

**COMISIÓN ECONÓMICA PARA EUROPA**

**FORO MUNDIAL PARA LA ARMONIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN  
SOBRE VEHÍCULOS**

**(WP.29)**

**FUNCIONAMIENTO**

**PARTICIPACIÓN**



**Naciones Unidas**

**Nueva York y Ginebra, 2002**

ECE/TRANS/NONE/2002/12

PUBLICACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS

*Nº de venta:* S.02-II-E.9

ISBN 92-1-116806-6

© Naciones Unidas, 2002  
Reservados todos los derechos

## PRÓLOGO

Esta es la segunda edición de la publicación, frecuentemente llamada el "Libro Azul", en la que se describen las bases en que se funda y el funcionamiento propiamente dicho del Grupo de Trabajo sobre Fabricación de Vehículos (WP.29), un órgano subsidiario del Comité de Transporte Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas.

Esta edición es signo, no sólo del comienzo de un nuevo milenio, sino, lo que es más importante todavía, de la transformación del WP.29 de un órgano centrado principalmente en el funcionamiento de los vehículos construidos en Europa a una organización que en lo sucesivo abordará expresamente cuestiones mundiales relacionadas con la seguridad de los vehículos, la contaminación del medio ambiente, la energía y los dispositivos contra el robo. Esta transformación se refleja en el nuevo nombre que ha recibido. Con efectos a partir del 120º período de sesiones del WP.29, celebrado del 7 al 11 de marzo de 2000, la organización ha pasado a ser el "Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29)", lo que significa que se seguirá utilizando la designación "WP.29", que todo el mundo reconoce.

El crecimiento del parque mundial de vehículos y sus efectos en la sociedad, así como la evolución de los mercados regionales de vehículos de motor a un mercado mundial, han llamado la atención sobre diversas necesidades. En primer lugar, es necesario aumentar el nivel de seguridad de los vehículos, la protección ambiental, la eficacia energética y la defensa del vehículo contra el robo. En segundo lugar, es necesario reducir la diversidad de las exigencias reglamentarias en relación con la seguridad de los vehículos y su acción en el medio ambiente para facilitar el comercio mundial de estos productos. El reconocimiento por muchos países del mundo de los éxitos obtenidos por el WP.29 durante los últimos 47 años en la reducción de la diversidad de las exigencias reglamentarias en Europa crearon las condiciones para su transformación en un "foro mundial".

Este documento contiene una panorámica completa del WP.29, que comienza con una breve reseña de su creación como foro regional y termina con su reciente transformación en un foro mundial. Su principal finalidad es presentar la estructura orgánica y los procedimientos funcionales del WP.29 y de sus órganos subsidiarios y su relación con ciertos acuerdos multinacionales concluidos en el marco de las Naciones Unidas.

Todas las partes interesadas pueden participar en el "Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29)", de conformidad con su mandato y reglamento. Cabe esperar que este documento sirva para aclarar la situación e invitar a los gobiernos y a las organizaciones no gubernamentales de todo el mundo a participar en la evolución y la armonización de las normas "mundiales" en relación con la seguridad de los vehículos, la contaminación del medio ambiente, las fuentes de energía y la defensa contra el robo.

Bernard Gauvin  
Presidente del WP.29

Ginebra, Suiza, 10 de noviembre de 2000

## AGRADECIMIENTOS

El Foro sólo puede llevar a cabo su labor gracias a la entrega y a la constancia de los participantes. El WP.29 desea agradecer la contribución que los numerosos expertos han aportado a los trabajos del Foro durante muchos años y a la elaboración de la presente publicación.

En particular, el WP.29 agradece la contribución personal aportada por el Sr. Giacomo Pocci, primer Presidente Honorario del WP.29, que ha participado en su labor desde el comienzo y que lo presidió durante 31 años. Su contribución ha facilitado también la preparación de las concisas secciones retrospectivas de la presente publicación.

## NOTA

La información contenida en el presente documento corresponde a la situación existente a fines de enero de 2002.

## ÍNDICE

	<i>Página</i>
PRÓLOGO .....	1
AGRADECIMIENTOS.....	2
NOTA.....	2
<i>Capítulo</i>	
I. La Función Mundial del WP.29 .....	6
II. Participación en el WP.29 .....	8
III. Organización del WP.29 y de sus órganos subsidiarios.....	11
IV. Acuerdos administrados por el WP.29 .....	15
V. Proceso de Elaboración de Normas en el WP.29 .....	26
VI. Consideraciones especiales que comportan los acuerdos administrados por el WP.29.....	29
<i>Anexos</i>	
I. Mandato y reglamento del Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos .....	34
II. Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones (Revisión 2 del Acuerdo, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958) .....	46
III. Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998 .....	60
IV. Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones (concluido en Viena el 13 de noviembre de 1997).....	82

