

## TEMA 45

**NORMATIVA COMUNITARIA EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE LESIONES. ORIGEN Y DESARROLLO. LOS INSTRUMENTOS NORMATIVOS UTILIZADOS: REGLAMENTOS Y DIRECTIVAS. CONVENIOS INTERNACIONALES EN MATERIA DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL. IMPORTANCIA Y JUSTIFICACIÓN.**

### ***1. Normativa comunitaria en materia de seguridad vial y prevención de lesiones***

#### ***1. 1. Origen y desarrollo***

El **Tratado de Roma**, firmado en marzo de 1957, por el que se crean las Comunidades Europeas, recoge en su artículo 75, una vez consultados el Comité Económico y Social y el Parlamento, las reglas comunes aplicables a los transportes internacionales que atravesasen uno o varios estados miembros, las condiciones de admisión de los transportistas no residentes en un Estado miembro, y otras disposiciones.

Se observa que la seguridad vial, como tal, no aparece recogida en el referido tratado, por lo que en su origen hay que hablar de una normativa comunitaria en materia de transportes, en su más amplio sentido.

Las diversidades existentes en materia de transportes entre los países miembros, cuyos sistemas nacionales de transporte se habían desarrollado más en función del tráfico interior que del internacional, hicieron que desde un primer momento se sintiera la necesidad de proceder a la armonización comunitaria de tan importante sector, y en este sentido se dictaron diversas normas que contenían medidas comunes a aplicar en los diferentes Estados de la Unión. Incluso, llegó un momento en que se pensó que había que crear un órgano encargado, específicamente, de la seguridad vial, al tener suficiente entidad los problemas y las materias a englobar en este epígrafe.

El Tratado de la Unión, firmado en **Maastricht** en febrero de 1992, modificó el mencionado artículo 75, estableciendo normas comunes aplicables a los transportes internacionales efectuados desde el territorio de un Estado miembro o con destino al mismo o a través del territorio de uno o varios Estados miembros y las condiciones con arreglo a las cuales los transportistas no residentes podrán prestar servicios de transportes en un Estado miembro, así como las medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes

El **Tratado de Niza**, de febrero de 2001, incorporó reformas al Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea de marzo de 1957. En el artículo 71 (anteriormente 75), incorpora "medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes", e incluye "cualesquiera otras disposiciones oportunas". Por tanto, desde este momento, la seguridad vial forma parte de la política común de transportes.

#### ***1.2. Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial***

Desde la propia Comisión de la Unión Europea se vio la necesidad de que en materia de seguridad vial existiera armonización en muchos temas tales como la limitación de velocidad, el alcohol, el uso del casco y del cinturón de seguridad, etc., en el sentido de que cualquier conductor de un país comunitario supiera que las normas de su país son iguales en toda la Unión.

Durante la primera Presidencia española del Consejo de las Comunidades - 1989-, se creó el **Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial** que contó con la participación de los responsables de la seguridad vial de los doce Estados miembros que la integraban y del Secretariado del Consejo y de la Comisión de la CEE, con objeto de estudiar, en aquella ocasión, diversas propuestas de Directivas:

- ◆ Tasa de alcoholemia máxima de los conductores.
- ◆ Profundidad de las ranuras de los neumáticos de algunas categorías de vehículos.
- ◆ Uso obligatorio del cinturón de seguridad para vehículos de menos de 3,5 toneladas.
- ◆ Permiso de conducción comunitario.
- ◆ Límites de velocidad.

En definitiva, un paquete legislativo concerniente a la seguridad vial y formado por la propuesta de cinco Directivas, todo ello precedido de un informe que la Comisión trasladaba al Consejo, sobre la situación de la seguridad vial en la Europa de los 12, con una enumeración de los propósitos a este respecto.

