



Comisión Económica para Europa
Comité de Transportes Interiores
Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial
68º período de sesiones
Ginebra, 24 a 26 de marzo de 2014

Informe del 68º período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Asistencia	1–3	3
II. Aprobación del programa (tema 1 del programa)	4	3
III. Aprobación del informe del 67º período de sesiones (tema 2 del programa)	5	3
IV. Actividades de interés para el Grupo de Trabajo (tema 3 del programa)	6–20	3
V. Convención sobre la Circulación Vial (1968) (tema 4 del programa)	21–24	5
A. Coherencia entre la Convención sobre la Circulación Vial (1968) y los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos	21–22	5
B. Permisos de conducir	23–24	6
VI. Acuerdo europeo que complementa a la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 (1971) (tema 5 del programa)	25	6
VII. Convención sobre la Circulación por Carretera (1949) (tema 6 del programa)	26	6
VIII. Convención sobre la Señalización Vial (1968) (tema 7 del programa)	27–28	7
A. Grupo de Expertos en Señalización Vial	27	7
B. Propuestas de enmienda en relación con las señales con mensajes cambiantes (VMS)	28	7
IX. Resolución consolidada sobre circulación vial (R.E.1) (tema 8 del programa)	29–31	7
A. Enfoque de un Sistema Seguro	29	7
B. Investigación multidisciplinar de accidentes	30	7
C. Propuestas de enmiendas sobre la conducción distraída	31	7

GE.14-22119 (S) 230514 260514



* 1 4 2 2 1 1 9 *

Se ruega reciclar



X.	Resolución consolidada sobre señalización vial (R.E.2) (tema 9 del programa)	32–33	7
A.	Zonas de estacionamiento seguras.....	32	7
B.	Control automático de velocidad por tramos.....	33	8
XI.	Grupo de Expertos sobre la Mejora de la Seguridad en los Pasos a Nivel (tema 10 del programa).....	34	8
XII.	Decenio de Acción para la Seguridad Vial (tema 11 del programa).....	35–36	8
A.	Revisión del mandato y el reglamento del Grupo de Trabajo.....	35	8
B.	El Grupo de Trabajo y el Decenio de Acción para la Seguridad Vial	36	8
XIII.	Otros asuntos (tema 12 del programa)	37–38	8
XIV.	Fecha del siguiente período de sesiones (tema 13 del programa)	39	9
XV.	Aprobación del informe del 68° período de sesiones (tema 14 del programa).....	40	9
Anexo			
	Enmiendas del artículo 8 y el artículo 39 de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968....		10

I. Asistencia

1. El Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial celebró su 68º período de sesiones en Ginebra del 24 al 26 de marzo de 2014 bajo la presidencia de la Sra. L. Iorio (Italia). Participaron representantes de los siguientes Estados miembros de la Comisión Económica para Europa (CEPE): Alemania, Austria, Belarús, Bélgica, Dinamarca, Eslovaquia, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Finlandia, Francia, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Portugal, Suecia, Suiza y Turquía.

2. Participaron también representantes de los siguientes países que no eran miembros de la CEPE: India.

3. También estuvieron representadas la Unión Europea y las siguientes organizaciones no gubernamentales: Asociación Europea de Proveedores de la Industria Automovilística (CLEPA), Federation of International Motorcycling (FIM), Institute of Road Traffic Education (IRTE), Centro Internacional en Materia de Política sobre el Alcohol (ICAP), Asociación Mundial de Fabricantes de Motocicletas (IMMA), International Road Transport Union (IRU), Organización Internacional de Normalización (ISO), Alianza Internacional del Turismo & Federación Internacional de Automovilismo (AIT & FIA), Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC) y Laser Europe.

II. Aprobación del programa (tema 1 del programa)

4. El Grupo de Trabajo aprobó el programa del período de sesiones (CEPE/TRANS/WP.1/144).

III. Aprobación del informe del 67º período de sesiones (tema 2 del programa)

5. El Grupo de Trabajo aprobó el informe de su 67º período de sesiones (CEPE/TRANS/WP.1/143), publicado únicamente en inglés, con la siguiente modificación: en la segunda frase del párrafo 20, sustitúyanse las palabras "*various possible*" por la palabra "*the*" y las palabras "*in particular, those relating*" por "*related*". El texto de la frase revisada queda así: "*WP.1 was informed by the secretariat about the legal issue arising from the proposed amendments in CEPE/TRANS/WP.1/2013/9 related to referencing other legal instruments in the 1968 Convention on Road Traffic*".

