxima reunión.

Organización de planes generales. Se modificó el párrafo 9 con el objeto de hacer más énfasis en los objetivos que persigue el mismo, y se acordó crear un párrafo 9-bis que contempla la coordinación de los planes generales de cada país dentro de un plan vial centroamericano.

Este párrafo se leerá como sigue:

9-bis. En los planes de vialidad de cada país centroamericano se tomarán en consideración los puntos de enlace fronterizos de las carreteras que prosiguen en países vecinos. En dichos planes serán considerados también los estudios y proyectos ya preparados por los Gobiernos y por expertos de las Naciones Unidas, relativos a la red regional centroamericana de carreteras.

Clasificación de los caminos. Respecto a este capítulo hizo reserva la delegación de Costa Rica, que informó que actualmente se encuentra el asunto en estudio por los especialistas de su país. No obstante,

/mantuvo

mantuvo su aprobación en principio, que había sido otorgada en la Primera Reunión.

Especificaciones geométricas. Se acordó que las características geométricas contenidas en el Manual (párrafo 23) sean adoptadas con carácter de recomendación, con las modificaciones introducidas por el grupo de trabajo. La delegación de Nicaragua propuso otro conjunto de características geométricas que fué considerado en los debates, y figura en el documento AC.5/II/DT/12.

Se adoptó el mínimo que aparece en el Manual para el "ancho de corona" y se decidió dejar en suspenso los valores recomendados para visibilidades mientras los países estudian el asunto.

Se creó asimismo un nuevo párrafo que permita ahorrar los gastos en la adquisición de los derechos de vía, en los siguientes términos:

25-bis. En los casos en que la carretera atraviere tierras de alto valor en los que sea muy oneroso expropiar los derechos de vía en los anchos aquí indicados, se permite reducirlos a los valores mínimos factibles aumentando correspondientemente las fajas laterales en las que no se permiten construcciones. Así, en cualquier caso quedará la misma distancia entre los alineamientos de las construcciones. Además todo el ancho del derecho de vía previsto en estas especificaciones debe ser declarado de utilidad pública, con el fin de que cualquier expropiación futura que sea necesaria se pueda hacer al mismo precio pagado en la primera expropiación, hecha a causa de la construcción de la carretera.

Obras de arte: Las delegaciones estimaron que los puentes de una vía, con 3,60 metros, cubrían perfectamente las necesidades de tránsito de los caminos vecinales y que en cambio un puente de 6 metros para dos vías no sería adecuado en el caso de convertirse más tarde el camino vecinal en una carretera secundaria. A tal fin, se modificó el párrafo 30, en estos términos.

Se modificó el párrafo 31 con objeto de dejar mayor elasticidad a las Direcciones Generales de Caminos en cuanto al ancho de las banquetas, en forma que les permita adaptarse a las circunstancias determinantes.

/Se modificó

Se modificó el artículo 32 en vista de que los equipos modernos vienen de dimensiones mayores, lo que dificulta su tránsito con las especificaciones que aparecen en el Manual.

Instalaciones auxiliares. Se decidió trasladar este capítulo al final del volumen sobre planeamiento, en forma de apéndice; y suprimir los artículos 33, 34 y 35 por no tener carácter normativo.

Límites de peso y dimensión de los vehículos cuyo tránsito se permite en las carreteras. Fué reformada la nota A del párrafo 43 con objeto de dejar excluidos en forma terminante: 1) los vehículos articulados para el transporte de pasajeros; 2) los vehículos que arrastren más de un remolque.

Trazado de carreteras. Sobre reconocimiento y estudios preliminares, se acordó fundir los párrafos 44, 45 y 46 en uno solo de carácter normativo; y se amplió el párrafo 50 con objeto de incluir la constitución geológica del suelo en los estudios preliminares para el trazo de caminos.

En cuanto a línea preliminar, se suprimió el párrafo 55 en atención a que el uso generalizado en Centroamérica no se aviene con el método que ese párrafo recomienda.

Se agregó el párrafo 61-bis con la siguiente redacción: "Al mismo tiempo se harán perforaciones del subsuelo".

Se dió nueva redacción al párrafo 92, sobre localización del camino proyectado, con objeto de adaptarlo a las prácticas en uso en el área centroamericana.

Contratación de ingenieros consultores. Se acordó trasladar los párrafos 105, 106, 107 y 109, después de efectuadas las revisiones de

/estilo

estilo convenientes, al Capítulo referente a "Organización de planes generales". Asimismo se acordó trasladar el párrafo 108 al Capítulo referente a "Organos administrativos de caminos".

Aplicación del método progresivo a las obras. Se agregó un nuevo párrafo 129-bis que permite tener en cuenta la escasez de recursos financieros, quedando así:

129-bis. En los casos que no haya fondos suficientes para construir una carretera, que dentro del plan vial aprobado tenga una clasificación especificada, puede considerarse la posibilidad de construirla con especificaciones de la clasificación inmediata inferior; pero con planos elaborados sobre estudios hechos para especificaciones de la clasificación programada.

Caminos vecinales. Se aprobaron las ideas directrices sobre esta materia, como son hacer descansar la responsabilidad del planeamiento, construcción, mantenimiento y administración de esta clase de caminos en las autoridades locales, bajo la supervisión del gobierno central; sin perjuicio de prestarles la asistencia técnica y adiestramiento que requieran, aunque esto debiera ser, de preferencia, con carácter temporal. Asimismo se aceptó la idea de auspiciar el desarrollo de pequeños contratistas locales para este tipo de obra, a los que debiera darse facilidades para trabajar en el resto de Centroamérica.

Revestimiento primario. Se encontró que las disposiciones contenidas en este capítulo pertenecen más al campo de las especificaciones técnicas, por lo que se recomienda su inclusión en la parte tercera del Manual.

Los capítulos concernientes a "Organos administrativos de caminos",

"El empleo de maquinaria moderna", "Obreros especializados" y "Administración de talleres" se refirieron a la Secretaría, con el fin de que sean incorporados en el informe del experto.

iii) Segunda parte - Contratación de obras

Se aprobó la Segunda parte del proyecto de Manual relativa a contratación de obras, con las modificaciones y observaciones que se anotan en los párrafos siguientes. Se recomendó en forma general una revisión del estilo, la que deberá efectuar la Secretaría a fin de presentar un nuevo texto en próxima reunión.

Condiciones generales de los contratos. El artículo 44 dió origen a diversos puntos de vista, pronunciándose algunos delegados en favor de la conveniencia de mantener inalterable el precio unitario del contrato, aún en el caso de reducción superior al 25% del valor del trabajo, alegando que resulta sumamente inconveniente permitir un cambio de precio. Esta tesis fué adversada por otros delegados con base en consideraciones de costos. Se llegó finalmente a un acuerdo, en el sentido de modificar el mencionado párrafo, a fin de permitir que en el caso de reducción superior al 25% del valor del trabajo se conjuguen cualquiera de estas dos alternativas: a) completar el valor del contrato, encomendándole otros trabajos similares; y b) de no ser esto posible, conceder al contratista una indemnización que no podrá ser mayor del 15% de la diferencia entre el valor del trabajo realmente realizado y el valor del mínimo de trabajo a efectuarse sin indemnización (75%).

Fué ampliado el párrafo 62 con el fin de limitar la responsabilidad del contratista, en cuanto se refiere al mantenimiento de caminos

/existentes,

existentes, hasta "la medida en que haya sido afectado dicho camino por el uso hecho por el contratista a juicio de la Dirección General de Caminos".

Se sustituyó el artículo 77 por otro en que se faculta el arbitraje como medio de solucionar las diferencias entre el contratista y el gobierno; en tal caso, el tribunal deberá integrarse con un representante de cada una de las partes y por un tercero escogido por los dos, de común acuerdo, o por la Corte Suprema de Justicia del país donde se realice el contrato, cuando dichos representantes no consiguieren unanimidad en la elección.

El párrafo 78 conservará, en todo caso, como tribunales competentes para conocer del asunto, a los del lugar de la sede de la Dirección General de Caminos contratante.

Se acordó suprimir provisionalmente todo lo relativo a seguros (del párrafo 122 al 127 inclusive) quedando el asunto pendiente de estudio.

Prosecución y progreso. Se acordó la creación de un nuevo párrafo a fin de solucionar el caso de incumplimiento del contratista sin necesidad de recurrir a la rescisión del contrato. Para este caso fueron aprobadas dos alternativas: a) la prosecución de los trabajos a cargo del fiador y bajo nueva dirección técnica aprobada por la Dirección General de Caminos, y b) la continuación de la obra, siempre a cargo del fiador, y bajo la dirección del residente.

Se aprobó la modificación del párrafo 177 en el sentido de suprimir todas las referencias a "reducción" o "disminución", por estar este asunto reglamentado en el párrafo 44.

Se aprobó la modificación del párrafo 203 a fin de establecer el pago del valor total de la línea no aprovechada, cuando el cambio de línea se debiera a culpa exclusiva de la Dirección General de Caminos.

Normas para la adjudicación de servicios y obras. Se acordó reducir a 100.000 dólares el valor mínimo de obra para la cual será necesario verificar licitación pública, y completar los requisitos de la convocatoria agregando los que se creyeren convenientes (párrafo 208). Por consiguiente, se varió el máximo permisible para licitaciones privadas, sin perjuicio de poder efectuar licitaciones públicas por debajo de la cantidad límite de 100.000 dólares.

Se agregó un nuevo literal al párrafo 216 con el fin de incluir los "trabajos técnicos de oficina y de campo", y se modificó el literal a) del párrafo 217, a fin de dejar al criterio de la Dirección General de Caminos la documentación exigible para acreditar técnicamente a los contratistas.

Se recomendó la supresión de los párrafos comprendidos entre los 218 y 225 inclusive, manteniendo solamente la idea del párrafo 220 a fin de establecer la necesidad de que la Dirección General de Caminos proporcione los trabajos técnicos cuando se trate de obras adjudicadas a pequeños contratistas.

Se acordó la creación de un nuevo párrafo bajo el número 229-bis con objeto de garantizar la prosecución ininterrumpida de las obras, habiendo quedado en los siguientes términos:

229-bis. En los casos en que no se acuerde la concesión de anticipo, el proponente deberá presentar a la DCC, antes del otorgamiento del contrato, una constancia de una institución bancaria que acredite su capacidad financiera para poder atender los gastos de planillas y de operación del proyecto durante dos meses.