GE.05-21325 (S) 300605 150705

## ÍNDICE (continuación)

*Página*

### *Anexos (continuación)*

V.	Lista de organizaciones no gubernamentales que actualmente participan de forma habitual en las actividades del WP.29 .....	96
VI.	Procesos nacionales y regionales de desarrollo normativo y vigilancia del cumplimiento.....	98
	Sección 1: Comunidad Europea .....	99
	Sección 2: Japón.....	103
	Sección 3: Federación de Rusia.....	109
	Sección 4: Estados Unidos de América.....	112
	Sección 5: Canadá .....	135
<i>Cuadros</i>		
Capítulo III:	Cuadro 1 - Organigrama del WP.29 .....	14
Capítulo IV:	Cuadro 2 - Partes Contratantes del Acuerdo de 1958.....	17
	Cuadro 3 - Partes Contratantes del Acuerdo Mundial de 1998 .....	22
	Cuadro 4 - Partes Contratantes del Acuerdo de 1997.....	25
Capítulo VI:	Cuadro 5 - Establecimiento de normas técnicas mundiales.....	32
	Cuadro 6 - Foro Mundial 29 de la CEPE Examen y establecimiento de Normas.....	33
Anexo VI		
	Sección 1: Comunidad Europea	
	Apéndice 1 - Procedimiento de codecisión .....	101
	Apéndice 2 - Funcionamiento del sistema de homologación de la CE (basado en la Directiva 70/156/CEE) .....	102

## ÍNDICE (continuación)

	<i>Página</i>
Sección 2: Japón	
Normas ambientales y de seguridad para vehículos.....	107
Tramitación del procedimiento desde el examen de los vehículos a la matriculación	
Sistema de homologación.....	108
Sección 4: Estados Unidos de América	
Procedimiento para la elaboración de Normas - Estados Unidos de América.....	134

## Capítulo I

### **La Función Mundial del WP.29**

El Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29), llamado anteriormente Grupo de Trabajo sobre Fabricación de Vehículos, fue establecido el 6 de junio de 1952 en el marco del Comité de Transportes Interiores, por la resolución N° 45 del Subcomité de Transporte por Carretera (SC.1) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). En esta resolución se pedía el establecimiento de un grupo de trabajo formado por expertos competentes en materia de condiciones técnicas de los vehículos para aplicar las disposiciones técnicas generales de la Convención sobre la Circulación Vial concluida en Ginebra en 1949. En esas disposiciones se identifican las características del vehículo como la causa principal de los accidentes de tráfico, con su secuela de muertos y heridos.

El WP.29 celebró su primer período de sesiones del 10 al 13 de febrero de 1953, con participación de nueve gobiernos<sup>1</sup> y cinco organizaciones no gubernamentales (ONG)<sup>2</sup>. En su primer informe se indicaban los tipos de cuestiones de interés en aquel momento, por ejemplo, si convenía instalar una o dos luces rojas en la parte trasera de los vehículos de motor, etc. Poco a poco fue tomando forma el programa de trabajo y se empezaron a expresar preocupaciones en relación con la prevención de los accidentes (seguridad activa). Un éxito notable fue la concertación de un acuerdo firmado en Roma en 1956 en forma de correspondencia epistolar (bajo el patrocinio indirecto del WP.29) intercambiada por los Gobiernos de Francia, Italia, los Países Bajos y la República Federal de Alemania sobre el tema de la adopción de unas normas uniformes y armonizadas para los faros que emiten un haz de cruce asimétrico.

El Acuerdo de Roma de 1956 era importante porque constituía el primer paso hacia el reconocimiento oficial de la necesidad en Europa de un acuerdo que abordase, no sólo las cuestiones de seguridad que planteaba la circulación por carretera, sino también los problemas de las diversas reglamentaciones estatales que podían perturbar el libre curso del comercio transfronterizo. Las consideraciones comerciales eran importantes en un momento en que Europa estaba en vías de reconstrucción. La facilitación de sistemas de transporte seguros y eficaces en Europa, que era el objetivo principal del Comité de Transportes Internos, desempeñó una importante función a este respecto. En marzo de 1958, la República Federal de Alemania propuso que se concertase un acuerdo bajo los auspicios de la CEPE para facilitar la adopción de condiciones uniformes de homologación y el reconocimiento recíproco de la homologación del equipo y los repuestos de los vehículos de motor. Así, el acuerdo se hizo el 20 de marzo de 1958 y entró en vigor el 20 de junio de 1959, una vez firmado por varios países europeos.

---

<sup>1</sup> Bélgica, Estados Unidos de América (en representación de las zonas ocupadas de Alemania), Francia, Italia, los Países Bajos, el Reino Unido, Suecia y Suiza.

<sup>2</sup> La Organización Mundial del Turismo y del Automóvil, la Federación Internacional de Caminos, la Unión Internacional de Transportes por Carretera, la Organización Internacional de Normalización y la Oficina Permanente Internacional de Constructores de Automóviles.

Naturalmente se designó al WP.29 como órgano administrativo del Acuerdo. La reglamentación armonizada de los faros que se concluyó en Roma fue la primera reglamentación de la CEPE que se anexó al Acuerdo de 1958.