Tras unos primeros sondeos sobre la opinión de los Estados miembros, se acordó dejar orillado, por el momento, el estudio de las Directivas sobre permisos de conducir -en razón a su enorme extensión y su acentuada complejidad técnica y el de las limitaciones de velocidad, ya que desde el principio se vio era el más contestado por parte de algunas delegaciones que lo reputaban insuficiente y otras que no parecían dispuestas a dar su acuerdo a una regulación comunitaria sobre la materia. En consecuencia, la Presidencia del grupo acordó centrar el esfuerzo sobre las otras tres Directivas. Y, en un principio, únicamente, fue aprobada la Directiva sobre la profundidad de las ranuras de los neumáticos.

### **1.2.1. Subgrupos del Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial**

Dentro del Grupo de Alto Nivel se crearon cuatro **subgrupos** para el estudio en profundidad de algunas materias, que fueron los siguientes:

**1. Alcohol, Drogas y Medicamentos.** Creado en enero de 1994, se constituye como un grupo de carácter permanente, dada la incidencia de estos productos en la seguridad vial, y centrado fundamentalmente en las siguientes cuestiones:

**1.1.** Conductas peligrosas al volante cuando se ha bebido alcohol y la comparación de las tasas de alcoholemia en los conductores implicados y de los no implicados, llegándose a las conclusiones siguientes: Necesidad de realizar controles,

necesidad de efectuar campañas y necesidad de establecer un límite de alcohol uniforme.

**1.2.** Sobre las drogas, medicamentos y conducción, se vio la necesidad de tener en cuenta la Resolución de la CEMT de mayo de 1993, sobre recomendación a los Estados de introducir un símbolo de advertencia en los envases de los medicamentos, la propagación de información sobre los efectos de los medicamentos en la conducción, la creación de un centro permanente de documentación sobre los efectos de los medicamentos, la identificación epidemiológica de los medicamentos peligrosos, los riesgos del efecto de drogas ilícitas en los conductores (controles de saliva) y las recomendaciones sobre el consumo combinado de drogas ilícitas y alcohol.

Este grupo de alcohol tuvo varias reuniones finalizando con un documento emitido en octubre de 1999, **recomendando** una armonización de los límites de alcoholemia en todos los Estados de la Unión Europea, potenciar los controles de alcoholemia y drogas, así como la investigación de los accidentes por estas causas, campañas publicitarias para modificar las conductas en la conducción y coordinación e intercambio de información sobre las prácticas habituales y las medidas de políticas efectivas.

Se lanzó un proyecto de investigación (ROSITA) en el contexto del cuarto programa marco sobre el desarrollo de prueba de drogas en carretera. La investigación, se lleva a cabo por diversas Universidades europeas, entre ellas la Universidad de Santiago de Compostela, ya ha ido aportando algunos resultados aunque aún son muchas las cuestiones pendientes de resolver.

Como grupo permanente, el citado Subgrupo ha proseguido sus estudios, presentando un informe en marzo de 2002, solicitando que el Grupo de Alto Nivel adoptara un procedimiento uniforme para el análisis de las drogas ilegales en todos los conductores fallecidos en accidente de circulación, a la vez que se apoyaran las investigaciones, con recopilación y evaluación de la información disponible sobre medidas de rehabilitación de conductores drogados.

Sobre las medicinas incapacitantes y la seguridad vial, el Subgrupo concluyó que numerosos medicamentos pueden aumentar el riesgo de accidente, por lo que volvían a reiterar la necesidad de instalación de un pictograma en los envases de las medicinas que alerten al consumidor del riesgo potencial si se va a conducir.

De igual forma, el informe solicitaba la elaboración de directrices comunes para la información que se facilite a los pacientes por médicos y farmacéuticos, así como establecer una clasificación europea de los medicamentos basada en los efectos farmacológicos de los mismos y en sus indicaciones terapéuticas.

**2. Enseñanza del Código de la Circulación y la Formación de los jóvenes conductores.** Este Grupo de Trabajo dirigió sus reflexiones a la educación vial en el medio escolar, la preparación para la obtención del permiso de conducción, la cualificación de los instructores de la conducción y el examen del permiso de conducir.