En cuanto se refiere al procedimiento para la calificación, se decidió modificar el párrafo 231 a fin de establecer términos breves que faciliten el trámite.

/Se estableció

Se estableció que todas las relaciones de trabajo entre el contratista y el gobierno deberán realizarse en español.

Se adoptó en el párrafo 242 el sistema de presentar las ofertas en formularios elaborados al efecto por la Dirección General de Caminos y de acuerdo con las leyes del país.

Se eliminó del párrafo 245 la prohibición para otorgar anticipos, por estimarse necesario el fomento de pequeños contratistas.

En cuanto a los capítulos sobre oficina de campo del residente, laboratorio de campo, y alojamiento y alimentación para personal del gobierno, se acordó mantener solamente el contenido especial sin los detalles.

Respecto a las partes primera y segunda del proyecto de Manual y a la Introducción, se aprobaron asimismo numerosas modificaciones de detalle o secundarias que no se hacen constar en este informe pero que aparecen en el informe del grupo de trabajo respectivo (AC.5/II/DT/6).

iv) Partes III, IV, V y anexos

Estas partes no fueron objeto de discusión detallada, habiéndose dejado para una reunión posterior. Se tomó conocimiento, no obstante, de una ponencia presentada por la Delegación de El Salvador sobre la clasificación de material excavado, la cual fué aprobada en los términos siguientes:

En las licitaciones y contratos para construcción de caminos podrá el gobierno o bien considerar la terracería como material "no clasificado" pagando a un solo precio todos los materiales que sean excavados; o bien considerar el material clasificado en dos categorías que serán medidas separadamente. En ese último caso la primera categoría comprenderá: tierra, barro, talpetate, roca suelta en bloques hasta medio metro cúbico cada uno, y cualquiera otro material que pueda ser excavado con herramienta de mano o con equipo mecánico sin el empleo de explosivos. La segunda categoría comprenderá solamente la roca que no pueda ser excavada sin el empleo continuado de materiales explosivos, y los bloques de roca

/con más de medio

3. Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo del transporte por carretera.

Las delegaciones reconocieron la necesidad de continuar el estudio dentro del programa de integración económica, de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera (comprendidos los problemas viales, los de tránsito y otros) y acordó recomendar al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano que, en su próximo período de sesiones, considere la forma en que convenga perseguir los objetivos enunciados.

Con tal objeto se ofrecieron tres sugerencias, a saber:

a) que se continúen celebrando reuniones como la presente denominándolas "Reunión sobre Transporte por Carretera en el Istmo Centroamericano" (a fin de que se entienda que se abarcan los diferentes aspectos del problema) y que se estudie la conveniencia de crear un organismo permanente dentro del programa de integración económica, el cual se pueda reunir con la periodicidad necesaria y de acuerdo con los reglamentos y normas del Comité;

b) que, sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría coopere con las autoridades de transporte, de planificación y construcción de carreteras y de tránsito para que celebren, a nivel técnico, las reuniones especializadas que fueren necesarias a medida que vayan avanzando los estudios, para examinar detalladamente temas concretos debidamente preparados, ya sea por los técnicos de los países, por expertos de las Naciones Unidas o por la Secretaría, pudiendo dichas reuniones realizarse en diferentes capitales centroamericanas como etapas previas a las reuniones de transporte por carretera a que se hace referencia en el párrafo a) anterior;

c) que los gobiernos

c) que los gobiernos procuren integrar comisiones nacionales formadas por representantes de las Direcciones Generales de Caminos, las Direcciones Generales de Tránsito, las Comisiones de Transporte y los Ministerios de Economía, a fin de que exista una cooperación y coordinación permanentes y adecuados en el estudio de los problemas y materiales a que se refiere la presente recomendación.

Se convino además en sugerir a los gobiernos que la debida coordinación de lo anterior y el enlace con la Secretaría sean encaminados por conducto de la oficina especial que en cada Ministerio de Economía sea designada o creada para tratar todos los aspectos relativos al programa de integración económica de Centroamérica.

4. Manifestaciones de agradecimiento

El Subcomité aprobó, a propuesta de la delegación de Nicaragua, un voto de agradecimiento al Gobierno de El Salvador por la hospitalidad brindada a las delegaciones y por las facilidades puestas a la disposición del Subcomité para su funcionamiento. Asimismo significó su felicitación al presidente del Subcomité por su eficaz dirección de los debates y al relator por el excelente informe que preparó. También extendió su felicitación a los presidentes y relatores de los grupos de trabajo por la labor desarrollada, a los expertos de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, Sra. Renée Liger e Ing. Bejamín Fraenkel, por los estudios que elaboraron y que sirvieron, junto con los documentos de la Secretaría, de base para los trabajos de la Reunión, y a la Secretaría por la documentación que preparó y por su cooperación durante el desarrollo de la Reunión.

RECOMENDACIONES APROBADAS

Recomendación XIII

Se recomienda al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano que promueva la firma de un Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera, conforme al proyecto elaborado en la presente Reunión y que figura como Apéndice A de este informe; y que procure la adopción en cada país de disposiciones reglamentarias para el otorgamiento de permisos de conducir basadas en el Apéndice B del presente informe. A tales fines se sugiere el proyecto de resolución siguiente:

EL COMITE DE COOPERACION ECONOMICA DEL ISTMO CENTROAMERICANO,
CONSIDERANDO:

que para promover y coordinar adecuadamente el transporte por carretera entre los países del Istmo Centroamericano es conveniente la adopción de leyes y reglamentos de tránsito uniformes;

que dicha uniformidad es conveniente para normar la adhesión de los Estados Centroamericanos a la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1949;

que la facilitación y reglamentación del tránsito por carretera es uno de los elementos importantes del programa de integración económica centroamericana y de la promoción del intercambio entre Centroamérica y Panamá, y que ya se han adoptado al efecto acuerdos sobre la importación temporal de vehículos de motor y sobre señales viales uniformes;

/y que por medio

y que por medio de la resolución 43 (CCE) se resolvió que se llevaran a término los trabajos relativos a la uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito, para lo cual un experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, en consulta con la Secretaría, preparó el informe titulado Unificación de Reglamentos sobre Circulación por Carretera en el Istmo Centroamericano (Doc. TAA/LAT/15) y un anteproyecto de convenio centroamericano sobre la materia.

RESUELVE:

1. Aprobar el informe de la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá (Doc. E/CN.12/CCE/105).
2. Recomendar a los gobiernos del Istmo Centroamericano la firma, lo antes posible, del Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera propuesta por dicha Reunión y que figura como anexo A de la presente Resolución.
3. Recomendar a los gobiernos que mientras se completen los trámites para la entrada en vigor del Acuerdo, las autoridades de tránsito apliquen provisionalmente las disposiciones del mismo en la forma que estimen conveniente, sin perjuicio de que se adopten leyes nacionales sobre la materia basadas en el Acuerdo a que se hace mención.
4. Recomendar a los gobiernos que, en relación con el permiso uniforme de conducir que establece el artículo 26 del referido Acuerdo, adopten asimismo disposiciones reglamentarias para el otorgamiento de permisos de

/conducir

conducir en cada país basadas en las que recomendó la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito y que figuran como anexo B de la presente resolución.

5. Invitar al gobierno de Panamá a adherir al Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por Carretera, de conformidad con el artículo 65 del mismo, así como a adoptar las disposiciones reglamentarias sobre los permisos de conducir antes mencionadas.

Recomendación XIV

Que los gobiernos del Istmo Centroamericano continúen estudiando el problema que plantea el otorgamiento sobre bases recíprocas de permisos para establecer y llevar a cabo servicios internacionales regulares de transporte de pasajeros y carga, con vistas a adoptar principios y normas uniformes y, en su caso, firmar acuerdos bilaterales o multilaterales al respecto, teniendo en cuenta las recomendaciones de los expertos de la Administración de Asistencia Técnica, las deliberaciones de la Primera y la actual reuniones de Autoridades de Tránsito y las conclusiones del Seminario sobre Transporte en el Istmo Centroamericano celebrado en 1953. A este respecto se sugiere que, como lo dispone la resolución 44 (CCE), la materia sea considerada por un grupo de expertos, ya sea en reunión especial, en reunión próxima de las Autoridades de Tránsito o durante reunión próxima del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, a fin de que se procure adoptar soluciones concretas que permitan a los gobiernos, en breve plazo, adoptar las medidas necesarias para impulsar y reglamentar los servicios internacionales a que se hace referencia.

Recomendación XV

Que las autoridades centroamericanas encargadas del tránsito y las responsables del transporte de pasajeros y carga por carretera prosigan sus esfuerzos con miras a lograr mayor uniformidad en sus leyes y reglamentos y mejor coordinación administrativa, tanto en el plano nacional como en el plano internacional.

A fin de cumplir lo anterior se sugiere el siguiente programa de trabajo:

- a) la continuación del estudio de los problemas relativos a la reglamentación y la fiscalización de los servicios nacionales e internacionales de transporte por carretera, dando especial atención a la consideración de principios y normas uniformes que podrían adoptarse con relación a las concesiones para dichos servicios;
- b) la evaluación periódica de los resultados prácticos tanto positivos como negativos, de las decisiones tomadas en el curso de las varias reuniones de autoridades de tránsito y de transporte por carretera;
- c) el estudio de los aspectos administrativos de la reglamentación del transporte por carretera. En particular, se consideraría la conveniencia de que cada país cuente con una dirección general de tránsito y juzgados de tránsito, y de que se centralice la reglamentación y la fiscalización del transporte por carretera. También convendría considerar qué mecanismos administrativos intercentroamericanos se requerirían para regular el transporte internacional de pasajeros y de carga.

Para el estudio de dichos asuntos se recomienda: i) que haya un intercambio continuo y estrecho entre las autoridades competentes, así como entre estas autoridades y la Secretaría, y ii) que se pida a la Administración de

Asistencia Técnica de las Naciones Unidas que un experto continúe asesorando a los gobiernos en este campo.