Desde entonces, el WP.29 y sus órganos especializados subsidiarios de trabajo empezaron a pensar más allá de la seguridad activa y a examinar la reducción de los efectos de los accidentes en el organismo humano (seguridad pasiva). Además, el WP.29 se interesó en los problemas de la protección del medio ambiente: la calidad del aire (amenazada por la contaminación debida a los gases producidos por el tubo de escape) y la limitación de las molestias causadas por el ruido de los vehículos de motor. Al principio se tardaba cierto tiempo en establecer una norma, pero con el tiempo el WP.29 acabó adquiriendo una gran eficacia y el resultado fue el establecimiento de 114 normas de la CEPE. La participación en el WP.29 aumentó también, a medida que más países europeos y no europeos se fueron interesando en su labor y en la adhesión al Acuerdo de 1958. Además del Canadá y los Estados Unidos de América, que participaron en el WP.29 desde el comienzo, el Japón y Australia asistieron con regularidad a las reuniones durante más de 20 años. La República de Sudáfrica y la República de Corea participaron unos años. La República Popular de China, Tailandia, Brasil y la Argentina han participado también, aunque en menor grado. En 1998, el Japón fue el primer país no europeo que se adhirió al Acuerdo de 1958, seguido de Austria en 2000, Sudáfrica en 2001 y Nueva Zelanda en 2002.

Con la creciente necesidad de armonización mundial y por recomendación del Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2), los Estados Unidos propusieron al WP.29 un nuevo acuerdo mundial. El nuevo acuerdo se negoció bajo la dirección del Japón, la Comunidad Europea y los Estados Unidos de América y se concluyó el 25 de junio de 1998. Así se creó el Acuerdo Mundial de 1998 que entró en vigor el 25 de agosto de 2000. Este Acuerdo Mundial permitirá a los países que no desean o no pueden asumir la adopción y el cumplimiento de las obligaciones del Acuerdo de 1958, incluidas las obligaciones de reconocimiento mutuo, a participar efectivamente en la elaboración de normas técnicas mundiales armonizadas. El Acuerdo Mundial de 1998, que también será administrado por el WP.29, completó la transformación del WP.29 en el "Foro mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos (WP.29)". Este nuevo nombre, propuesto por el Japón, se empezó a utilizar en el 120º período de sesiones en marzo de 2000.

El WP.29 administra actualmente tres acuerdos: el Acuerdo de 1958, el Acuerdo Mundial de 1998 y el Acuerdo de 1997 sobre la inspección técnica periódica. Unos grupos de trabajo subsidiarios, sucesores de los antiguos "grupos de relatores" y "grupos de expertos", ayudan al WP.29 a investigar, analizar y elaborar las especificaciones para las normas técnicas en las esferas de su competencia: contaminación y energía (GRPE), disposiciones de seguridad general (GRSG), frenos y aparatos de rodadura (GRRF), alumbrado y señalización luminosa (GRE), seguridad pasiva (GRSP) y ruido (GRB).

## Capítulo II

### **Participación en el WP.29**

El WP.29 fomenta la participación en sus actividades estimulando la cooperación y la colaboración entre los países y entre las organizaciones de integración económica regionales en relación con las cuestiones técnicas que él y sus grupos de trabajo examinan. El WP.29 fomenta también un diálogo abierto y transparente entre los órganos de reglamentación gubernamentales, otros expertos técnicos competentes en materia de especificaciones técnicas para vehículos y el público en general, con objeto de que se adopten las mejores prácticas de seguridad y protección del medio ambiente y de que se tengan en cuenta las consecuencias económicas cuando se elaboren las normas. Las reuniones del WP.29 son públicas. Pueden asistir a las reuniones y observar sus trabajos cualquier gobierno y cualquier otra parte interesada.

#### Participación de los gobiernos

De conformidad con el artículo 1 del mandato y en el reglamento del WP.29 (anexo I), todo país Miembro de las Naciones Unidas y toda organización regional de integración económica creada por países Miembros de las Naciones Unidas pueden participar plenamente o con carácter consultivo en las actividades del WP.29 y ser parte contratante en los acuerdos administrados por el WP.29. Las condiciones de participación en el WP.29 se describen en detalle en el mandato y en el reglamento contenidos en el anexo I.

El procedimiento oficial para ser participante es muy sencillo: basta con enviar una carta firmada por el funcionario autorizado del país en cuestión o de la organización regional de integración económica interesada, en la que se notifique a la secretaría del WP.29 el deseo de ese país o de esa organización de enviar representantes a las reuniones y de participar en las actividades del WP.29.

Si un país o una organización de integración económica regional desea ser parte contratante en un acuerdo administrado por el WP.29, su consentimiento en obligarse debe corresponder a las disposiciones de ese acuerdo. Esas disposiciones comprenden la firma y la notificación de la ratificación, la aceptación, la aprobación o la adhesión y figuran respectivamente en el artículo 6 del Acuerdo de 1958, el artículo 9 del Acuerdo Mundial de 1998 y el artículo 4 del Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica, (anexos II, III y IV).

Cuando un acuerdo está abierto a la firma y un país u organización regional de integración económica expresa su deseo en obligarse por él firmándolo, la firma ha de ser:

- Efectuada personalmente por el Jefe de Estado, Jefe de Gobierno o Ministro de Relaciones Exteriores de ese país, o
- Autorizada por los plenos poderes firmados por uno de los representantes mencionados de un país o de una organización regional de integración económica, con clara indicación del nombre del acuerdo y del nombre y el cargo del funcionario autorizado para firmar.

