



---

**Comisión Económica para Europa**

Comité de Transportes Interiores

**Foro Mundial para la Seguridad Vial**

**81<sup>er</sup> período de sesiones**

Ginebra, 21 a 25 de septiembre de 2020

**Informe del Foro Mundial para la Seguridad Vial sobre  
su 81<sup>er</sup> período de sesiones**

**Adición**

**Enmiendas al artículo 1 y nuevo artículo 34 *bis***

**Convención sobre la Circulación Vial de 1968**



## **I. Enmiendas al artículo 1 y nuevo artículo 34 bis de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968**

### **Enmienda al artículo 1:**

Se añaden dos nuevas definiciones, “ab” y “ac”, que deben decir:

#### ARTÍCULO 1

##### *Definiciones*

ab) Por “sistema de conducción automatizada” se entiende un sistema que utiliza tanto *hardware* como *software* para ejercer el control dinámico de un vehículo de manera sostenida.

ac) Por “control dinámico” se entiende la realización en tiempo real de todas las funciones operacionales y tácticas necesarias para mover el vehículo. Esto incluye controlar el movimiento lateral y longitudinal del vehículo, vigilar la vía de circulación, responder a los acontecimientos de la circulación vial y planificar y señalar las maniobras.

### **Adición del nuevo artículo 34 bis:**

Se añade un nuevo artículo, el “Artículo 34 bis”, que debe decir:

#### ARTÍCULO 34 bis

##### *Conducción automatizada*

El requisito de que todo vehículo en movimiento o todo conjunto de vehículos en movimiento deba tener un conductor se considerará satisfecho cuando el vehículo utilice un sistema de conducción automatizada que cumpla:

a) los reglamentos técnicos nacionales, y cualquier instrumento jurídico internacional aplicable, relativos a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, y

b) la legislación nacional que rige el funcionamiento.

El efecto del presente artículo se limita al territorio de la Parte Contratante en el que se aplican los reglamentos técnicos y la legislación que rige el funcionamiento nacionales pertinentes.

## II. Memorando explicativo proporcionado por los Gobiernos de Bélgica, la Federación de Rusia, Francia, Luxemburgo, Portugal, Suecia y Suiza

1. La enmienda propuesta a la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 añade dos nuevas definiciones en el artículo 1 y el nuevo artículo 34 *bis*.
2. El Foro Mundial para la Seguridad Vial (WP.1) ha reconocido el potencial de los vehículos que utilizan sistemas de conducción automatizada para aumentar la seguridad vial.
3. Con esta propuesta de enmienda a la Convención de 1968 se logra el objetivo común de permitir un enfoque coherente entre las partes en la Convención para facilitar el uso responsable de los sistemas de conducción automatizada, en condiciones aceptables para las partes.
4. La propuesta logra este objetivo común al “considerar” satisfecho el requisito del conductor, es decir, de que todo vehículo en movimiento deba tener un conductor, en las condiciones que se explican a continuación. Este enfoque respeta los requisitos sustantivos de la Convención. Esta disposición no se aplica a los “sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen”, mencionados en el artículo 8 (párr. 5 *bis*).
5. Con arreglo a la enmienda propuesta, esta disposición se aplica únicamente a un vehículo que utilice realmente un sistema de conducción automatizada. Como se establece en las dos nuevas definiciones del artículo 1, ab) y ac), un sistema de conducción automatizada es “un sistema que utiliza tanto *hardware* como *software* para ejercer el control dinámico de un vehículo de manera sostenida”, lo que significa que el sistema realiza en tiempo real “todas las funciones operacionales y tácticas necesarias para mover el vehículo”.
6. La enmienda propuesta condiciona además esa disposición a salvaguardias adicionales. En particular, el sistema de conducción automatizada debe cumplir los requisitos legales relacionados tanto con el diseño como con el funcionamiento del vehículo, como se establece en los párrafos 7 y 8 respectivamente.
7. Este sistema de conducción automatizada debe cumplir con la legislación sobre el diseño del vehículo, que es la base para la homologación o la autocertificación. Parte de esta legislación puede ser nacional, y “legislación nacional” es una expresión definida en la Convención de 1968. Por “reglamentos técnicos nacionales” se entienden los requisitos establecidos por la parte en cuyo territorio se utiliza el sistema de conducción automatizada. Algunos pueden ser internacionales: por el/los instrumento(s) jurídico(s) internacional(es) aplicable(s) relativos a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos se entienden los requisitos establecidos en virtud de un acuerdo internacional aceptado por esa parte. Entre ellos se pueden contar los acuerdos sobre reglamentos técnicos de 1958 y 1998.
8. Además, el sistema de conducción automatizada debe cumplir con la “legislación nacional que rige el funcionamiento”. Esta redacción puede incorporarse fácilmente y de forma directa en los marcos jurídicos nacionales de las partes. En virtud de esta disposición, una parte podría también imponer requisitos adicionales para el funcionamiento de los sistemas de conducción automatizada.
9. Además, la última frase de la enmienda propuesta limita su efecto al territorio de la parte contratante en el que se aplican los requisitos de diseño y funcionamiento. Esto garantiza que ninguna parte estará obligada a aceptar, o a tomar medidas para impedir, el uso de sistemas de conducción automatizada en su territorio solo porque otra parte lo permite.