Por parte de los Estados miembros, se cumplimentó un cuestionario y se encargó un estudio a la Federación Europea de Investigación sobre la Seguridad Vial

(FERSI), para estudiar los sistemas de permisos de conducción en Francia, Alemania y Reino Unido, que obtuvo las siguientes conclusiones:

-La escuela debe trabajar en estrecha colaboración con las instituciones extra-escolares y en colaboración con los padres y la policía.

-Necesidad de adoptar una actitud responsable por parte de los jóvenes.

-El futuro conductor debe conocer los peligros inherentes a la vía pública.

-Formación obligatoria para los aspirantes a permiso de conducción por instructores profesionales.

3. **Publicidad.** Este Grupo de Trabajo inició su cometido y elaboró un informe sobre la base de un cuestionario que fue cumplimentado por los quince Estados miembros clasificando los diferentes sistemas de control. El informe va dirigido a los anunciantes, agencias publicitarias y medios de comunicación social.

4. **Infraestructuras.** Este Subgrupo elaboró un informe sobre la construcción de carreteras y las medidas de seguridad vial a adoptar en las mismas. El informe final, presentado en julio de 1995, recogía los datos concernientes a las carreteras, su tráfico y los accidentes, los controles sistemáticos de la carretera por expertos en seguridad, el tratamiento de los puntos negros y la evaluación del impacto sobre la seguridad vial, así como la reducción del tráfico en las vías públicas que atravesasen pueblos, y la construcción de glorietas, reemplazando a las intersecciones, entre otras actuaciones.

### **1.2.2. Otros grupos y programas**

Además de estos cuatro Subgrupos y dentro de la sensibilidad de la Comisión por la seguridad vial, ésta anunció su intención de apoyar el establecimiento de un nuevo programa de evaluación de vehículos (**EURONCAP**), a fin de crear un mercado para la seguridad, facilitando suficiente información al consumidor sobre la seguridad pasiva de los vehículos. El programa EURONCAP incluye pruebas de colisiones frontales y laterales y una evaluación de los nuevos diseños de la parte delantera de los coches desde el punto de vista del peligro que pueden representar para peatones y ciclistas.

Otra de las materias que es objeto de estudio en el Grupo de Alto Nivel es la recopilación y divulgación de información de accidentes con la creación de una base de datos de todas las estadísticas de accidentes (**CARE**). Esta base de datos ha resultado ser una herramienta fiable para analizar accidentes con víctimas no exenta, sin embargo, de algunos problemas derivados de las diferencias nacionales en cuanto a las prácticas de información y su escasa aportación en materia de lesiones. Se introdujeron en CARE normas de transformación para crear variables más comunes a partir de diferentes datos nacionales, que redundará significativamente en la posibilidad de elaborar estadísticas comparables de accidentes de circulación. La base de datos CARE sigue ampliándose y en el futuro proporcionará información detallada y desagregada sobre la localización, causas y otras características de los accidentes.

Dentro de la Comisión y relacionados con las competencias asignadas en materia de seguridad vial, hay que mencionar también el Grupo de Alto Nivel de **Telemática y el GNNS**, referidos a los proyectos telemáticos en la circulación y a la recogida de datos vía satélite. Este grupo tiene como finalidad decidir cuáles son las aplicaciones telemáticas para su real despliegue a un nivel paneuropeo y apoyar esta instalación a través de diferentes resoluciones, regulaciones, contactos con industria, etc.

El Grupo de Alto Nivel constituye el foro en el que se reúnen los responsables de la seguridad vial de los diferentes Estados Miembros a fin de abordar los diferentes problemas sobre esta materia y facilitar el intercambio de experiencias.

### **1. 3. Normativa comunitaria en materia de prevención de lesiones**

La UE ha aprobado un Programa de Acción Comunitario en el ámbito de la Salud Pública para el periodo 2003-2008. Dicho programa se aprobó por Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de septiembre de 2002.