En el momento de la firma o en el texto de los plenos poderes se dirá expresamente si la firma es definitiva o se trata de una firma simple sujeta a ratificación.

Cuando los acuerdos están ya en vigor y ha terminado el período durante el cual estuvieron abiertos a la firma, un país o una organización regional de integración económica puede expresar su consentimiento en obligarse por el acuerdo depositando un instrumento de adhesión en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

#### Participación de organizaciones no gubernamentales

De conformidad con el artículo 1 del mandato y del reglamento, las organizaciones no gubernamentales pueden participar con *carácter consultivo* en el WP.29. Para que una ONG participe en el WP.29, debe primero estar reconocida como entidad consultiva por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas. Cuando están reconocidas como entidades consultivas por el Consejo Económico y Social, las ONG pueden contribuir a los programas de trabajo y a los objetivos del WP.29 de la CEPE como expertos técnicos o asesores y consultores de los gobiernos y de la Secretaría. El número de ONG que participa en cualquier momento en las actividades del WP.29 y de sus órganos subsidiarios varía típicamente entre 6 y 15, según los temas inscritos en el programa, y su variedad es menor en los períodos de sesiones de los grupos de trabajo subsidiarios y de los grupos de trabajo oficiosos.

Las ONG contribuyen considerablemente al proceso de normalización de la CEPE en relación con la seguridad de los vehículos de ruedas, el medio ambiente, la energía y la protección contra el robo. A menudo se les pide que aporten asesoramiento y datos técnicos. En casos especiales, ganan apoyo para sus posiciones invirtiendo en pruebas y análisis y poniendo la información resultante a disposición de los expertos que elaboran las normas. Ocasionalmente y en respuesta a solicitudes formuladas por expertos técnicos, han propuesto normas y enmiendas a normas existentes. También han propugnado ciertas posiciones de política y aportado testimonio a los órganos legislativos de los gobiernos participantes.

Para solicitar que se la reconozca como entidad consultiva, la organización enviará una carta de intenciones a la Sección de las ONG de la División de Apoyo y Coordinación del Consejo Económico y Social en el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y solicitará el impreso correspondiente.

La dirección es:

Sección de las ONG  
Apoyo y Coordinación del Consejo Económico y Social  
Departamento de Asuntos Económicos y Sociales  
Sede de las Naciones Unidas  
Oficina DC1 B 1480  
Nueva York, NY 10017 (Estados Unidos de América)  
Fax: +1 (212) 963-9248  
Correo electrónico: [desangosection@un.org](mailto:desangosection@un.org)

La carta en que se solicite el formulario deberá llevar el membrete de la organización e ir firmada por su Secretario General o Presidente. Se deberá acompañar una declaración de la misión de la ONG, una descripción sucinta de sus principales actividades y una descripción de la naturaleza orgánica de la ONG (por ejemplo, coalición nacional de x número de ONG, ONG internacional con x número de afiliados, etc.). Cuando la Sección de las ONG reciba la carta de intenciones expedirá a la organización por correo la documentación necesaria para presentar la solicitud, que consiste en un cuestionario y material de base.

El plazo para recibir las solicitudes cumplimentadas es el 1º de junio de cada año. El Comité sobre las ONG del ECOSOC (antes descrito) se reúne anualmente para examinar estas solicitudes. Los 19 miembros del Comité recomiendan luego al ECOSOC las solicitudes que se deben aceptar. Esta recomendación se somete al pleno del Consejo Económico y Social, que toma la decisión definitiva.

El anexo V contiene una lista de las ONG que participan actualmente con regularidad en las actividades del WP.29 y de sus órganos subsidiarios.

### Capítulo III

#### **Organización del WP.29 y de sus órganos subsidiarios**

El WP.29 es un grupo de trabajo que depende del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Como antes se dijo, ahora se ha convertido en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentaciones sobre Vehículos (WP.29) -véase el organigrama *infra*. Su función y la de sus grupos de trabajo subsidiarios es elaborar nuevas normas, armonizar las normas existentes y enmendar y actualizar las actuales normas de la CEPE en las esferas de interés abarcadas por los acuerdos administrados por el WP.29.

La gestión cotidiana de las actividades del WP.29 está a cargo de la Secretaría de la CEPE. La Secretaría aporta el apoyo administrativo necesario a todos los períodos de sesiones, incluida la preparación de los informes. La coordinación de los trabajos del WP.29 está en manos de un pequeño Comité Directivo (WP.29/AC.2) compuesto por el Presidente, el Vicepresidente y la Secretaría del WP.29, el Presidente y el Vicepresidente del Comité Ejecutivo de cada uno de los acuerdos administrados por el WP.29, los representantes de la Comunidad Europea, el Japón y los Estados Unidos de América y el Presidente y Vicepresidente de cada grupo de trabajo subsidiario del WP.29. Las funciones del WP.29/AC.2 consisten en preparar y recomendar un programa de trabajo al WP.29, examinar los informes y las recomendaciones de los grupos de trabajo subsidiarios e identificar las cuestiones que requieren la adopción de medidas por el WP.29 y el plazo para su examen y formular recomendaciones al WP.29. El anexo I contiene información adicional sobre el mandato y el reglamento del WP.29.