Recomendación XVI

Que las autoridades de los gobiernos centroamericanos encargadas de la planificación y desarrollo del sistema vial y de la construcción de carreteras estudien el contenido del proyecto de Manual de Especificaciones elaborado por un experto de la Administración de Asistencia Técnica y, a la vista de las conclusiones a que se llegó en la presente Reunión, procuren acordar oportunamente una redacción definitiva del mismo y su adopción en Centroamérica como base de uniformidad en el desarrollo de la red de carreteras y de los sistemas y procedimientos administrativos sobre la materia; que procuren la aplicación experimental de la parte primera del Manual relativa a planeamiento, y de la parte segunda, que se refiere a contratación de obras, con objeto de poder recoger experiencias que puedan ser presentadas a una futura reunión; que la Administración de Asistencia Técnica continúe proporcionando los servicios de un experto durante el año de 1958 para llevar a su término dichos trabajos; y que a tal efecto el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, al considerar los proyectos de asistencia técnica del programa de integración para 1958, tome las disposiciones necesarias para que se obtenga la debida prioridad a este proyecto.

Recomendación XVII

Que los gobiernos del Istmo Centroamericano otorguen tratamiento nacional a las empresas contratistas de cualquier país centroamericano, a fin de que puedan trabajar sin limitaciones en cualquiera de ellos; que el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano promueva el estudio de este asunto con vistas a encontrar una solución adecuada; que las

Direcciones Generales de Caminos de los países centroamericanos elaboren periódicamente listas de los contratistas capacitados, inscritos en sus respectivos países de acuerdo con las especificaciones; que se envíen estas listas a los demás países; y que cuando se saquen a licitación proyectos en cualquier parte de Centroamérica, se envíen copias tanto a las Direcciones Generales de Caminos de los otros países centroamericanos, como directamente a los contratistas de estos países cuyos nombres les hayan sido remitidos.

Recomendación XVIII

Que prosigan los estudios técnicos que los ingenieros centroamericanos de caminos han empezado ya a hacer en colaboración, y sean estudiados en detalle, además de la revisión del proyecto de Manual de Especificaciones, los asuntos relativos a contratos de obras, la técnica para la construcción de pavimentos asfálticos livianos sobre bases económicas, los estudios para trazado de carreteras, organización de planes viales y procedimientos administrativos de los gobiernos relacionados con los trabajos de caminos.

Respecto a lo anterior se sugiere el siguiente programa de trabajo:

- a) la revisión del proyecto de Manual de Especificaciones corresponderá a todos los países centroamericanos y deberá ser concluída, en un primer estudio, antes de la próxima reunión;
- b) el estudio de los asuntos relativos a contratos de obras quedará a cargo de las Direcciones Generales de Caminos de El Salvador y de Guatemala;
- c) el estudio de los asuntos relativos a los pavimentos quedará a cargo de las Direcciones Generales de Caminos de Nicaragua, El Salvador y Guatemala; y
- d) el estudio de los asuntos relativos a trazado de carreteras, organización de planes viales en Centroamérica y procedimientos

/administrativos

administrativos de los gobiernos relacionados con los trabajos de caminos quedará a cargo de las Direcciones Generales de Caminos de Costa Rica y Honduras, para su estudio detallado.

Para el estudio de dichos asuntos se recomienda un intercambio continuo y estrecho entre los ingenieros de los países, incluyendo la presentación a próximas reuniones de contribuciones escritas sobre los diferentes temas.

Recomendación XIV

Teniendo en cuenta:

que la coordinación de los estudios emprendidos dentro del programa de integración económica centroamericana tendientes al desarrollo del transporte por carretera (que incluye la consideración de los problemas viales, los de tránsito y otros), requiere de la participación continuada de los especialistas competentes en los ramos de caminos, tránsito y economía, de los países centroamericanos;

que es conveniente que las labores sobre desarrollo del transporte por carretera que llevan a cabo los distintos países del Istmo se mantengan vinculadas al programa de integración económica centroamericana;

que a través del contacto estrecho y permanente de los funcionarios que tienen la responsabilidad de aplicar las respectivas políticas en este campo, se puede lograr mejor entendimiento y mayor grado de coordinación en otras materias de orden técnico; y

/que, además de

que, además de los problemas que plantea la integración económica de Centroamérica, es útil que los países participantes cooperen en materias técnicas del ramo del transporte por carretera;

Se recomienda al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano que, en su próximo período de sesiones, considere la forma en que convenga perseguir los objetivos enunciados.

A tal fin se ofrecen las siguientes sugerencias:

a) que se continúen celebrando reuniones como la presente denominándolas "Reunión sobre Transporte por Carretera en el Istmo Centroamericano"; y que se estudie la conveniencia de crear un organismo permanente para tal fin dentro del programa de integración económica, el cual se pueda reunir con la periodicidad necesaria y de acuerdo con los reglamentos y normas del Comité;

b) que, sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría coopere con las autoridades de transporte, de planificación y construcción de carreteras y de tránsito para que celebren, a nivel técnico, las reuniones especializadas que fueren necesarias a medida que vayan avanzando los estudios para examinar detalladamente temas concretos debidamente preparados, ya sea por los técnicos de los países, por expertos de las Naciones Unidas o por la Secretaría, pudiendo dichas reuniones realizarse en diferentes capitales centroamericanas como etapas previas a las reuniones de transporte por carretera a que se hace referencia en el párrafo a) anterior;

c) que los gobiernos procuren integrar comisiones nacionales formadas por representantes de las Direcciones Generales de Caminos, las Direcciones Generales de Tránsito, las Comisiones de Transporte y los Ministerios de

/Economía, a fin

Los convoyes de vehículos deberán ser fraccionados en grupos de no más de tres mediando entre grupo y grupo una distancia no menor de 50 metros.

12. Cualquier obra, tope, andén o monumento que se halle en una calzada, plaza o cruce de caminos que constituya un obstáculo para la marcha de frente de un vehículo, deberá ser rodeado por el lado derecho, salvo cuando se indique lo contrario por tableros de señales o por agentes que regulen el tránsito.

Artículo 4

Velocidad

1. Todo conductor debe mantener una velocidad racional y guiar con prudencia su vehículo o sus animales. Debe acomodar su velocidad a las dificultades de la circulación o de los obstáculos previsibles, y reducirla apreciablemente:

- a) al atravesar las poblaciones;
- b) fuera de las poblaciones: cuando la carretera no esté despejada; cuando no haya buenas condiciones de visibilidad; en las curvas, los descensos pronunciados, los tramos de carretera estrechos o con obstáculos, bordeados de casas, en los cruces y al aproximarse a la cima de las cuestas; y al cruzar o rebasar animales de tiro, carga o silla, o rebaños.

2. Las autoridades competentes quedan facultadas para fijar por medio de señales adecuadas las velocidades máximas de los usuarios.

3. Se exceptúan de las disposiciones relativas a velocidades máximas los vehículos con derecho a vía libre, los cuales deberán anunciar su presencia con sirenas.

Artículo 5

Encuentros y rebasamientos

1. Cuando se encuentren dos vehículos que vayan en sentido contrario, el conductor de cada uno deberá arrimarse a su derecha tanto como se lo permita la presencia de otros usuarios.

2. Los rebasamientos se harán por la izquierda.

3. Todo conductor que desee rebasar a otro vehículo deberá cerciorar se de que dispone de espacio suficiente para ello y de que la visibilidad ante él le permite hacerlo sin peligro. Además, si es preciso, deberá advertir su propósito al usuario al que quiere adelantar. Debe desviarse a su izquierda lo suficiente para evitar rozar al vehículo que desea rebasar.

4. Está prohibido adelantarse en las curvas, en lo alto de las cuestas, y, de manera general, cuando la visibilidad no sea suficiente. También se prohíbe hacerlo en los cruces de carreteras.

5. Todo conductor, después de rebasar un vehículo, deberá volver a tomar su derecha tras de cerciorarse de que puede hacerlo sin peligro para el vehículo que acaba de adelantar.

6. Cuando vaya a ser rebasado, el conductor deberá inmediatamente arrimarse a su derecha sin aumentar su velocidad.

7. En todos los casos en que la anchura libre de la calzada sea insuficiente o el trazado o estado de la misma impidan cruzar o adelantar fácilmente y con seguridad a otros vehículos, los conductores de vehículos de carga cuyas dimensiones sean de más de 2 metros de ancho y 8 metros de largo, incluido el remolque, deberán reducir su velocidad y, en caso necesario, detenerse o apartarse para dejar paso a los vehículos de menores dimensiones. En los

/mismos casos

En los encuentros de vehículos se cambiarán las luces altas por las bajas a fin de no deslumbrar a los conductores y demás usuarios.

2. Los vehículos no utilizarán luz roja delante ni luz blanca detrás, con excepción de luces de retroceso y para placas; tampoco deberán llevar dispositivos reflectantes rojos delante, ni blancos detrás.

3. Desde el oscurecer al amanecer, y de día siempre que las circunstancias lo requieran, especialmente con niebla o lluvia, todo vehículo que se estacione en una carretera, esté o no provista de alumbrado público, debe tener visible una luz en el lado opuesto a la acera o a la cuneta, bien sea luz de posición con luz roja detrás, o una luz de estacionamiento.

Un vehículo automotor o una combinación de vehículos de un largo de más de 6 metros o una anchura mayor de 2 metros, cuando esté parado deberá señalarlo por dos luces de posición y dos luces rojas.

4. Si, por fuerza mayor, un vehículo queda inmovilizado en la calzada, o si toda la carga o parte de ella cae a la calzada sin que pueda ser recogida inmediatamente, el conductor debe, en caso de visibilidad insuficiente y sobre todo al oscurecer, avisar del obstáculo por todos los medios posibles colocando señales a suficiente distancia antes del mismo.

Artículo 10

Señales

1. Las señales deben sujetarse a las previstas en el Acuerdo Regional Centroamericano sobre Señales Viales, celebrado en _____ el ____ de ____ de 195 .

/2. Las autoridades

2. Las autoridades competentes de cada Estado son las únicas indicadas para proceder a la colocación de carteles de señales de carreteras.

3. El número de señales reglamentarias se reducirá al mínimo necesario y solamente se colocarán en aquellos lugares donde se consideren indispensables.

4. Las señales de peligro deberán colocarse a suficiente distancia de los obstáculos para que la advertencia sea de utilidad para los transéuntes.