Este programa sustituye los anteriores ocho programas existentes en materia de salud pública, también aprobados por Decisiones del Parlamento Europeo y del Consejo, y entre los que cabe destacar la Decisión de febrero de 1999, por la que se aprueba un programa de acción comunitaria relativo a la prevención de lesiones en el marco de la acción 1999-2003.

Por Decisión de la Comisión, de diciembre de 2004, se creó una agencia ejecutiva para el programa de salud pública, encargada de la gestión de la acción comunitaria en materia de salud, en aplicación del Reglamento del Consejo de 2003, por el que se regulan dichas agencias.

## **2. Los instrumentos normativos utilizados: reglamentos y directivas.**

### **2.1. Instrumentos normativos utilizados**

La fuente primaria del ordenamiento jurídico comunitario lo constituyen los Tratados europeos y sus protocolos anejos, concluidos en base al acuerdo de los Estados miembros. Los Tratados europeos son, en principio, la única fuente original de todo el ordenamiento jurídico comunitario. Pero los Estados miembros conservan, como es lógico, la posibilidad de concluir acuerdos entre ellos mediante otras herramientas.

En la Unión Europea el poder de decisión se manifiesta mediante tres tipos de disposiciones: el **reglamento**, la **directiva** y la **decisión**. Dichas disposiciones son adoptadas por la Comisión o por el Consejo, normalmente a propuesta de la Comisión. Y tienen el carácter de verdaderas **normas jurídicas obligatorias** y no de meras resoluciones o recomendaciones, como suele ser lo normal en derecho internacional.

- ◆ **Reglamentos.** Los Reglamentos tienen un carácter general, son obligatorios en todos sus elementos y directamente aplicables en todo el Estado miembro. Constituyen el acto más solemne y más importante del bloque legislativo comunitario.
- ◆ **Directivas.** Vinculan a todo Estado miembro en cuanto al resultado, pero deja a las instancias nacionales la elección de la forma y de los medios para alcanzarlo. Se dirige a los Estados miembros y se aplica por intermedio de los mismos. Care-

cen de aplicabilidad directa, de modo que deben de transponerse a la legislación de los Estados.

- ♦ **Decisiones.** La decisión es obligatoria en todos sus elementos para los destinatarios a los que va dirigida. Se trata, pues, de un acto individual, cuyo destinatario no tiene por qué ser necesariamente un Estado.

Independientemente de los actos jurídicos obligatorios, el Consejo y la Comisión pueden adoptar determinados **actos no obligatorios**, pero cuya fuerza política se deja sentir en función de la mayor o menor integración de la actividad comunitaria. Ellos son:

- ♦ Dictámenes y las Recomendaciones, cuyo contenido no vincula a los Estados miembros.

Por lo que respecta a la jurisprudencia, la del Tribunal de las Comunidades constituye una fuente esencial del derecho comunitario. A través de su jurisprudencia, el Tribunal de Justicia completa y precisa las disposiciones de los Tratados en numerosos puntos, al mismo tiempo que asegura su respeto.

## **2.2. El procedimiento de elaboración.**

En las decisiones, el procedimiento decisorio de la Comunidad, de manera muy esquemática, podría resumirse en las tres fases sucesivas siguientes:

- a) Elaboración de la propuesta por la Comisión,
- b) Emisión de dictámenes consultivos por parte del Parlamento y del Comité Económico y Social y
- c) Adopción de la decisión por el Consejo

En la práctica, este procedimiento resulta extremadamente complejo, si se tiene en cuenta:

- la complejidad que conlleva la realización de cada una de estas fases y las interrelaciones que se establecen en el procedimiento entre unas y otras instituciones.
- que la Comisión, independientemente de las consultas externas que lleve a cabo, elabora las propuestas en el seno de una administración comunitaria, caracterizada ella misma por su propia complejidad.
- que las administraciones y los gobiernos nacionales intervienen, formal e informalmente, a lo largo de todo el procedimiento decisorio y no solamente en el instante final de la adopción de la decisión. No olvidemos que dicho procedimiento es un reflejo de los caracteres de la propia Comunidad en la que lo estatal y lo supraestatal se entremezclan continuamente.
- También el procedimiento decisorio se ve influenciado por la actuación, formal e informal, de los grupos de interés socioprofesionales que actúan

an a escala comunitaria, e incluso, aunque en mucha menor medida, por la propia opinión pública europea.