Normalmente, el WP.29 se reúne tres veces al año. Los grupos de trabajo de expertos subsidiarios se reúnen cada uno dos veces al año. El WP.29/AC.2 se reúne antes de cada período de sesiones del WP.29. Los principales temas examinados por estos grupos de trabajo de expertos son:

#### Seguridad activa de los vehículos y de sus componentes (prevención de accidentes)

Con estas normas se trata de mejorar el comportamiento, el manejo y el equipo de los vehículos para disminuir la probabilidad de un accidente. Algunas de las normas tienen por objeto aumentar la capacidad de los conductores para detectar y evitar las circunstancias peligrosas. Con otras se busca aumentar la capacidad de los conductores para controlar sus vehículos. Como ejemplo concreto de normas actuales cabe citar las relativas a los dispositivos de alumbrado y señalización luminosa, frenos y aparatos de rodadura, incluidos la dirección, los neumáticos y la estabilidad al vuelco. Esta parte de la tecnología está cambiando rápidamente. La aparición de tecnologías avanzadas (por ejemplo, la electrónica, la informática y la comunicación) ofrece ahora oportunidades para buscar nuevas soluciones que puedan ayudar a los conductores a evitar accidentes.

## Seguridad pasiva de los vehículos y de sus componentes (resistencia al choque)

Esta clase de normas tiene por objeto minimizar la posibilidad de que los ocupantes de un vehículo y otros usuarios de la carretera resulten heridos en caso de accidente y reducir además la gravedad de las heridas. Se hace amplio uso de las estadísticas sobre accidentes para determinar los problemas de seguridad en relación con los cuales se necesita una norma o la modificación de una norma existente y para precisar el criterio adecuado de coste y beneficio cuando se mejoren las prescripciones de funcionamiento en este sector. Ello es importante, dado el efecto general que las nuevas prescripciones tendrán en la construcción, el diseño y el coste de los vehículos. Como ejemplo concreto de normas actuales cabe citar las relativas a la capacidad de la estructura del vehículo para absorber la energía del impacto y resistir la intrusión en el habitáculo, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los niños, la estructura de los asientos, los cristales, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones y de las motocicletas y la calidad del casco protector de los conductores de motocicletas. Esta parte de la tecnología está cambiando también rápidamente y adquiriendo mayor complejidad. Como ejemplo cabe citar los dispositivos de protección avanzada que adaptan su acción a las circunstancias de cada accidente. Además, la modificación del parque de vehículos está suscitando problemas de agresividad y de compatibilidad de los vehículos.

## Consideraciones ecológicas

Las normas en la materia tienen gran importancia para la salud y el bienestar de la sociedad. En general se centran en las cuestiones de contaminación del medio ambiente, molestias causadas por el ruido y conservación de la energía (consumo de combustible). Las normas existentes se modifican con regularidad y se elaboran normas nuevas para tener en cuenta el progreso técnico y el deseo de las Partes Contratantes del Acuerdo de reducir más la influencia negativa del transporte motorizado en el medio ambiente.

## Consideraciones de seguridad general

Las normas de esta clase se centran en las características del vehículo y de sus componentes que no están directamente relacionadas con las anteriores cuestiones. En esta categoría entran, por ejemplo, los limpiaparabrisas y los lavaparabrisas, los controles e instrumentos y los cristales, así como la defensa contra el robo y las características de los vehículos de transporte público cuya especificación exige conocimientos especializados.

## Consideraciones técnicas especiales

En algunos casos, hay un problema concreto que es necesario resolver urgentemente o que ha de ser examinado por personas con conocimientos especiales. Si ello sucede, se puede encomendar el análisis del problema a un grupo oficioso especial e invitar a éste a preparar un proyecto de norma. Aunque tradicionalmente se reduce al mínimo el empleo de este método, la rápida aparición de nuevas tecnologías complejas aumenta la necesidad de utilizarlo.

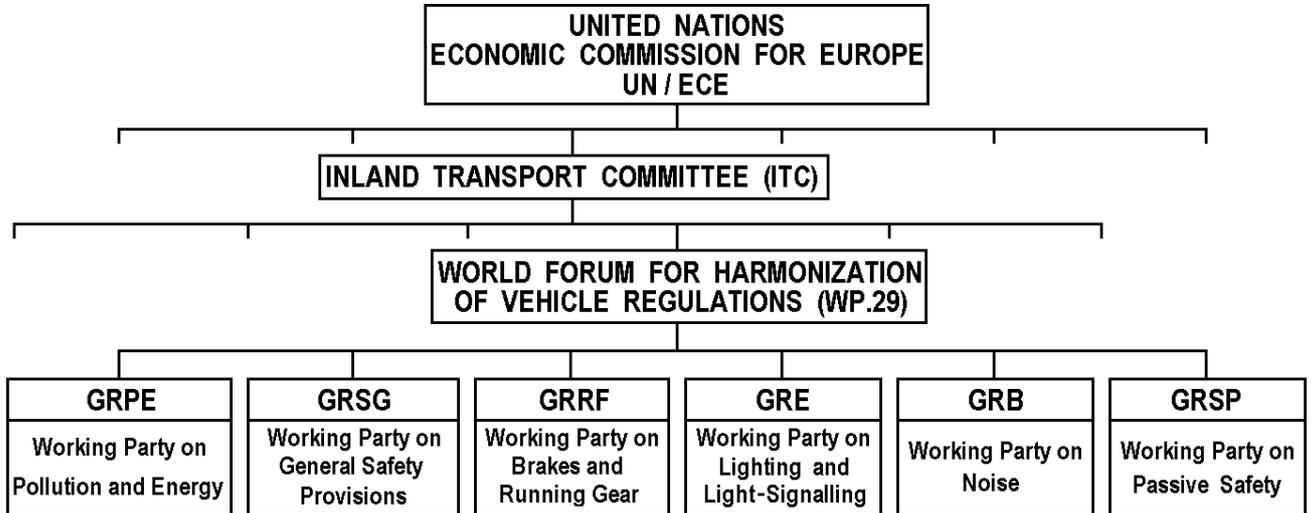
## Órganos subsidiarios del WP.29 encargados de las diferentes normas