IV. Actividades de interés para el Grupo de Trabajo (tema 3 del programa)

6. Se informó al Grupo de Trabajo acerca de las novedades en materia de seguridad vial. Las delegaciones de los países y las organizaciones internacionales tuvieron ocasión de presentar actividades e iniciativas en materia de seguridad vial de ámbito nacional o internacional, incluidos los cambios introducidos recientemente en su legislación sobre circulación vial y las modificaciones previstas.

7. La Presidenta del Grupo de Trabajo informó sobre su participación en la reunión de presidentes de los órganos subsidiarios de la CEPE que había tenido lugar durante la reunión del Comité de Transportes Interiores celebrada en febrero de 2014. También distribuyó un juego infantil sobre seguridad vial destinado a educar a los niños que habían elaborado los encargados de la gestión de la infraestructura en Italia ASTM-SIAS y SINA

Groups (Trip2life-Conduce tu propia vida-Respetar las normas). En ese juego, los niños participaban en un viaje por carretera ideal en el que se les iba guiando a través de las normas que había que respetar y los riesgos y peligros que había que evitar tanto cuando utilizaban la carretera como peatones como cuando lo hacían como ocupantes de vehículos.

8. La secretaría facilitó una actualización de las cuestiones de interés para el Grupo de Trabajo que se habían examinado en el 76º período de sesiones del Comité de Transportes Interiores.

9. Belarús informó de que se había logrado una reducción del 50% de los fallecimientos en carretera en los últimos ocho años. La conducción bajo la influencia de sustancias se castigaba con multas y con posibles penas de cárcel en caso de reincidencia.

10. Bélgica informó al Grupo de Trabajo de la organización, en colaboración con la CEPE, de una mesa redonda sobre Sistemas Inteligentes de Transporte los días 17 y 18 de noviembre de 2014 en Bruselas. Los objetivos generales eran explorar de qué forma podía la CEPE adoptar un enfoque armonizado para el desarrollo y la evaluación de sistemas cooperativos y conducción autónoma y analizar y tratar de establecer el papel que podía desempeñar la CEPE en la armonización de los textos que se proyectaban en las señales con mensajes cambiantes.

11. Francia comunicó al Grupo de Trabajo que el número de fallecidos en accidentes de tráfico se había reducido alrededor del 11% en 2013 con respecto a 2012. El Consejo Nacional de Seguridad Vial estaba a punto de formular recomendaciones al Ministro del Interior sobre medidas en materia de seguridad vial para seguir mejorando la situación. Por último, informó al Grupo de Trabajo acerca de una conferencia organizada por Francia, Bélgica y la provincia canadiense de Quebec sobre el tema "Conducción distraída" (7 y 8 de octubre de 2014, Quebec (Canadá)).

12. La Federación de Rusia ofreció al Grupo de Trabajo información actualizada sobre sus últimas actividades, entre las que mencionó la aprobación por el Gobierno del Programa Federal de Objetivos en Materia de Seguridad Vial 2013-2020, las medidas adoptadas para mejorar la seguridad vial de los ciclistas (como la introducción en la legislación nacional de nuevas señales viales para peatones y ciclistas) y la construcción de nuevos carriles para bicicletas en Moscú.

13. España informó sobre las modificaciones introducidas en su legislación nacional, incluida la prohibición de utilizar detectores de radar (infracción que entrañaría una multa de 200 euros y la pérdida de tres puntos del permiso de conducir) y el agravamiento de las sanciones por consumo de drogas. También se había hecho obligatoria la utilización del casco por los ciclistas menores de 16 años (en zonas urbanas).

14. Suecia dijo que, tras el éxito del evento "Conferencia cero" celebrado en junio de 2013, se había previsto celebrar otro similar en junio de 2015.