La **iniciativa** del acto comunitario corresponde, por tanto, a la **Comisión**. Dicha facultad reviste gran importancia, dado que la misma condiciona totalmente la actividad del Consejo, el cual no puede actuar a falta de la correspondiente propuesta. Facultad reforzada, además, por el hecho de que la Comisión puede, en todo momento y hasta que el Consejo adopte su decisión definitiva, modificar el contenido de su propuesta. Dicha posibilidad constituye uno de los elementos más importantes del diálogo Comisión-Consejo, instrumento básico del procedimiento decisorio de la Comunidad.

La Comisión goza de absoluta autonomía en el ejercicio de su facultad de iniciativa, sin que la misma se encuentre formalmente condicionada por el ejercicio previo de consultas o demandas de información. Sin embargo con dichas consultas, la Comisión, en definitiva, se asegura de que el contenido de su propuesta reviste unas condiciones mínimas de aceptabilidad.

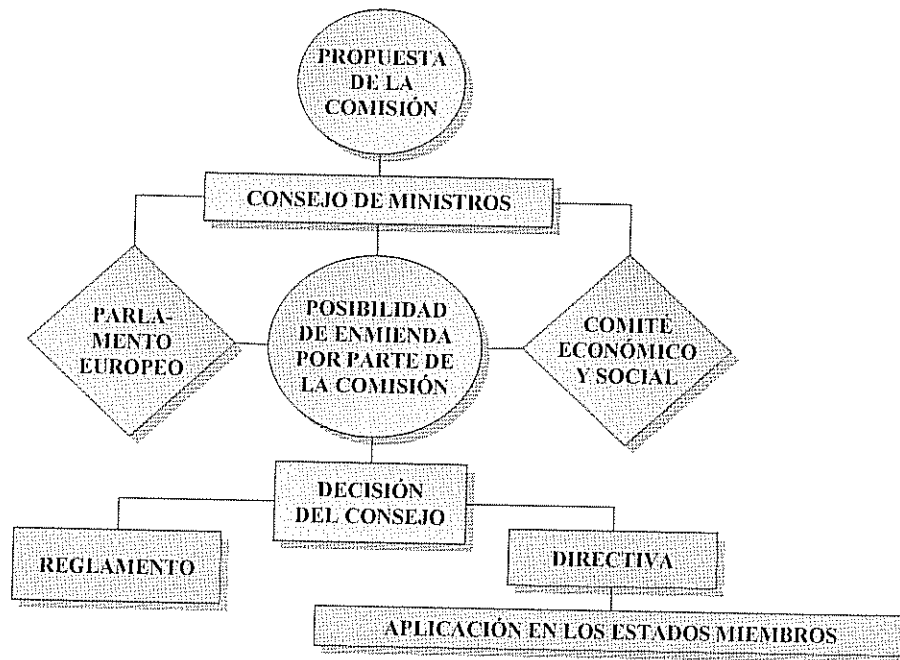
La autonomía absoluta que caracteriza el ejercicio de la facultad de iniciativa por parte de la Comisión, no impide, sin embargo, que el Consejo pueda solicitar a la misma que le someta propuestas concretas para la realización de un determinado objetivo comunitario, pero sin que ello condicione la libertad de la Comisión en lo que se refiere al contenido de la propuesta.

Por su parte, la decisión del Consejo se enmarca en el mantenimiento de un diálogo continuado entre esta institución y la Comisión, y con el Parlamento, sin que dicho acto pueda introducir ninguna modificación a dicha propuesta, al menos que sea adoptada por unanimidad.