El WP.29 remite a sus órganos subsidiarios, para que preparen recomendaciones técnicas, las propuestas que recibe de nuevas normas y de enmiendas a normas existentes de la CEPE. Cada órgano subsidiario se compone de especialistas en la materia de que se ocupa el órgano. La distribución actual de los temas entre los órganos subsidiarios viene de la época de los "Grupos de Relatores" iniciales, algunos de los cuales se fusionaron luego y constituyeron las más recientes "Reuniones de Expertos". El trabajo realizado por los órganos subsidiarios se ha revelado tan útil e indispensable que se les ha dado carácter permanente y han sido a su vez rebautizados recientemente "Grupos de Trabajo". Hay actualmente seis Grupos de Trabajo dependientes del WP.29. Para respetar la tradición y mantener la continuidad del nombre de estos órganos subsidiarios, se ha conservado la abreviatura "GR" (que viene de la época de los "*Groupes des Rapporteurs*" y de los nombres de esos grupos en idioma francés) en las siglas de los grupos de trabajo y en la signatura de sus documentos de trabajo:

Encargado de la seguridad activa:	Grupo de Trabajo sobre alumbrado y señalización luminosa (GRE);  Grupo de Trabajo sobre frenos y aparatos de rodadura (GRRF);
Encargado de la seguridad pasiva:	Grupo de Trabajo sobre seguridad pasiva (GRSP);
Encargado de la protección del medio ambiente:	Grupo de Trabajo sobre contaminación y energía (GRPE);  Grupo de Trabajo sobre ruido (GRB);
Encargado de cuestiones de seguridad general, incluidos los vehículos de servicio público:	Grupo de Trabajo sobre disposiciones de seguridad general (GRSG);
Cuestiones técnicas especiales:	Grupos oficiosos creados por uno de los grupos de trabajo subsidiarios del WP.29 y que dependen de él.

**Cuadro 1**

**ORGANIGRAMA DEL WP.29**



## Capítulo IV

### **Acuerdos administrados por el WP.29**

#### El Acuerdo de 1958

El Acuerdo de 1958 se concluyó el 20 de marzo de 1958 y entró en vigor el 20 de junio de 1959, fue modificado el 10 de noviembre de 1967 y de nuevo revisado el 16 de octubre de 1995 bajo los auspicios del WP.29 de la CEPE. El Acuerdo tiene por finalidad aportar procedimientos que permitan establecer prescripciones uniformes para los nuevos vehículos de motor y su equipo y para la aceptación recíproca de las homologaciones efectuadas con arreglo a las normas anexas al Acuerdo. Actualmente, el reconocimiento recíproco en virtud del Acuerdo se aplica solamente a los sistemas, repuestos y equipo del vehículo y no al vehículo entero. Las normas adoptadas por las Partes Contratantes en virtud del Acuerdo rigen la homologación de los vehículos de motor y del equipo de estos vehículos en venta en esos países. El Acuerdo tenía inicialmente por objeto establecer los requisitos de seguridad, pero se le extendió más tarde a las prescripciones en materia de medio ambiente (contaminación del aire y emisión de ruido), la energía y la protección contra el robo.

El Acuerdo de 1958 tiene actualmente 38 Partes Contratantes, de las cuales 33 son países miembros europeos de la CEPE. Otras Partes Contratantes son la Comunidad Europea (organización regional de integración económica), el Japón, Australia, Sudáfrica y Nueva Zelanda. El cuadro 2 contiene la lista de Partes Contratantes del Acuerdo y la fecha de su adhesión. Irlanda es un Estado miembro de la Comunidad Europea que, gracias a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo, aplica las normas de la CEPE aplicadas por la Comunidad.

El Acuerdo lleva anexas 114 normas de la CEPE. Estas normas regulan los vehículos de turismo, los camiones ligeros, los camiones pesados, los remolques, los ciclomotores y las motocicletas, los vehículos de servicio público y otros tipos de vehículo y su equipo y repuestos y han sido adoptadas en diversos grados por las Partes Contratantes. El reconocimiento recíproco de la homologación por las Partes Contratantes que aplican las normas ha facilitado el comercio de vehículos de motor y su equipo en toda Europa. En los últimos años, el WP.29 se ha utilizado como foro para armonizar las normas de la CEPE y las directivas de la CE. El texto completo del Acuerdo de 1958 figura en el anexo II.