5. Se prohibirá colocar sobre las señales reglamentarias letreros de ninguna especie ajenos al objeto de la señal de que se trate, porque podrían disminuir su visibilidad o alterar su carácter.

6. Se prohibirá la colocación de carteles o letreros que puedan confundirse con las señales reglamentarias o dificultar su lectura.

Artículo 11.

Transportes de excepción

1. Sólo podrán circular sin autorización especial las combinaciones que consten a lo sumo de un remolque. No obstante, no se admitirán en el tránsito internacional vehículos articulados para el transporte de pasajeros, o que arrastren un remolque.

2. La circulación de combinaciones que arrastren varios remolques y la de vehículos o combinaciones de vehículos cuyo peso y dimensiones excedan los límites permitidos por los reglamentos, sólo se autorizará cuando se trate de transportar objetos largos o piezas que no puedan fraccionarse. Este transporte requerirá un permiso especial que podrán conceder las autoridades competentes y será valedero para un solo viaje.

/3. El permiso

3. El permiso antes mencionado deberá señalar la ruta que pueden seguir dichos vehículos y, si así se considera pertinente, las medidas especiales de seguridad que deban tomarse, como por ejemplo, las medidas relativas a conductores o luces, o reflectores adicionales.

4. Podrán expedirse permisos permanentes para la circulación en determinadas rutas de vehículos especiales de uso industrial o agrícola, o los empleados en obras públicas.

TITULO III

DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES A LOS VEHICULOS AUTOMOTORES Y A LAS COMBINACIONES COMPUESTAS DE UN VEHICULO AUTOMOTOR Y UN REMOLQUE O UN SEMI-REMOLQUE

Capítulo I. Disposiciones de orden técnico

Artículo 12

Peso y llantas

1. Se prohíbe hacer circular un vehículo o una combinación de vehículos cuyo peso total en carga sea superior al autorizado que figure en la tarjeta de circulación, a reserva de las disposiciones previstas en el artículo 11 del presente Acuerdo.

2. Los pesos máximos autorizados son los siguientes:

	<u>Toneladas</u>	<u>Libras</u>
	<u>métricas</u>	
a) <u>Sobre el eje de mayor carga.</u> (La carga por eje se definirá como la total transmitida a la carretera por todas las ruedas, cuyos centros pueden estar comprendidos entre dos planos transversales verticales paralelos distantes 1,00 m (40 pulgadas) y extendidas a todo lo ancho del vehículo)	8	17.600

b) Sobre el

	<u>Toneladas</u> <u>métricas</u>	<u>Libras</u>
b) <u>Sobre el doble eje de mayor carga.</u> (Siendo la distancia entre ambos ejes del grupo igual o superior a 1,00 m (40 pulgadas) e inferior a 2,10 m (7 pies))	14,5	32.000

Se sobrentiende que el peso máximo autorizado no excederá 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

c) Sobre un vehículo, vehículo articulado, u otra combinación:

Distancia en metros entre los dos ejes más distantes de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera
(en metros)

Peso máximo autorizado de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera

(en toneladas métricas)

De 1 a menos de 2	14,5
De 2 a menos de 3	15,0
De 3 a menos de 4	16,25
De 4 a menos de 5	17,5
De 5 a menos de 6	18,75
De 6 a menos de 7	20,0
De 7 a menos de 8	21,25
De 8 a menos de 9	22,5
De 9 a menos de 10	23,75
De 10 a menos de 11	25,0
De 11 a menos de 12	26,25
De 12 a menos de 13	27,5

3. Las ruedas de los vehículos automotores y de sus remolques deberán llevar llantas neumáticas o dispositivos de suficiente elasticidad. Se prohibirá introducir en las superficies de rodaje de las llantas objeto metálico alguno que pueda formar saliente.

del parabrisas no deben deformar los objetos vistos por transparencia, y, en caso de rotura, deben permitir al conductor continuar viendo claramente la carretera.

3. El parabrisas debe ir provisto de un limpia parabrisas con campo de acción suficiente para que el conductor pueda ver claramente el camino desde su asiento.

4. Todo vehículo automotor deberá ir provisto de un dispositivo de marcha atrás, accionable desde el asiento del conductor, cuando la tara del vehículo sea superior a 400 kilos.

5. Todo vehículo automotor debe estar provisto por lo menos de un espejo retrovisor, de dimensiones suficientes, colocado de manera que el conductor pueda desde su asiento observar la carretera que queda detrás del vehículo.

6. Todo vehículo automotor debe estar provisto de un indicador de cambio de dirección mediante un dispositivo luminoso.

Artículo 17

Frenos

1. Todo vehículo automotor deberá estar provisto de frenos capaces de moderar y detener su movimiento de modo seguro, rápido y eficaz, cualquiera que sea la carga que lleve y el declive ascendente o descendente en que se halle.

Los frenos deberán ser accionados por dos dispositivos contruídos de tal modo que, en caso de fallar uno de ellos, pueda el otro detener el vehículo dentro de una distancia razonable.

/En el presente

En el presente texto se denominará "freno de servicio" a uno de estos dispositivos y "freno de estacionamiento" al otro.

El freno de estacionamiento deberá poder quedar asegurado, aún en ausencia del conductor, por un dispositivo de acción mecánica directa.

Cualquiera de los dos medios de accionamiento deberá poder aplicar una fuerza capaz de frenar las ruedas situadas simétricamente a ambos lados del eje longitudinal de simetría del vehículo.

Las superficies de fricción deben hallarse constantemente conectadas a las ruedas del vehículo, de tal modo que no sea posible separarlas de éstas sino momentáneamente, y por medio de un embrague, caja de velocidad o rueda libre.

Por lo menos uno de los dispositivos de freno debe ser capaz de accionar sobre superficies de fricción unidas a las ruedas del vehículo directamente o por medio de piezas no expuestas a rotura.

2. Todo remolque cuyo peso máximo autorizado exceda de 750 kg (1650 lbs.) deberá estar provisto por lo menos de un dispositivo de freno que accione sobre las ruedas situadas simétricamente a ambos lados del plano longitudinal de simetría del vehículo y por lo menos sobre la mitad del total de ellas.

Lo que se dispone en el párrafo anterior será también aplicable a los remolques cuyo peso máximo autorizado, aunque no pase de 750 kg. (1650 lbs.), sobrepase a la mitad de la tara del vehículo al que vaya enganchado.

El dispositivo de freno de los remolques cuyo peso autorizado pase de 3500 kg (7700 lbs.) deberá ser accionable por medio del freno de servicio del vehículo tractor. Si el peso máximo autorizado del remolque no es mayor de 3500 kg (7700 lbs.), su dispositivo de freno podrá ser accionado al

/producirse un

producirse un determinado acercamiento al vehículo tractor (freno de inercia).

El dispositivo de freno deberá poder impedir la rotación de las ruedas cuando el remolque esté desenganchado.

Todo remolque provisto de frenos deberá llevar un dispositivo capaz de detener automáticamente el remolque si éste quedara suelto en plena marcha. Esta disposición no se aplicará a los remolques de excursión de dos ruedas ni a los remolques ligeros de equipaje cuyo peso no exceda de 750 kg (1650 lbs.), siempre que dispongan, además del enganche principal, de un enganche secundario que puede ser una cadena o un cable.

3. Las disposiciones del párrafo 1 de este artículo serán aplicables a todos los vehículos articulados. El semi-remolque que tenga un peso máximo autorizado mayor de 750 kg (1650 lbs.) deberá estar provisto por lo menos de un dispositivo de freno que pueda ser accionado al aplicar el freno de servicio del vehículo remolcador.

El dispositivo de freno del semi-remolque deberá además ser capaz de impedir la rotación de las ruedas cuando el semi-remolque se halle desenganchado.

Todo semi-remolque provisto de frenos deberá tener un dispositivo de freno que lo detenga automáticamente si se desengancha estando en marcha.

4. Toda combinación de un vehículo automotor y uno o más remolques deberá tener frenos capaces de moderar y detener el movimiento de la combinación de un modo seguro, rápido y eficaz, cualquiera que sea la carga que lleve y el declive ascendente en que se halle.

Artículo 18

Alumbrado y señales

1. Con excepción de lo previsto en el artículo 31, todo vehículo automotor, capaz de alcanzar en terreno llano una velocidad mayor de 20 km. (12 millas) por hora, deberá estar provisto por lo menos de dos faros delanteros con dos proyecciones de luz blanca alta y baja, que permitan ver eficazmente el camino durante la noche y el tiempo despejado hasta una distancia de 100 m (325 pies) y 30 m (100 pies), respectivamente.

2. Todo vehículo automotor, salvo lo previsto en el artículo 31, deberá estar provisto de dos luces laterales (de posición) en su parte delantera. Estas luces deberán ser visibles durante la noche y en tiempo claro desde una distancia de 150 m (500 pies) al frente del vehículo, sin deslumbrar a los demás conductores en la carretera.

La parte de la superficie iluminada por estas luces más alejada del plano longitudinal de simetría del vehículo deberá hallarse lo más cerca posible de los bordes exteriores del mismo y en cualquier caso a menos de 400 mm (16 pulgadas) de dichos bordes.

3. Todo vehículo automotor y todo remolque colocado al final de una combinación de vehículos deberá llevar en su parte trasera por lo menos una luz roja, visible durante la noche y con tiempo despejado desde una distancia de 150 m (500 pies) detrás del vehículo.

4. Todo vehículo automotor y todo remolque deberá llevar en su parte trasera una luz blanca no deslumbrante que ilumine el número de la matrícula.

/5. La luz

Artículo 18

Alumbrado y señales

1. Con excepción de lo previsto en el artículo 31, todo vehículo automotor, capaz de alcanzar en terreno llano una velocidad mayor de 20 km. (12 millas) por hora, deberá estar provisto por lo menos de dos faros delanteros con dos proyecciones de luz blanca alta y baja, que permitan ver eficazmente el camino durante la noche y el tiempo despejado hasta una distancia de 100 m (325 pies) y 30 m (100 pies), respectivamente.

2. Todo vehículo automotor, salvo lo previsto en el artículo 31, deberá estar provisto de dos luces laterales (de posición) en su parte delantera. Estas luces deberán ser visibles durante la noche y en tiempo claro desde una distancia de 150 m (500 pies) al frente del vehículo, sin deslumbrar a los demás conductores en la carretera.