El diálogo Comisión-Consejo reviste especial importancia en el marco del Comité de representantes permanentes (COREPER). El proyecto se elabora por la Comisión, a través de las diferentes Direcciones Generales, cuyo primer estado son los distintos grupos de trabajo técnicos creados al efecto. Dicha discusión tiene un carácter técnico, pues la discusión más política se reserva para el momento posterior en que, discutido el tema a nivel técnico, se eleva para su examen en el seno del COREPER, sea a nivel de adjunto o de representantes permanentes.

Tras el debate en el COREPER, los temas discutidos se elevan al Consejo como "puntos A", reservándose la lista de los llamados "puntos B" para aquellos temas en los que no se ha logrado un acuerdo a nivel del COREPER y que deberán ser objeto de debate, por tanto, en el seno del Consejo.

La elaboración de una Directiva tiene un proceso algo más complejo y, en ocasiones, de enorme dificultad. En materia de seguridad vial, es el Grupo de Alto Nivel el que propone a la Comisión, con la aprobación de la Dirección General de Transportes, el proyecto de Directiva. En ocasiones, antes de tomar esta decisión, es preciso realizar estudios de viabilidad de la norma que se pretende establecer, estudios que en la mayoría de los casos son realizados por centros de investigación europeos, asociaciones internacionales implicadas en la materia, etc., con un amplio debate por parte de todos los Estados miembros. El proceso es el siguiente:



Como queda reflejado en el gráfico anterior, antes de la firma en el Consejo de Ministros correspondiente, se pide informe al Parlamento Europeo (vinculante) y al Comité Económico y Social. Si algunos de estos órganos modificaran el contenido del borrador, la propia Comisión puede enmendar parte del texto remitido para su aprobación posterior. Es el Consejo quien determina si el proyecto de normativa debe reflejarse en un Reglamento o en Directiva.

Las Directivas en el Consejo se adoptan por unanimidad, como consecuencia del resultado positivo de diálogo entre la Comisión y el Consejo. Si no hubiera consenso entre los Estados, las propuestas de Directivas son retiradas del índice de los Consejos de Ministros para un posterior estudio y valoración.

Los acuerdos adoptados por el Consejo que revistan la forma de Directivas y Decisiones, se publicarán en el Diario Oficial de la Comunidad. Además, deben ser notificadas a sus destinatarios y entran en vigor a partir de dicha notificación, salvo indicación expresa. Los Reglamentos deben ser también publicados en el citado Diario Oficial de la Comunidad, entrando en vigor el vigésimo día de su publicación, salvo indicación expresa en contrario.

El rechazo por parte de los Estados a ejecutar sus obligaciones, puede dar lugar a una sanción judicial. Sin embargo, no existen medios coactivos directos para obligar a un Estado a hacer ejecutar la sentencia correspondiente; no obstante, las medidas de tipo económico son cada día más eficaces para hacer cumplir sus obligaciones a los países miembros.

### **2.3. Referencia a las disposiciones más importantes dimanantes de la Unión Europea en materia de seguridad vial:**

Hay que mencionar algunos de los **Reglamentos** aprobados por el Consejo:



- Tiempos de conducción y descanso para los conductores de vehículos de transporte de mercancías y conductores de autobuses.
- Uso del tacógrafo en el sector de los transportes por carretera. Aparatos de control digital de los tiempos de conducción y descanso.
- Reconocimiento en circulación intracomunitaria del signo distintivo del Estado miembro de matriculación de los vehículos a motor y sus remolques.

Respecto de las **Directivas** concernientes a materias de seguridad vial, se mencionan a continuación:

- Profundidad de las ranuras de los neumáticos, Directiva 89/459 CEE, transpuesta al ordenamiento español por el Real Decreto 1625/1992, de 29 de diciembre.
- Cinturones de seguridad: Directiva 91/671/CEE, obligación de llevar instalado y abrochado el cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo de las categorías M 1 y M 2 (vehículos para el transporte de personas con ocho plazas más la del conductor, y para más de nueve plazas y peso máximo no superior a cinco toneladas) y Directiva 2003/20/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril, sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en los vehículos M1, M2, M3, y N1, N2, y N3.
- Dispositivos de limitación de velocidad (Directiva 92/24/CEE), sobre los dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor. Transpuesta a la normativa española por Real Decreto 2484/1994, de 23 de diciembre y que fue ampliada por Directiva 2002/85/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, que supuso la modificación del anterior Real Decreto.
- Inspección Técnica de Vehículos, Directiva 94/23/CE, sobre el control técnico de los vehículos de motor y de sus remolques, modificada, por la Directiva 96/96/CE. Se obliga a realizar una inspección previa a los vehículos, antes de su matriculación. Desde esta fecha, la primera inspección técnica en los turismos se realizará a los cuatro años.
- Permisos de conducción, Directiva 91/439/CEE, del Consejo, modificada por las Directivas 94/72/CE, 96/47CE, 2000/56/CE, del Consejo. Transpuestas las primeras, en parte, al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 772/1997, de 30 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. La última Directiva y otros aspectos no recogidos en la primera transposición, se han incorporado a nuestro ordenamiento por Real Decreto 1598/2004, de 2 julio, por el que modifica el citado Reglamento.
- Inspecciones técnicas en carretera de los vehículos industriales Directiva 2000/30/CE, relativa a las inspecciones técnicas de dichos vehículos que circulan en la Comunidad Europea, con el fin de mejorar la seguridad vial y el medio ambiente, incorporada a nuestro ordenamiento por Real Decreto 957/2002, de 13 de septiembre.
- Directiva 2002/7/CE, del Consejo, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional, que ha sido incorporada a nuestro ordenamiento.

- Permiso de circulación comunitario. Directiva 2003/127/CE, de la Comisión, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, que también ha sido transpuesta a nuestro ordenamiento.

En materia de **Recomendaciones**, únicamente destacar que el Consejo ha elaborado igualmente una **Recomendación** sobre el índice de alcohol máximo permitido en la conducción de vehículos, del 0,5%, aun cuando hay Estados miembros (Reino Unido, Luxemburgo, Italia e Irlanda) que todavía mantienen tasas superiores.

### **3. Convenios internacionales en materia de tráfico y seguridad vial. Importancia y justificación**

#### **3.1. Importancia y justificación**

El hombre se ha desplazado de forma continuada de un lugar a otro. En principio los movimientos eran meramente locales, sólo existía el contacto con los habitantes de su propio núcleo urbano. Sin embargo, poco a poco, el hombre comenzó a relacionarse con las ciudades más próximas a la suya, siendo cada vez más importantes los movimientos comerciales.

El primer gran avance en el mundo del transporte lo supuso la invención de la rueda, pero, el gran impulso lo logró la aparición del vehículo a motor, que con el desarrollo de las vías públicas, permitieron la expansión de los movimientos comerciales más allá de nuestras fronteras, llegando la universalización del mundo del transporte.

Si bien estos intercambios eran un símbolo de riqueza y prosperidad de los países, comenzaron a surgir los primeros conflictos, ya que cada Estado tenía su propia regulación en materia de circulación.

Fue entonces cuando se sintió la necesidad de crear instrumentos legales que regularan la actividad del transporte y que obligaran a los Estados a dotarse de normas comunes entre todos ellos, de modo que se facilitaran las comunicaciones internacionales.

Surgen así los Convenios Internacionales, que serán obligatorios para los Estados que los firmen, en primer término, y los ratifiquen como señal inequívoca de su aceptación. Se trata de reglas supranacionales (Tratados, Convenios, Protocolos, etc.) que darán las pautas para una conducción más segura evitando las desigualdades entre los países.

#### **3.2. Convenios internacionales en materia de seguridad vial**

El mundo automotor se desarrollaba progresivamente. A medida que surgían avances tecnológicos, aumentaba la intensidad de las comunicaciones. Ello obligaba a la comunidad internacional a crear disposiciones que cada vez eran más densas y complejas, ahora bien, sin perder la directriz de reconocer a cada Parte Contratante el derecho soberano de reglamentar el uso de sus carreteras.