15. Turquía compartió el éxito de su reciente proyecto "Detective de tráfico" encaminado a interesar y educar a los escolares en el ámbito de la seguridad vial. También mostró algunos videoclips sobre la forma en que se estaban utilizando los medios de comunicación y la televisión para fomentar el uso de los cinturones de seguridad y el respeto de otras normas de tráfico. Turquía informó al Grupo de Trabajo de que la modificación reciente más importante era la relativa al uso de los cinturones de seguridad. Hasta hacía poco, los policías, los militares y los conductores de taxis y ambulancias estaban exentos, en virtud del Reglamento de Circulación Vial, del uso del cinturón de seguridad. En el marco del Plan de Acción Nacional sobre el Tráfico 2011-2020, en marzo de 2014 se había eliminado esa exención y el uso del cinturón de seguridad se había hecho obligatorio para todos los conductores.

16. Los Estados Unidos de América informaron al Grupo de Trabajo de que entre 2008 y 2011 se había conseguido un descenso continuo del número de fallecimientos en accidentes de carretera. Ese número había aumentado ligeramente en 2012, pero los datos preliminares indicaban un nuevo descenso en 2013. Los Estados Unidos también compartieron información sobre los estudios realizados acerca del impacto de la legalización del uso de marihuana (para uso médico y recreativo) en la conducción y sus esfuerzos por determinar el umbral en que se producía un descenso de la capacidad para conducir. Solicitó información de otros miembros del Grupo de Trabajo que tuvieran experiencia a ese respecto.

17. La Comisión Europea informó sobre las últimas novedades relacionadas con los conductores profesionales, la legislación sobre la inspección técnica y el evento sobre Seguridad Vial en Europa que estaba previsto realizar el 9 de mayo de 2014 en Atenas sobre el tema "Infraestructuras seguras e inteligentes".

18. La IMMA comunicó al Grupo de Trabajo su opinión de que, con el aumento del uso de vehículos a motor de dos y tres ruedas, tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo, era necesario fomentar la inclusión de esos vehículos en las políticas de transporte en los planos local, nacional y regional. La IMMA invitó a los miembros del Grupo de Trabajo que participaran en la cumbre del Foro Internacional del Transporte 2014 (21 a 23 de mayo de 2014, Leipzig (Alemania)) a que asistieran al evento paralelo organizado por la IMMA denominado "El camino compartido hacia la seguridad – un enfoque global para una conducción más segura". Ese evento contribuiría a entender mejor la evolución del uso de los vehículos a motor de dos y tres ruedas a nivel mundial, las principales tendencias a ese respecto y sus efectos, y pondría de relieve la importancia de adoptar políticas inclusivas en los planes normativos de ámbito local, nacional y regional con una perspectiva integrada.

19. La FIA informó al Grupo de Trabajo sobre su proyecto mundial de seguridad vial con la Fundación FIA que estaba firmemente orientado a la concienciación y la recaudación de fondos. En los siguientes meses, se presentaría también una encuesta sobre cómo la seguridad vial podía incluirse como elemento prioritario a nivel nacional.

20. El Dr. Baluja (IRTE) hizo una exposición en la que reflexionó acerca de la labor realizada en el 67º período de sesiones del Grupo de Trabajo que se había celebrado en Nueva Delhi en diciembre. El Grupo de Trabajo agradeció al Dr. Baluja su cálida hospitalidad y expresó su interés en explorar la mejor manera de promover los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial en colaboración con otras comisiones regionales de las Naciones Unidas. También invitó a los gobiernos que no formaban parte de la CEPE a que asistieran a sus reuniones y alentó al Grupo de Trabajo a que visitara otros países fuera de Europa con el fin de promover los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial.

V. Convención sobre la Circulación Vial (1968) (tema 4 del programa)

A. Coherencia entre la Convención sobre la Circulación Vial (1968) y los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos

21. El Grupo de Trabajo aprobó las propuestas de enmienda del artículo 8 y el artículo 39 sobre la base del análisis del documento CEPE/TRANS/WP.1/2014/1 presentado por los Gobiernos de Alemania, Austria, Bélgica, Francia e Italia. El texto

aprobado del artículo 8, párrafo 5 *bis*, y el artículo 39, párrafo 1, así como su justificación, se adjuntan al presente informe.