La parte de la superficie iluminada por estas luces más alejada del plano longitudinal de simetría del vehículo deberá hallarse lo más cerca posible de los bordes exteriores del mismo y en cualquier caso a menos de 400 mm (16 pulgadas) de dichos bordes.

3. Todo vehículo automotor y todo remolque colocado al final de una combinación de vehículos deberá llevar en su parte trasera por lo menos una luz roja, visible durante la noche y con tiempo despejado desde una distancia de 150 m (500 pies) detrás del vehículo.

4. Todo vehículo automotor y todo remolque deberá llevar en su parte trasera una luz blanca no deslumbrante que ilumine el número de la matrícula.

/5. La luz

5. La luz o luces rojas traseras y la luz del número de la matrícula deberán quedar encendidas al mismo tiempo que las luces laterales (de posición) o los faros delanteros.

6. Todo vehículo automotor deberá tener dos dispositivos reflectantes de color rojo, de forma preferiblemente triangular, fijados simétricamente en la parte trasera y a cada lado del vehículo. Los bordes exteriores de cada uno de estos dispositivos reflectantes deberán quedar lo más cerca posible de los bordes exteriores del vehículo, y en cualquier caso a menos de 400 mm (16 pulgadas) de éstos. Dichos dispositivos reflectantes podrán formar parte de las luces rojas traseras si éstas llenan los requisitos mencionados. Los dispositivos reflectantes deberán ser visibles de noche y con tiempo claro desde una distancia mínima de 100 m (325 pies) cuando los iluminen las luces altas de otro vehículo.

7. Todo remolque y todo vehículo articulado deberán estar provistos de dos dispositivos reflectantes rojos, de forma preferiblemente no triangular, situados simétricamente en la parte trasera y a cada lado del vehículo. Estos reflectores deberán ser visibles de noche y en tiempo despejado desde una distancia mínima de 100 m (325 pies) cuando los alumbren dos luces altas.

Cuando los dispositivos reflectantes sean de forma triangular, el triángulo deberá ser equilátero, con 150 mm (6 pulgadas) de lado por lo menos y con un vértice dirigido hacia arriba. El vértice exterior de cada uno de estos dispositivos reflectantes deberá hallarse lo más cerca posible de los bordes exteriores del vehículo, y en todo caso a menos de 400 mm (16 pulgadas) de dichos bordes.

/8. Con excepción

8. Con excepción de lo previsto en artículo 31, todo vehículo automotor y todo remolque colocado al final de una combinación de vehículos deberá estar provisto por lo menos de una luz de parada, de color rojo. Esta luz deberá en cenderse al aplicar el freno de servicio del vehículo automotor. Si esta señal forma parte de la luz trasera roja o se halla incorporada a ésta, su intensidad deberá ser mayor que la de dicha luz.

La luz de parada no se considerará obligatoria en los remolques y semi-remolques cuyas dimensiones permitan ver desde atrás la luz de parada del vehículo tractor.

9. Sólo los indicadores de cambio de dirección pueden llevar luces intermitentes.

10. Si el vehículo está provisto de varias luces de la misma clase, todas deberán ser del mismo color y dos de ellas deberán estar situadas simétricamente con relación al plano longitudinal de simetría del vehículo. Sin embargo, las luces de niebla podrán ser de color amarillo o de otro color adecuado.

11. Se podrán agrupar diversas luces en un mismo dispositivo de iluminación siempre que cada una de ellas cumpla las disposiciones pertinentes establecidas en esta parte.

Artículo 19

Señales de advertencia

1. Todo vehículo automotor deberá llevar bocina u otro dispositivo de advertencia sonoro de suficiente intensidad, que no sea una campana, batintín, sirena u otro dispositivo de sonoridad estridente, para advertir su presencia. cuando haga falta.

2. Los vehículos que tienen derecho al libre paso de vía deben estar provistos de aparatos especiales para avisar su paso (sirenas), además de los de tipo normal.

Artículo 20

Placas e inscripciones

1. Todo vehículo automotor, todo remolque cuyo peso total autorizado en carga pase de 750 kg y todo semi-remolque deberá llevar, muy visible, en una placa metálica llamada "placa de constructor", el nombre o la marca del constructor, indicación del tipo, número de orden en la serie del tipo e indicación del peso total autorizado en carga.

La indicación del tipo y el número de orden en la serie del tipo deben además estar estampados en frío para que sean fácilmente legibles, y en lugar accesible, como el chasis o alguna otra parte esencial y no desmontable del vehículo. Estas indicaciones deben ir encuadradas por el troquel del constructor.

2. Con excepción de lo previsto en el artículo 33, todo vehículo automotor debe estar provisto de dos placas, llamadas "de matrícula" con el número de la matrícula asignada al vehículo; estas dos placas deben ir fijadas en sitio muy visible en las partes delantera y trasera del vehículo.

3. Todo remolque o semi-remolque debe estar provisto de una placa de matrícula en su parte trasera.

Artículo 21

Mecanismos de enganche de los remolques y semi-remolques

Cuando el peso total autorizado en carga de un remolque pase de 750 kg., o la mitad de la tara del tractor, y su instalación de frenos no incluya uno continuo, dicho remolque deberá ir provisto, además del amarre principal que asegure la tracción y la dirección del vehículo, de

/otro amarre

otro amarre auxiliar que puede componerse de cadenas o cables metálicos capaces de arrastrar el remolque e impedirle salir de su trayectoria normal en el caso de que fallara el dispositivo principal. Sólo puede utilizarse el amarre auxiliar cuando se rompa el amarre principal, a condición de llevar una velocidad moderada.

Lo mismo se observará cuando haya que recurrir a amarres improvisados con cuerdas u otro dispositivo, sólo admisibles en casos de absoluta necesidad; deben tomarse las medidas necesarias para que los enganches queden perfectamente visibles de día y de noche; cuando un tractor remolque varios vehículos, sólo estará permitido utilizar amarres improvisados para un solo enganche.

Artículo 22.

Condiciones que deben reunir los vehículos de transporte público

1. Los vehículos que normalmente se destinan, o se dediquen por excepción, al transporte de personas deben estar acondicionados de manera que garanticen la seguridad y la comodidad de los viajeros.
2. Deberán tomarse todas las precauciones necesarias para que los depósitos de combustible y los tubos de escape estén instalados de manera que resulte descartado todo riesgo de incendio o de intoxicación de los viajeros.
3. Los vehículos dedicados al transporte de pasajeros a larga distancia o al servicio internacional de pasajeros deberán ser sometidos a las disposiciones especiales relativas a la seguridad y la comodidad establecidas en el Anexo I.

Capítulo II. Reglas Administrativas

Artículo 23

Requisitos para la autorización de los vehículos

1. Todo vehículo automotor, todo remolque y todo semi-remolque, antes de ponerse en circulación, deberán ser autorizados por los servicios competentes destinados a comprobar que los vehículos se ajustan a las disposiciones especificadas en el capítulo I del presente Título.

2. Si los vehículos son nuevos y han sido importados, las autoridades competentes podrán autorizar su circulación a la vista de los documentos que la autorizan en el país de origen y de la garantía del vehículo expedida por el constructor.

3. Para transformar un vehículo variando las especificaciones asentadas en su ficha de matrícula, se requerirá una notificación previa. Además, una vez hechas estas transformaciones, se exigirá una nueva autorización para circular de las autoridades competentes, necesaria para comprobar que el vehículo se ajusta a las disposiciones contenidas en el capítulo I del presente Título.

Artículo 24

Matrícula

1. Ningún vehículo podrá ser puesto en circulación por su propietario sin haber obtenido su correspondiente tarjeta de circulación.

2. Si el vehículo es nuevo, la tarjeta de circulación se extenderá al propietario por las autoridades competentes, a la vista del documento que compruebe que el vehículo se halla en las condiciones previstas en el artículo anterior.

/3. La tarjeta de

3. La tarjeta de circulación debe llevar, además del nombre, apellidos y domicilio del propietario y el número de orden, llamado matrícula del vehículo, que se le asigne conforme al sistema puesto en vigor en el Estado Contratante por las autoridades competentes, las indicaciones siguientes:

Marca del vehículo;
Número de motor y número de serie de chasis;
Número de cilindros;
Fecha de la primera puesta en circulación del vehículo;
Clase y modelo del vehículo; color;

Si se trata de un vehículo para transporte de personas, capacidad y asientos;

Si se trata de un vehículo para transporte de carga, el peso total máximo en carga.

4. Todo nuevo propietario de un vehículo que esté ya en circulación y matriculado, deberá entregar la tarjeta de circulación a las autoridades competentes para que sea modificada o se extienda una nueva tarjeta a su nombre.

5. En el caso de transformación del vehículo, cuando se hayan modificado las características que figuran en la tarjeta de circulación, su propietario deberá entregar la tarjeta de circulación a las autoridades competentes para su modificación después de obtener la autorización mencionada en el párrafo 3 del artículo anterior.

6. Las tarjetas de circulación expedidas en las condiciones antes especificadas serán aceptadas en todos los Estados Contratantes como buenas mientras no se demuestre lo contrario.

7. El diseño de la placa de matrícula deberá conformarse al modelo que aparece en el Anexo II.

Artículo 25

Revisiones técnicas de los vehículos de transportes públicos y de ciertas clases de vehículos para el transporte de mercancías

1. Los vehículos automotores utilizados en el transporte de personas o carga, así como sus remolques o semi-remolques, deberán pasar revista técnica ante las autoridades competentes, periódicamente y cuando la necesidad lo imponga, para comprobar que se hallan en buenas condiciones mecánicas y en estado satisfactorio de conservación y que siguen ajustándose a las disposiciones del capítulo I del presente Título y en especial a lo dispuesto en el artículo 22 de este capítulo. De todas maneras, estos vehículos deberán pasar revista periódica por lo menos una vez al año.

2. La fecha en que se llevó a cabo cada revista a petición de los propietarios de los vehículos deberá figurar en la tarjeta de circulación para que los servicios de policía puedan comprobar, cuando proceda, que las revistas se han pasado oportunamente.

Artículo 26

Permisos de conducir

1. Nadie puede manejar un vehículo o combinación de vehículos sin un permiso extendido a su nombre por las autoridades competentes pre vio examen de su aptitud para manejar.