Los Convenios fijan unas condiciones mínimas de admisibilidad de la conducción en el tráfico internacional, estableciendo reglas uniformes en temas como: condiciones exigibles a los vehículos, requisitos que han de reunir los conductores, condiciones en que ha de realizarse el propio tráfico y señalización. De este modo, hay que destacar que:

- En **1909** se detallan en una **Convención Internacional** las primeras normas relativas a la circulación internacional de automóviles. Sobre todo merece la pena destacar la creación de un "Certificado Internacional de Carreteras" que permite el libre acceso a la circulación en los restantes Estados miembros contratantes. La firmaron en **París** 16 países, entre los cuales se encontraban Alemania, Bélgica, España, Francia, Gran Bretaña e Italia.
- En **1911** se firma el **"Convenio Internacional relativo a la Circulación de Automóviles"**, de **11 de octubre** por el que se armonizaron las normas y señales emergentes.
- En **1926** se firman en **París** dos convenios más, que sustituyeran a los anteriores y obligaran a los que circulaban internacionalmente a respetar las leyes y reglamentos de circulación en las vías públicas vigentes en los países por cuyo territorio circulaban.
  - El **"Convenio relativo a la circulación vial internacional"** y
  - El **"Convenio internacional relativo a la circulación del automóvil"**

España fue parte firmante de las 2 Convenciones de París de 1926, por lo que nuestra legislación interna de aquel momento, el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934, los tomó por base, actualizándolos con las prescripciones del Convenio de Ginebra de 1931 sobre la unificación del sistema de señales, del que también fue parte España.

- Este **Convenio**, sobre **unificación del sistema de señales**, se firmó en **Ginebra en 1931**, y logró uniformar la señalización y añadir una serie de señales reguladoras e informativas, normalizándose también los colores de las mismas.
- Posteriormente, en **1949**, una **Convención sobre la circulación por carretera**, de mayores ambiciones, fue firmada en **Ginebra** bajo el patrocinio de las Naciones Unidas. Considerada por algunos, después de su entrada en vigor, como un "verdadero código de la circulación internacional". (firmada y ratificada por España)
- En **1968** se firmaron en **Viena**, dos Convenciones:
  - **La Convención sobre la Circulación Vial**
  - **La Convención sobre la Señalización Vial.**

Cada una de esas Convenciones fue muy elaborada, e incluía numerosas disposiciones, aunque se dejaba al legislador un amplio margen de adaptación del derecho interno de los países signatarios, esto es, la posibilidad que los Estados signatarios dicten normas internas que no recojan disposiciones de la Convención.

La Convención de Viena surgió por la necesidad de adaptar la Convención de Ginebra de 1949 a las evoluciones y cambios constantes que se habían producido. (Firmada, pero no ratificada por España). Ha sido complementada por Acuerdos y ha sufrido modificaciones posteriores.

Pero lo importante es decir que, hoy en día, las fuentes internacionales sobre derecho vial están diversificadas, y emanan, gran parte de ellas, de los órganos europeos instituidos en el marco comunitario o en el Consejo de Europa. Y algunas sobrepasan dicho marco. Por su parte, algunos de los Organismos Internacionales a los que se soli-

cita su participación en la materia establecen ocasionalmente vínculos mutuos. Así es el caso, en particular, de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT) y del Consejo de Europa.

La obligatoriedad de los textos o las decisiones adoptadas es variable. Las Convenciones internacionales firmadas y ratificadas regularmente serán obligatorias para los Estados que se vean afectados, pero su redacción permite a menudo una adaptación nacional flexible. El propósito de todas estas normas internacionales es ayudar a conseguir un alto grado de seguridad en las carreteras, proporcionando, más allá de la circulación nacional, movimientos predecibles de los usuarios.

Sin embargo, y como quiera que los avances en la tecnología son constantes, se producirán cambios en las vías, en los vehículos y en los conductores. Todo lo cual llevará a calificar de obsoletas las normas existentes, por lo que será necesaria su constante modificación y actualización.