#### Elementos principales del Acuerdo de 1958

- Pueden ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1958 los miembros de la CEPE, otros Miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participan en las actividades de la CEPE (art. 6).
- El Acuerdo de 1958 tiene por objeto establecer las normas para los vehículos de ruedas, el equipo y los repuestos que se puedan instalar o utilizar en esos vehículos y las condiciones para la concesión de la homologación y su reconocimiento recíproco para uso de las Partes Contratantes que elijan aplicar en gran parte esas normas mediante la homologación.

- El Comité Administrativo del Acuerdo de 1958 (AC.1) está integrado por todas las Partes Contratantes del Acuerdo. El Comité Administrativo supervisa el proceso de elaboración y enmienda de normas y aprueba las normas o las enmiendas de normas elaboradas.
- El Acuerdo no excluye que los países cuya reglamentación se aplica por autocertificación (certificación del fabricante) sean Partes Contratantes (párrafo 1 del artículo 1) y reconoce la autocertificación como una alternativa a la homologación (art. 2).
- En virtud del Acuerdo, las nuevas normas y las enmiendas de normas existentes se aprueban en votación, por mayoría de dos tercios de Partes Contratantes presentes y votantes. La norma aprobada se transmite al Secretario General de las Naciones Unidas y se notifica luego a cada Parte Contratante.
- La nueva norma o la enmienda de una norma existente entra en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su oposición al Secretario General en el término de seis meses después de la notificación, salvo oposición de un tercio de las Partes Contratantes. Si más de un tercio de las Partes Contratantes se opone, el reglamento o la enmienda no entrará en vigor para ninguna Parte Contratante.
- Las normas aprobadas en virtud del Acuerdo de 1958 tienen que comprender las especificaciones técnicas, más especificaciones alternativas si procede; los métodos de prueba necesarios para demostrar que se cumpla las especificaciones de funcionamiento; las condiciones para la concesión de la homologación y para su reconocimiento recíproco, incluido el marcado y las condiciones para garantizar la conformidad de la producción; y la fecha en que la norma entrará en vigor (párrafo 2 del artículo 1).
- La Parte Contratante que haya adoptado una norma de la CEPE anexa al Acuerdo podrá homologar el equipo y los repuestos de los vehículos de motor a que se aplique esa norma y tendrá que aceptar la homologación de cualquier otra Parte Contratante que haya adoptado la misma norma.
- El Acuerdo permite también que una Parte Contratante, previa notificación, empiece a aplicar una norma después de que haya sido anexada al Acuerdo o que deje de aplicar una norma que aplicaba hasta entonces. En este último caso, la Parte Contratante tendrá que notificar su decisión un año antes al Secretario General de las Naciones Unidas.
- Las Partes Contratantes que concedan una homologación tendrán que disponer de la competencia técnica necesaria para ello y de la competencia requerida para garantizar la conformidad de la producción. La Parte Contratante que aplique la norma por medio de la homologación podrá rehusar ésta si no se reúnen las condiciones descritas.

## Cuadro 2

PARTES CONTRATANTES DEL ACUERDO DE 1958 RELATIVO A LA ADOPCIÓN DE PRESCRIPCIONES TÉCNICAS UNIFORMES PARA VEHÍCULOS DE RUEDAS, EQUIPOS Y REPUESTOS QUE PUEDAN MONTARSE Y/O UTILIZARSE EN ESOS VEHÍCULOS Y LAS CONDICIONES PARA EL RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE LAS HOMOLOGACIONES CONCEDIDAS SOBRE LA BASE DE ESAS PRESCRIPCIONES

(E/ECE/324 - E/ECE/TRANS/505/REV.2)

Fecha de entrada en vigor: Versión original: 20 de junio de 1959  
 Revisión 1: 10 de noviembre de 1967  
 Revisión 2: 16 de octubre de 1995

Símbolo de la CEPE	Parte Contratante	Adquirió la calidad de Parte en el Acuerdo el
E 1	ALEMANIA <sup>1</sup>	28 de enero de 1966
E 2	FRANCIA	20 de junio de 1959
E 3	ITALIA	26 de abril de 1963
E 4	PAÍSES BAJOS	29 de agosto de 1960
E 5	SUECIA	20 de junio de 1959
E 6	BÉLGICA	5 de septiembre de 1959
E 7	HUNGRÍA	2 de julio de 1960
E 8	REPÚBLICA CHECA <sup>3</sup>	1º de enero de 1993
E 9	ESPAÑA	10 de octubre de 1961
E 10	YUGOSLAVIA <sup>10</sup>	27 de abril de 1992
E 11	REINO UNIDO	16 de marzo de 1963
E 12	AUSTRIA	11 de mayo de 1971
E 13	LUXEMBURGO	12 de diciembre 1971
E 14	SUIZA	28 de agosto de 1973
E 15	-----	
E 16	NORUEGA	4 de abril de 1975
E 17	FINLANDIA	17 de septiembre de 1976
E 18	DINAMARCA	20 de diciembre 1976
E 19	RUMANIA	21 de febrero 1977
E 20	POLONIA	13 de marzo de 1979
E 21	PORTUGAL	28 de marzo de 1980
E 22	FEDERACIÓN DE RUSIA	17 de febrero de 1987
E 23	GRECIA	5 de diciembre 1992
E 24	IRLANDA <sup>9</sup>	24 de marzo de 1998
E 25	CROACIA <sup>5</sup>	8 de octubre de 1991
E 26	ESLOVENIA <sup>2</sup>	25 de junio de 1991
E 27	ESLOVAQUIA <sup>4</sup>	1º de enero de 1993
E 28	BELARÚS	2 de julio de 1995
E 29	ESTONIA	1º de mayo de 1995
E 30	-----	
E 31	BOSNIA Y HERZEGOVINA <sup>6</sup>	6 de marzo de 1992