2. Dicho permiso indicará la clase o clases de vehículos para los que es valedero, y su validez será de dos años.

3. El modelo del permiso de conducir, así como las clases de vehículos para los que es valedero, deben extenderse conforme se indica en el Anexo III.

/4. Los exámenes

4. Los exámenes a que se condiciona la entrega de los permisos de conducir deberán incluir preguntas referentes a regulaciones de tránsito y, particularmente, a señales, además de un examen práctico de manejo.

5. La entrega del permiso para conducir está condicionada a la presentación de un certificado médico favorable reconocido por las autoridades competentes, y, además, a una garantía previa que respalde al tenedor del permiso para el caso de cualquier responsabilidad originada durante su portación.

6. La edad mínima que deberán tener cumplida los candidatos a obtener permisos de conducir vehículos automotores y combinaciones, es de 18 años, exceptuando los vehículos dedicados al transporte de pasajeros, para los cuales se exigirá la edad mínima de 21 años.

7. Cada Estado Contratante deberá autorizar a todo conductor que penetre a su territorio a conducir sin necesidad de nuevo examen, por sus carreteras, vehículos automotores de la clase o clases que figuren en el permiso de conducir que le ha sido extendido por la autoridad competente de su país, en las condiciones previstas en el presente artículo.

8. Los permisos de conducir previstos en este artículo pueden ser suspendidos por las autoridades competentes del Estado Contratante por los motivos determinados por la legislación de dicho Estado.

Artículo 27

Vigilancia de carreteras

El conductor de un vehículo automotor o de una combinación de vehículos está obligado a presentar, a requerimiento de los agentes de la autoridad competente:

- a) su permiso de conducir;
- b) la tarjeta de circulación del vehículo.

TITULO IV

DISPOSICIONES APLICABLES A MOTOCICLETAS Y A SUS REMOLQUES

Artículo 28

Organos motores

Las disposiciones del artículo 15 referentes a los órganos motores de los vehículos automotores son aplicables a los vehículos a que se refiere el presente Título.

Artículo 29

Mecanismos para maniobras, de dirección y de visibilidad

Las disposiciones del artículo 16 relativas al espejo retrovisor son aplicables a los vehículos a que se refiere el presente Título.

Artículo 30

Frenos

1. Las disposiciones del artículo 17, párrafo primero, relativas a los frenos de los vehículos automotores son aplicables a los vehículos a que se refiere este Título.

2. Los remolques quedan dispensados de la obligación de llevar frenos con la condición de que su peso total en carga no exceda de 80 kg. o de la tara del vehículo tractor.

Artículo 31

Alumbrado y señales

1. Las motocicletas con sidecar o sin él, deben ir provistas en la parte delantera de una o dos luces de posición, de una luz alta y otra baja.

/2. Dichos

2. Dichos vehículos deben llevar en la parte posterior una luz roja y un dispositivo que permita iluminar con claridad la placa de la matrícula, así como un dispositivo reflectante rojo.

3. Las motocicletas con sidecar deben llevar la luz de parada prevista en el párrafo 8 del artículo 18.

Artículo 32

Bocina

Las motocicletas deben ir provistas de una bocina.

Artículo 33

Placas e inscripciones

1. Las motocicletas deben llevar, en lugar visible, una placa metálica llamada "placa de constructor" con el nombre o la marca del constructor del vehículo donde se indique el tipo del vehículo, su número de orden y de serie y su cilindrada.

2. Los vehículos en cuestión deberán llevar en su parte trasera una placa de matrícula.

Artículo 34

Autorización para circular

Las disposiciones del artículo 23 que se refieren a la admisión de los vehículos automotores a la circulación son aplicables a los vehículos objeto de este Título.

Artículo 35

Matrícula

Las disposiciones del artículo 24 relativas a la tarjeta de circulación de los vehículos automotores son también aplicables a los vehículos objeto de este Título.

Artículo 36

Permiso de conducir

1. Las disposiciones del artículo 26 relativas al permiso de conducir vehículos automóviles son aplicables a los vehículos objeto de este Título.

2. La edad mínima de los aspirantes a obtener el permiso de conducir los vehículos objeto de este Título se fija en 18 años.

Los Estados Contratantes quedan facultados para fijar la edad mínima en 16 años en el caso de motocicletas provistas de un motor térmico cuya cilindrada no sea superior a 125 cm³.

Artículo 37

Vigilancia de carreteras

Todo conductor de motocicletas o de velomotor está obligado a presentar, a requerimiento de los agentes de la autoridad competente,

- a) su permiso de conducir;
- b) la tarjeta de circulación del vehículo.

TITULO V.

DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES A LAS BICICLETAS, LAS LAS MOTOBICICLETAS Y A SUS REMOLQUES

Artículo 38

Disposiciones relativas a la circulación por carretera especiales para ciclistas y conductores de motobicicletas

1. Los ciclistas y conductores de motobicicletas deben evitar circular de dos en fondo por la calzada; deben circular en fila de uno desde el oscurecer, siempre que las condiciones de la circulación lo exijan y, sobre todo, cuando les pida paso un vehículo que desea adelantarlos. Queda prohibido hacerse remolcar por un vehículo.

/2. Se permite

2. Se permite la circulación de bicicletas y de motobicicletas llevadas a mano por la orilla de la calzada de modo que no interrumpan el tránsito. En estos casos, los conductores solamente deben observar los reglamentos impuestos a los peatones.

Artículo 39

Frenos

Toda bicicleta o motobicicleta debe tener en ambas ruedas dispositivos de freno eficaces.

Artículo 40

Alumbrado

1. Desde el oscurecer, o de día cuando las circunstancias lo requieran, las bicicletas o motobicicletas en marcha deben utilizar una sola linterna que proyecte hacia delante una luz blanca que no deslumbre, y una luz roja detrás. Esta luz debe ser claramente visible por detrás cuando el vehículo está en marcha. Se permite la circulación sin luz de bicicletas y motobicicletas cuando sean llevados a mano, de acuerdo con el párrafo 2 del artículo 38. En este caso, los conductores deben observar los reglamentos impuestos a los peatones.

2. Además, toda bicicleta o motobicicleta debe ir provista, de día y de noche, de uno o varios dispositivos reflectantes, de color rojo, visibles por detrás.

3. Cuando una bicicleta o motobicicleta lleve un remolque, éste deberá ir provisto por detrás de una luz roja y de un dispositivo reflectante rojo colocado a la izquierda.

Artículo 41

Bocinas y timbres

Las bicicletas y motobicicletas deben estar provistas de un timbre o bocina para advertir su presencia.

En las bicicletas, este aparato debe ser un timbre o un cascabel que pueda oírse por lo menos a 50 metros.

Artículo 42

Placas y matrículas

1. Las motobicicletas deben llevar en lugar visible sobre una placa metálica que esté fijada al motor en forma permanente el nombre del constructor del motor, la indicación del tipo del motor, y su cilindrada.

2. Toda bicicleta o motobicicleta deberá llevar en su parte trasera una placa de matrícula.

Artículo 43

Autorización para circular

Las disposiciones del artículo 23 referentes a la autorización para circular de los vehículos automotores son aplicables a las motobicicletas.

Esta autorización tiene por objeto comprobar que dichos vehículos responden realmente a la definición que de ellos se ha dado en el artículo primero y que se ajustan a las disposiciones del presente Título.

Artículo 44

Permiso de conducir

1. Las disposiciones del artículo 26 relativas al permiso de conducir vehículos automóviles son aplicables a las motobicicletas.

/2. La edad

2. La edad mínima de los candidatos a obtener el permiso de conducir motobicicletas se fija en 16 años.

TITULO VI

DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES A LOS VEHICULOS DE TRACCION ANIMAL Y A LOS COCHES EMPUJADOS A BRAZO

Artículo 45

Convoy de vehículos

1. Un convoy de vehículos de tracción animal puede ir guiado por un sólo conductor con tal de no estar formado por más de tres vehículos.

2. El conductor, si no va a pie, deberá ir montado en el primer vehículo; sin embargo, en el caso de carretas tiradas por bueyes deberá siempre ir a pie.

Artículo 46

Ruedas

1. En los vehículos de tracción animal que no lleven llantas neumáticas, la carga sobre el suelo no debe, en modo alguno, exceder de 150 kg por centímetro de ancho de la rueda.

2. Las ruedas metálicas no deben presentar ningún saliente en las superficies que se pongan en contacto con el suelo. Se prohíbe agregar a las superficies de fricción de los neumáticos elementos metálicos que puedan formar salientes.

Artículo 47

Dimensiones y carga

1. El ancho total de un vehículo de tracción animal no debe pasar de 2,50 m.

/2. Las disposiciones

2. Las disposiciones de los artículos 13 y 14 relativas a las dimensiones y carga de los vehículos automotores son aplicables a los vehículos de tracción animal.

Artículo 48

Frenos

Si el relieve de la región lo requiere, los vehículos de tracción animal deben estar provistos de un freno o de un dispositivo de detención.

Artículo 49

Alumbrado y señales

Los vehículos de tracción animal que circulen o se estacionen en una carretera deben llevar de noche, y de día cuando las circunstancias lo requieran, los dispositivos siguientes:

a) en la parte delantera, por lo menos un farol que proyecte hacia delante una luz blanca.

Si sólo es una luz blanca, deberá colocarse a la izquierda del vehículo cuando éste esté en marcha, y del lado opuesto a la acera o a la cuneta cuando esté estacionado. Si son dos luces blancas, deben colocarse simétricamente.

b) en la parte trasera, dos dispositivos que reflejen una luz roja.

TÍTULO VII.

DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES A LOS PEATONES Y A LOS CONDUCTORES DE ANIMALES SIN ENGANCHAR

Artículo 50

Peatones

/1. Cuando

1. Cuando existan aceras o veredas destinadas especialmente a los peatones, éstos deben marchar por ellas. En caso de que no haya aceras o veredas, los peatones deben caminar por su izquierda.

2. Los peatones que circulan por una calzada, advertidos de la proximidad de vehículos o de animales, deberán arrimarse al borde de la calzada que les quede más cercana. También deberán hacerlo en las curvas, en los cruces de carreteras, en lo alto de las cuestas, al acercarse a cualquiera de estos lugares y, en general, en todos los sitios donde la visibilidad no sea perfecta.