22. La IMMA presentó el documento CEPE/TRANS/WP.1/2014/2 e invitó al Grupo de Trabajo a que formulara observaciones al respecto antes del siguiente período de sesiones. El Grupo de Trabajo pospuso el examen en profundidad del documento CEPE/TRANS/WP.1/2011/4/Rev.3 hasta el siguiente período de sesiones. El Grupo de Trabajo pidió a la Presidenta y a la secretaria que se centraran en la conclusión de los debates relativos a las propuestas de enmienda en el programa del siguiente período de sesiones.

B. Permisos de conducir

23. Francia, en nombre del grupo oficioso de expertos integrado por representantes de Luxemburgo, la FIA y la ISO, informó sobre la labor que estaba realizando ese grupo, encaminada a encontrar soluciones a la cuestión del reconocimiento mutuo de los permisos de conducir. El grupo tenía previsto presentar un documento oficial sobre el tema en el siguiente período de sesiones. (El documento oficioso N° 1 no se presentó.)

24. La secretaria facilitó una actualización de las respuestas recibidas hasta ese momento de las Partes Contratantes en las convenciones sobre la circulación vial de 1949 y 1968 en relación con la comunicación relativa a la traducción del texto de los permisos de conducir internacionales: anexo 10 de la Convención sobre la Circulación por Carretera de 1949 y párrafo 4, anexo 7 de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968. La secretaria informó también al Grupo de Trabajo acerca de la posibilidad de modificar esos textos, creando un inventario de permisos de conducir internacionales, y de otras cuestiones relacionadas con la aplicación de las disposiciones relativas a los permisos de conducir internacionales de las convenciones sobre la circulación vial de 1949 y 1968. Tras un debate, el Grupo de Trabajo pidió a la secretaria que presentara en el siguiente período de sesiones un plan de trabajo en el que se expusieran diversas formas de proceder.

VI. Acuerdo europeo que complementa a la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 (1971) (tema 5 del programa)

25. El Grupo de Trabajo decidió posponer el examen del documento CEPE/TRANS/WP.1/2014/3 hasta el siguiente período de sesiones.

VII. Convención sobre la Circulación por Carretera (1949) (tema 6 del programa)

26. El Grupo de Trabajo decidió posponer el examen del documento CEPE/TRANS/WP.1/2014/4 hasta el siguiente período de sesiones.

VIII. Convención sobre la Señalización Vial (1968) (tema 7 del programa)

A. Grupo de Expertos en Señalización Vial

27. La secretaría facilitó una actualización de la labor del nuevo Grupo de Expertos en Señalización Vial, que tenía previsto celebrar su primer período de sesiones el 27 de marzo de 2014.

B. Propuestas de enmienda en relación con las señales con mensajes cambiantes (VMS)

28. El Grupo de Trabajo reanudó su examen de la propuesta del grupo oficioso de expertos sobre señales con mensajes cambiantes de enmendar la Convención sobre Señalización Vial de 1968 a fin de incluir esas señales (CEPE/TRANS/WP.1/2014/5). La secretaría ayudará al grupo oficioso en el examen del documento CEPE/TRANS/WP.1/2014/5 con miras a presentarlo en el siguiente período de sesiones.

IX. Resolución consolidada sobre circulación vial (R.E.1) (tema 8 del programa)

A. Enfoque de un Sistema Seguro

29. El Grupo de Trabajo acordó posponer el examen de ese tema hasta el siguiente período de sesiones.

B. Investigación multidisciplinar de accidentes

30. El Grupo de Trabajo acordó posponer el examen de ese tema hasta el siguiente período de sesiones.

C. Propuestas de enmiendas sobre la conducción distraída

31. El Grupo de Trabajo acordó posponer el examen de ese tema hasta el siguiente período de sesiones. (El documento oficioso N° 2 no se presentó.)

X. Resolución consolidada sobre señalización vial (R.E.2) (tema 9 del programa)

A. Zonas de estacionamiento seguras

32. Bélgica indicó que las cuestiones que se suscitaban en el documento CEPE/TRANS/2012/9 seguían siendo válidas y no requerían una revisión. Teniendo en cuenta que el tema seguía revistiendo interés, Bélgica solicitó que se mantuviera en el programa para el siguiente período de sesiones y dijo que trataría de lograr un acuerdo regional en el marco del artículo 8 de la Convención sobre Señalización Vial de 1968.