3. No deberán cruzar la calzada sin haberse asegurado antes de que pueden hacerlo sin peligro y deben utilizar los pasos especialmente dispuestos al efecto cuando los haya.

4. Las disposiciones del presente artículo no atañen a tropas en formación, fuerzas de policía en formación de marcha, ni a grupos organizados de peatones que marchan en columna como manifestaciones, entierros, o procesiones.

Artículo 51

Conducción de animales, aislados o en grupo

1. La conducción de animales, aislados o en grupo, que circulan por una carretera deberá hacerse tratando de evitar cualquier entorpecimiento de la circulación y de manera que su cruce o rebasamiento pueda hacerse en buenas condiciones. Se utilizará un aparato sonoro adecuado para anunciar el paso de animales.

2. Los conducoores de animales, aislados o en grupo, deberán llevar desde el oscurecer, fuera de las poblaciones, algún farol o linterna que sea perfectamente visible, especialmente desde atrás.

3. Los conductores de rebaños deberán ser tantos como se precise para conducirlos con seguridad.

/4. En ningún

4. En ningún caso deberán circular animales sin conductores o guías.

TITULO VIII.

DISPOSICIONES ESPECIALES APLICABLES A VEHICULOS Y MAQUINAS AGRICOLAS Y AL MATERIAL PARA OBRAS PUBLICAS

Artículo 52

Definiciones

Las disposiciones del Título II y las del presente Título son aplicables a vehículos y materiales que respondan a las definiciones siguientes:

A. Vehículos y aparatos agrícolas. Materiales destinados a alguna explotación agrícola y clasificados como sigue:

1. Tractor. Vehículos automotores concebidos especialmente para arrastrar o accionar cualquier material destinado a una explotación agrícola. Se excluyen de esta definición todos los vehículos automotores acondicionados para transporte de personal o de mercancías, y aquellos cuya velocidad normal en carretera pueda exceder por su mecanismo de 30 km por hora en llano.
2. Máquina agrícola automotriz. Aparato que puede maniobrar por sus propios medios, normalmente destinado a una explotación agrícola y cuya velocidad normal en carretera no puede exceder por su mecanismo de los 25 km por hora, en llano. Toda máquina agrícola automotriz que sea manejada por un conductor que vaya a pie deberá asimilarse a los vehículos de mano.

/3. Vehículos y

3. Vehículos y aparatos remolcados

- a) Remolques y semi-remolques agrícolas: vehículos enganchados a un tractor agrícola o a una máquina automotriz y que sirvan para el transporte de productos, materiales o mercancías procedentes o destinadas a una explotación agrícola, para su servicio o que sirvan eventualmente para el transporte del personal de dicha explotación.
- b) Máquinas e instrumentos agrícolas: aparatos arrastrados por medio de un tractor agrícola o de una máquina agrícola automotriz, que se destinen normalmente a una explotación agrícola y no sirvan para el transporte de materiales, mercancías o personas.

B. Materiales de obras públicas. Cualquier material concebido especialmente para las necesidades de una empresa de obras públicas, pero que no sirva normalmente para transportar por carretera mercancías o personas.

Artículo 53

Peso y llantas

Las disposiciones del artículo 12 referentes a peso y llantas de los vehículos automotores son aplicables a los vehículos objeto del presente Título.

Artículo 54

Dimensiones

Las disposiciones del artículo 13 relativas a las dimensiones de los vehículos automotores son aplicables a los tractores agrícolas solos.

/Artículo 55.

Artículo 55

Visibilidad

Si el campo visual del conductor en todas direcciones no basta para que pueda conducir con seguridad, el conductor deberá ir guiado por un hombre que camine delante del vehículo.

Artículo 56

Frenos

Salvo los remolques, semi-remolques y aparatos remolcados cuyo peso total en carga no exceda de una tonelada y media, en los que no se exige instalación de frenos, los vehículos comprendidos en el artículo 52 precedente deberán estar provistos de una instalación de frenos que sea capaz de detener el vehículo o conjunto de vehículos en una distancia de 10 metros a la velocidad de 20 km por hora y de mantenerlos parados, incluso en ausencia del conductor o de cualquier otra persona.

Esta instalación puede implicar llevar un solo mecanismo de frenos, y el dispositivo o dispositivos de frenos que puedan utilizarse durante la marcha deben poderse manejar por el conductor desde su sitio, sin abandonar el volante, y accionar sobre ruedas o trenes de rodamiento dispuestos simétricamente en relación al eje longitudinal de simetría del conjunto de ruedas y trenes de rodamiento del vehículo. Sin embargo, cuando el tractor arrastre uno o varios remolques o artefactos, no se exigirá que todos puedan ser frenados desde el tractor. En dicho caso deberán ir provistos de frenos potentes y eficaces, que puedan maniobrarse fácilmente por los guardafrenos que vayan en dichos remolques o artefactos.

Artículo 57

Alumbrado

1. Todo tractor agrícola o máquina agrícola automotriz, así como toda máquina automotriz para obras públicas que circule o se estacione en una carretera, deberán ir provistos de:

- a) dos luces de posición;
- b) dos dispositivos reflectantes; y
- c) una o dos luces rojas

Al oscurecer y durante la noche, o de día cuando las circunstancias lo requieran, estos vehículos deberán llevar también dos luces bajas.

2. Todo vehículo o máquina agrícola, o cualquier material de obras públicas remolcado que circule o se halle estacionado, deberá llevar detrás una luz roja.

En todo caso, estos vehículos deben ir provistos de dos dispositivos reflectantes.

Artículo 58

Mecanismos de enganche de los remolques

Las disposiciones del artículo 21 se aplican a los remolques agrícolas, a máquinas y aparatos agrícolas remolcados y al material remolcado para obras públicas.

Artículo 59

Placas y matrícula

1. Los vehículos automotores objeto de este Título deberán llevar en lugar visible sobre una placa metálica que esté fijada al motor en forma permanente el nombre del constructor del motor, la indicación del tipo del motor y su cilindrada.

/2. Dichos

2. Dichos vehículos deberán llevar en su parte trasera una placa de matrícula.

Artículo 60

Permiso de conducir

1. Las disposiciones del artículo 26 relativas al permiso de conducir vehículos automotores son aplicables a los vehículos objeto de este Título.

2. La edad mínima de los aspirantes a obtener el permiso de conducir estos vehículos se fija en 18 años.

TITULO IX

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 61

1. Este Acuerdo entrará en vigor el trigésimo día siguiente a la fecha del depósito del tercer instrumento de ratificación. Respecto a cada Estado que lo ratifique después de esta fecha, el presente Acuerdo entrará en vigor el trigésimo día siguiente al depósito del instrumento de ratificación del mencionado Estado.

Artículo 62

1. La duración de este Acuerdo será indefinida.

2. Este Acuerdo podrá ser denunciado por cualquiera de los Estados signatarios mediante aviso notificado con seis meses de antelación. La denuncia surtirá efectos, para el Estado denunciante, al expirar dicho plazo de seis meses.

3. El presente Acuerdo continuará en vigor entre los demás Estados Contratantes en tanto permanezcan adheridos a él, por lo menos, dos de ellos.

/Artículo 63.

Artículo 63

El presente Acuerdo será sometido a ratificación en cada Estado signatario, de conformidad con las respectivas normas constitucionales o legales.

Artículo 64

La Secretaría General de la Organización de Estados Centroamericanos, previa consulta con los Gobiernos, abrirá a firma el presente Acuerdo. Será la depositaria del instrumento respectivo, del cual enviará copias certificadas a las Cancillerías de cada uno de los Estados Contratantes, a las cuales notificará asimismo del depósito de los instrumentos de ratificación correspondientes, así como de cualquier denuncia que ocurriere en el plazo establecido al efecto. Una vez ratificado por todos los Estados Contratantes, procederá también a enviar copia certificada del Acuerdo a la Secretaría General de la Organización de las Naciones Unidas para los fines del registro que señala el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo 65

El presente Acuerdo queda abierto a la República de Panamá para que, en cualquier tiempo, pueda adherir al mismo.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios firman el presente Acuerdo en la Sede de la Organización de Estados Centroamericanos, en la ciudad de San Salvador, a los ____ días del mes de _____ de 195 .

Por el Gobierno de Guatemala:

Por el Gobierno de El Salvador:

Por el Gobierno de Honduras:

Por el Gobierno de Nicaragua:

Por el Gobierno de Costa Rica:

ANEXO I

DISPOSICIONES ESPECIALES RELATIVAS A
LA SEGURIDAD Y LA COMODIDAD DE LOS
VEHICULOS DE TRANSPORTE
PUBLICO

Puertas

1. Todo vehículo de carrocería cerrada deberá contar, como mínimo:
 - a) si el motor está delante:
 - i) con una puerta delantera, colocada invariablemente a la derecha;
 - ii) con una puerta trasera o dos puertas laterales, una a la derecha y otra a la izquierda, colocadas en la mitad posterior del vehículo.
 - b) si el motor está detrás:
 - i) con dos puertas en la parte delantera, una a la derecha y otra a la izquierda;
 - ii) con una puerta en la mitad trasera derecha.
 - c) si el motor está bajo el chasis, en una posición intermedia entre la parte delantera y la trasera: cualquiera de los dispositivos antes citados.

2. Las puertas deben dejar un paso libre de por lo menos 0,60 m de ancho por 1,50 m de altura, pudiendo reducirse dicha altura a 1,40 m en las salidas para casos de urgencia.

Salida de urgencia

3. Los vehículos con capacidad de menos de 22 asientos, deberán tener en cada costado por lo menos un panel o ventanilla que pueda /abrirse,

abrirse, y los vehículos con capacidad de 22 asientos o más deben llevar dos paneles o ventanillas que puedan abrirse, siendo accionables tanto desde fuera como desde dentro y que dejen abierto hacia el exterior un espacio por lo menos de 0,60 x 0,45 m para que pueda ser utilizada por los pasajeros como salida de urgencia en caso de peligro. Estos paneles o ventanillas móviles deberán poderse maniobrar fácil e instantáneamente por los viajeros sin intervención del conductor o del cobrador. El espacio ante estos paneles debe quedar enteramente libre de obstáculos. En el interior de la carrocería deberán colocarse martillos-picos o hachas o cualquier dispositivo equivalente para poder practicar una salida en la carrocería, o por los vidrios, en caso de peligro.

4. Además, en la parte trasera, debe haber por lo menos un vidrio de 0,60 x 0,45 m que sea fácil de romper con un martillo-pico, un hacha, o algún objeto contundente colocado al alcance del viajero. Esta obligación al aplicarse a vehículos que lleven el motor trasero implicará que, el hacha o el martillo-pico deban colocarse cerca del parabrisas delantero.

5. Si, llegado el caso, tuviera que recurrirse a una salida de urgencia y ésta tiene vidrio, dicho vidrio deberá poder romperse si es necesario.

Pasillos de acceso

6. Los pasillos de acceso a las puertas deben tener una altura libre de 1,65 m como mínimo; su anchura uniforme medida desde el piso hasta el techo, con los asientos en su lugar, deben ser como mínimo de:

0,43 m para los pasillos de acceso a las puertas de uso normal;

0,35 m para los pasillos que lleven a las salidas de urgencia y para el pasillo longitudinal.

/7. En ningún

Partes salientes

16. La parte saliente, volada desde el eje de tracción, de los vehículos de transporte público, no deberá sobrepasar las 6 décimas partes de la distancia entre ejes, ni el largo absoluto de 3,50 m.

ANEXO II

DISEÑO DE LA PLACA DE MATRICULA

Tamaño

1. El tamaño de la placa de matrícula deberá ser de 15.2 cm (6 pulgadas) de alto y 30.5 cm (12 pulgadas) de largo.

Leyenda

2. El espacio reservado para el número de matrícula será por lo menos un medio de la altura y dos tercios de la longitud de la placa.

3. La placa deberá llevar el nombre completo del país a que pertenece en letras adecuadas en la parte superior.

4. En la parte inferior la placa deberá llevar la palabra CENTROAMERICANA.

5. La letra que indica la clasificación del vehículo deberá ser antepuesta al número de la placa.

6. También deberá llevar la placa el año para el cual está autorizado el vehículo para circular.

7. Para lograr el máximo de visibilidad se utilizarán colores que contrasten entre el fondo y el número de la placa.

8. El ancho de los trazos de los números así como de las letras de clasificación deberá ser por lo menos de un centímetro.

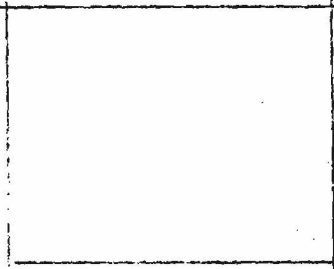
ANEXO III
DISPOSICIONES RELATIVAS
AL PERMISO DE CONDUCIR

A. Modelo de impreso para permisos de conducir

Tamaño: 68 mm. x 100 mm.

Color: Potestativo

PERMISO PARA CONDUCIR
los siguientes vehículos



Sello

Restricciones

(Anverso)

PERMISO PARA CONDUCIR _____ (País)	
VENCIMIENTO _____	
Nombre completo _____	No. de permiso
Documento de identificación personal del titular _____	Está autorizado para conducir los vehículos especificados en el anverso, con las restricciones ahí señaladas.
_____ No. _____	
Autoridad que expide el permiso _____	

Lugar _____	
Fecha de expedición _____	
	Firma del funcionario expedidor
Firma del titular	_____
Este permiso debe mantenerse en condiciones de legibilidad; estar en poder del interesado cuando se conduce, y ser mostrado a requerimiento de la autoridad competente.	

(Reverso)

B. Clases de vehículos

1. Bicicletas
2. Motobicicletas (vehículos provistos de un motor térmico auxiliar de una cilindrada que no exceda de 50 cm^3 o de baterías y que tengan las características normales de las bicicletas en cuanto a sus posibilidades de utilización).
3. Motocicletas provistas de un motor térmico cuya cilindrada no sea superior a 125 cm^3 , sin "sidecar" o con él, o en forma de triciclo.
4. Motocicletas provistas de un motor térmico de cilindrada superior a 125 cm^3 , sin "sidecar" o con él, o en forma de triciclo.
5. Vehículos automotores livianos (vehículos para pasajeros con capacidad no mayor de nueve asientos y vehículos para carga con capacidad no mayor de 1.500 kgs).
6. Vehículos automotores pesados (cuya capacidad exceda de 1.500 kg. pero no sea mayor de 5.000 kg.)
7. Vehículos automotores pesados (cuya capacidad exceda de 5.000 kg.)
8. Tractores con llantas neumáticas que circulen por carretera.

La aneji3n de un "sidecar" que se pueda quitar, o de un remolque, no altera la clasificaci3n indicada.

C. Transporte remunerado de personas

En los casos en que se operen veh3culos automotores livianos o pesados dedicados al transporte remunerado de personas, la autoridad lo indicará en el permiso con un sello especial puesto bajo la indicaci3n de la clase del veh3culo..

APENDICE B

RECOMENDACIONES A LOS GOBIERNOS DEL ISTMO CENTROAMERICANO
RELATIVAS A LA UNIFICACION DE LOS REQUISITOS MINIMOS QUE
DEBEN LLENARSE PARA LA EXPEDICION DE PERMISOS DE CONDUCIR
DE VEHICULOS AUTOMOTORES

A. Disposiciones generales

Obligatoriedad de poseer permisos de conducir vehículos automotores

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

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

La edad mínima de las personas a las cuales puedan expedirse permisos para conducir vehículos automotores es la de 18 años. Sin embargo, no se expedirán permisos para conducir taxímetros ni vehículos pesados de clases 6 y 7 dedicados al transporte comercial de personas, ni para conducir los vehículos más pesados de clase 7, a las personas que tengan menos de 21 años de edad.

Podrá reducirse el límite de edad a los 16 años para conducir motocicletas, así como vehículos de clase 3, previo adiestramiento, instrucción y examen estrictos de estas personas jóvenes.

Prueba de aptitud para conducir

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

/Se deberá

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

Se deberán establecer normas uniformes en los exámenes para la expedición de permisos de conducir.

Se ejercerá una fiscalización adecuada sobre los examinadores.

Además, los examinadores deberán conocer el mecanismo y conservación de los vehículos automotores, las leyes y reglamentos relativos a la conducción de vehículos automotores, primeros auxilios, estadística de accidentes de carretera y aspectos legales.

Aptitud mental y física

En materia de reglamentos relativos al mejor método para determinar la aptitud mental y física, a las causas de incapacidad y a la expedición de permisos de conducir a las personas inválidas o físicamente impedidas, se deberán seguir las recomendaciones detalladas preparadas recientemente por la Organización Mundial de la Salud (Documento E/CN.2/133 - Add.2), de acuerdo con una resolución previa del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. En vista de su carácter eminentemente médico-técnico, la Reunión no examinó las recomendaciones de la OMS pero tomó nota de que la Secretaría de las Naciones Unidas ha sometido estas recomendaciones a todos los gobiernos miembros, solicitándoles que presenten sus observaciones e indiquen las medidas que proyectan adoptar con objeto de poner en vigor las recomendaciones de la OMS.

Conocimiento de las leyes y reglamentos de circulación, así como de las normas de conducta que deben observarse en carretera

El solicitante será sometido a examen oral, escrito y práctico, que demuestre que conoce las leyes y reglamentos de su país, así como las normas de conducta que debe observar en carretera.

Pericia para conducir

Se recomienda la prueba de pericia y capacidad en el manejo en tal forma que se incluyan aspectos tales como la aptitud del solicitante, la velocidad de reacciones y sus limitaciones sensorias o físicas, además de su aptitud mental y emotiva.

El solicitante será examinado durante el tiempo suficiente que permita determinar su capacidad 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 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, encontrarse con él o cortar la vía de paso de los demás usuarios de la carretera, efectuando para ello las maniobras convenientes;
- vi) doblar correctamente a la derecha y a la izquierda en las intersecciones;

/v. detenerse.

- v) detenerse y arrancar en cuesta arriba (cuando no haya cuesta, el examinador debe asegurarse de que el solicitante comprenda 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 manera clara e inequívoca, con las manos o 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 atrás y, al hacerlo, situar el vehículo en un espacio reducido;
- x) hacer dar media vuelta al vehículo en carretera de anchura media.

El solicitante se someterá a la prueba utilizando para ello un vehículo de la clase para la cual se expedirá el pérmiso.

En el caso de los vehículos de las clases 2, 4 y 8 la prueba en carretera se modificará a fin de excluir las maniobras que no son aplicables.

Permisos de aprendizaje para conducir

Los aprendices, a fin de que adquieran la experiencia necesaria en la conducción de vehículos en las condiciones reales de tránsito, deberán obtener un permiso de aprendizaje.

Salvo que se trate de una motobicicleta o motocicleta, el permiso se concede únicamente a condición de que el aprendiz vaya acompañado y bajo la dirección de una persona titular de un permiso de conducir, quien asumirá la responsabilidad en caso de infracciones o daños causados a terceros.

Control administrativo de la expedición de permisos de conducir

a) Registro central

La concesión de permisos a los conductores estará sometida a un control centralizado en las respectivas direcciones generales de tránsito. El registro de los permisos expedidos, negados o retirados se llevará en forma que haga fácil su consulta, mediante un registro central.

Las autoridades de tránsito de los diferentes países facilitarán el intercambio de la información relativa a permisos de conducción.

b) Suspensión o cancelación de la validez de los permisos de conducir.

Se suspenderá o cancelará por la autoridad de tránsito la validez del permiso de conducir, cuando graves infracciones a las leyes y reglamentos de circulación prueben que el titular del permiso constituye un posible peligro para los usuarios de la carretera.

CONFIDENTIAL

1. The following information was obtained from a confidential source who has provided reliable information in the past.

Source: [redacted]

Reference: [redacted]

Classification: [redacted]

Date: [redacted]

Location: [redacted]

Activity: [redacted]

Remarks: [redacted]

Signature: [redacted]

Title: [redacted]

Agency: [redacted]

File No: [redacted]

Page: [redacted]

Version: [redacted]

Revision: [redacted]

Comments: [redacted]

Notes: [redacted]

Attachments: [redacted]