B. Control automático de velocidad por tramos

33. La secretaría facilitó al Grupo de Trabajo información actualizada acerca del progreso de la encuesta sobre las señales destinadas a advertir a los usuarios de la vía de la proximidad de un tramo de medición de la velocidad media. Se habían recibido 15 respuestas, pero la secretaría dijo que esperaría a recibir más antes de proceder a un análisis preliminar. Facilitaría una actualización en el siguiente período de sesiones.

XI. Grupo de Expertos sobre la Mejora de la Seguridad en los Pasos a Nivel (tema 10 del programa)

34. La secretaría facilitó al Grupo de Trabajo información actualizada acerca del primer período de sesiones del Grupo de Expertos sobre la Mejora de la Seguridad en los Pasos a Nivel, celebrado el 20 de enero de 2014. El Grupo de Expertos eligió un Presidente y un Vicepresidente y examinó las actividades que debía realizar con arreglo a su mandato. La UIC invitó a los miembros del Grupo de Trabajo a que alentasen a sus colegas a que mejorasen la seguridad en los puntos en que la carretera y el ferrocarril se encontraban y le informó de que estaba previsto celebrar el Día Internacional de la Concienciación acerca de los Pasos a Nivel (ILCAD) 2014 Lisboa (Portugal) el 3 de junio de 2014. La India indicó que enviaría una delegación al segundo período de sesiones del Grupo de Expertos, previsto para los días 12 y 13 de mayo de 2014.

XII. Decenio de Acción para la Seguridad Vial (tema 11 del programa)

A. Revisión del mandato y el reglamento del Grupo de Trabajo

35. El documento oficioso N° 3 no se presentó porque la secretaría necesitaba más tiempo para examinar el proyecto y también para reflexionar sobre los cambios introducidos durante el período de sesiones del Comité de Transportes Interiores relativos a la participación en las reuniones de países no pertenecientes a la CEPE. Esa cuestión se examinaría en el siguiente período de sesiones.

B. El Grupo de Trabajo y el Decenio de Acción para la Seguridad Vial

36. El Grupo de Trabajo acordó posponer el examen de esa cuestión.

XIII. Otros asuntos (tema 12 del programa)

37. Bélgica solicitó la opinión del Grupo de Trabajo acerca de la aplicación del párrafo 1, anexo 2, de la Convención sobre Circulación Vial de 1968, relativo a las placas de matrícula personalizadas. El Grupo de Trabajo observó que varias Partes Contratantes no cumplían con la mencionada disposición, en virtud de la cual la placa de matrícula debía contener al menos un número. Bélgica distribuiría un documento sobre esa cuestión en el siguiente período de sesiones.

38. Teniendo en cuenta la experiencia positiva que había supuesto trabajar con países con economías en emergentes en el 67° período de sesiones, celebrado en Nueva Delhi, el Grupo de Trabajo acordó estudiar la posibilidad de organizar una mesa redonda sobre

algunas prácticas idóneas en materia de seguridad vial a nivel mundial. Un grupo oficioso se encargaría de organizar los preparativos de manera que esa mesa redonda se celebrase como parte del 70º período de sesiones del Grupo de Trabajo, en marzo de 2015. El grupo oficioso presentaría una propuesta para que los delegados lo examinaran durante el 69º período de sesiones, que había de celebrarse en septiembre de 2014.

XIV. Fecha del siguiente período de sesiones (tema 13 del programa)

39. El siguiente período de sesiones se celebrará del 22 al 24 de septiembre de 2014 en Ginebra.

XV. Aprobación del informe del 68º período de sesiones (tema 14 del programa)

40. El Grupo de Trabajo aprobó el informe sobre su 68º período de sesiones.

Anexo

Enmiendas del artículo 8 y el artículo 39 de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968

Enmienda del artículo 8

Se propone añadir al artículo 8 un nuevo párrafo (es decir, un párrafo 5 *bis*). El texto del párrafo 5 *bis* sería el siguiente:

5 *bis*. Los sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen se considerarán conformes con el párrafo 5 del presente artículo y con el párrafo 1 del artículo 13 cuando sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a los instrumentos jurídicos internacionales relativos a los vehículos sobre ruedas, equipo y piezas que puedan instalarse o utilizarse en vehículos sobre ruedas.*

Los sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen y no sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización mencionadas anteriormente, se considerarán conformes con el párrafo 5 del presente artículo y con el párrafo 1 del artículo 13 cuando dichos sistemas puedan ser anulados o desconectados por el conductor.

Enmienda del artículo 39

El párrafo 1 del artículo 19, cuyo texto actual es:

1. Todo vehículo, todo remolque y todo conjunto de vehículos en circulación internacional deberán cumplir todas las disposiciones del anexo 5 de la presente Convención. Deberán estar además en buen estado de marcha.

Se propone añadir a ese párrafo el siguiente texto:

Cuando esos vehículos estén equipados con sistemas, piezas y equipo que sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a las disposiciones técnicas de los instrumentos jurídicos internacionales a que se hace referencia en el artículo 8, párrafo 5 *bis*, de la presente Convención, se considerarán conformes con el anexo 5.

Como resultado, el texto del párrafo 1 enmendado del artículo 39 sería

1. Todo vehículo, todo remolque y todo conjunto de vehículos en circulación internacional deberán cumplir todas las disposiciones del anexo 5 de la presente Convención. Deberán estar además en buen estado de marcha. Cuando esos vehículos estén

* Los Reglamentos de las Naciones Unidas anexados al "Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias por el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos". Hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas elaborados en el marco del "Acuerdo sobre el establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos". Hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.

equipados con sistemas, piezas y equipo que sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a las disposiciones técnicas de los instrumentos jurídicos internacionales a que se hace referencia en el artículo 8, párrafo 5 *bis*, de la presente Convención, se considerarán conformes con el anexo 5.

Justificación facilitada por los Gobiernos de Alemania, Austria, Bélgica, Francia e Italia

1. La habilidad de los conductores varía de manera sustancial. El error humano es, con mucho, la causa predominante de los accidentes de tráfico.
2. Los sistemas de vehículos, como los Sistemas de Asistencia al Conductor, ayudan a los conductores en su tarea. También pueden influir en la forma en que se conducen los vehículos. Así pues, tienen la capacidad de ejercer una influencia beneficiosa inmediata en la seguridad vial o de hacerlo al reducir el trabajo del conductor.
3. Con todo, en el pasado reciente los adelantos técnicos han suscitado dudas e incertidumbres acerca de si todos los sistemas de vehículos de que se dispone actualmente son conformes o compatibles con las normas de tráfico. La enmienda que se propone contribuye a despejar esa preocupación.
4. Mantener al conductor en una posición de control es uno de los principios rectores de las normas de la circulación vial. Así pues, la anulación automática de los sistemas, así como la posibilidad de que el conductor los desconecte, garantizan la primacía del conductor.
5. No obstante, puede haber sistemas de vehículos que —de forma temporal o permanente— no permitan su anulación automática o su desconexión completa, por ejemplo la asistencia al frenado, un sistema que ayuda al conductor en una situación de frenado de emergencia aplicando —en caso de una maniobra de frenado de emergencia— la deceleración máxima de frenado. El diseño de un sistema de ese tipo puede basarse en el hecho de que un conductor puede no actuar o reaccionar de manera apropiada en una situación potencialmente peligrosa y puede agravarla aún más tratando de anular la intervención de un sistema (por ejemplo anulando o suspendiendo una intervención de frenado de emergencia o anulando o suspendiendo una intervención de cambio de dirección de emergencia). Esos sistemas de vehículos —aunque no puedan anularse en ningún momento o aunque no puedan desconectarse completamente— pueden ayudar al conductor a mantener su vehículo bajo control en circunstancias de conducción peligrosas. Así pues, los sistemas de vehículos se considerarán conformes con los principios mencionados en el artículo 8, párrafo 5, y en el artículo 13, párrafo 1, de la Convención de Viena sobre la Circulación Vial (1968) cuando sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a los instrumentos jurídicos internacionales relativos a los vehículos sobre ruedas, equipos y piezas, en particular los reglamentos anexados a los Acuerdos de Ginebra de 1958 y 1998.
6. La obligación del conductor de vigilar y controlar cualquier acción realizada por los sistemas de vehículos se contempla en el principio rector en el que se apoyan todas las normas de tráfico. Los sistemas no están diseñados para invalidar las decisiones adoptadas por un conductor sano y responsable.