Símbolo de la CEPE	Parte Contratante	Adquirió la calidad de Parte en el Acuerdo el
E 32	LETONIA	18 de enero de 1999
E 33	-----	
E 34	BULGARIA	21 de enero de 2000
E 35-36	-----	
E 37	TURQUÍA	27 de febrero de 1996
E 38-39	-----	
E 40	LA EX REPÚBLICA YUGOSLAVA DE MACEDONIA <sup>7</sup>	17 de noviembre de 1991
E 41	-----	
E 42	COMUNIDAD EUROPEA <sup>8</sup>	24 de marzo de 1998
E 43	JAPÓN	24 de noviembre de 1998
E 44	-----	
E 45	AUSTRALIA	25 de abril de 2000
E 46	UCRANIA	30 de junio de 2000
E 47	SUDÁFRICA	17 de junio de 2001
E 48	NUEVA ZELANDIA	26 de enero de 2002

<sup>1</sup> La República Democrática Alemana y la República Federal de Alemania fusionaron con efectos a partir del 3 de octubre de 1990.

<sup>2</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.439.1992.TREATIES-53 de 18 de marzo de 1993.

<sup>3</sup> Sucesión de Checoslovaquia, notificación al Depositario C.N.229.1993.TREATIES de 14 de diciembre de 1993.

<sup>4</sup> Sucesión de Checoslovaquia, notificación al Depositario C.N.184.1993.TREATIES, recibida el 20 de julio de 1994.

<sup>5</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.66.1994.TREATIES-10 de 31 de mayo de 1994.

<sup>6</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.35.1994.TREATIES de 2 de mayo de 1994.

<sup>7</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.142.1998.TREATIES-33 de fecha 4 de mayo de 1998.

<sup>8</sup> La homologación es concedida por sus Estados miembros con el símbolo de la CEPE respectivo.

<sup>9</sup> En virtud de la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo el 24 de marzo de 1998.

<sup>10</sup> Sucesión de Yugoslavia, notificación al Depositario C.N.276.2001.TREATIES-3 de fecha 2 de abril de 2001.

## Acuerdo Mundial de 1998

El Acuerdo Mundial de 1998 fue negociado y concluido bajo los auspicios de la CEPE y bajo la dirección de la Comunidad Europea, el Japón y los Estados Unidos de América. Quedó abierto a la firma el 25 de junio de 1998 y los Estados Unidos de América fue su primer signatario. El Acuerdo establece un procedimiento que permite a países de todas las regiones del mundo elaborar conjuntamente normas técnicas mundiales relativas a la seguridad, los sistemas de protección del medio ambiente, las fuentes de energía y la defensa contra el robo de los vehículos de ruedas y de su equipo y repuestos. El equipo y repuestos comprenden, aunque la lista no es exhaustiva, la construcción del vehículo, los sistemas de escape, los neumáticos, los motores, las barreras acústicas, las alarmas antirrobo, los dispositivos de advertencia y los sistemas para la retención de los niños.

El objetivo final del Acuerdo de 1998 es mejorar continuamente la seguridad, disminuir la contaminación del medio ambiente y el consumo de energía y mejorar la protección contra el robo de los vehículos y de sus correspondientes repuestos y equipos mediante normas técnicas uniformes. Al mismo tiempo se aportará un marco reglamentario previsible a la industria mundial del automóvil y a los consumidores y sus asociaciones. A diferencia del Acuerdo de 1958, el Acuerdo Mundial de 1998 no contiene disposiciones para el reconocimiento mutuo de la homologación, lo que permite a los países que no desean o no pueden asumir las obligaciones que impone el reconocimiento mutuo a participar efectivamente en la elaboración de normas técnicas mundiales, independientemente del tipo de procedimientos de conformidad y observancia empleados en esos países. El texto completo del Acuerdo figura en el anexo III.

El Acuerdo de 1998 entró en vigor el 25 de agosto de 2000 para 8 Partes Contratantes y tiene actualmente 18 Partes Contratantes y un país signatario. El cuadro 3 contiene la lista de Partes Contratantes del Acuerdo y la fecha de aplicación del Acuerdo en ellas.

### Elementos principales del Acuerdo Mundial de 1998

- Podrán ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1998 los miembros de la CEPE, así como otros Miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones de integración económica formadas por países que participan en las actividades de la CEPE. Los organismos especializados y las organizaciones reconocidas como entidades consultivas de conformidad con lo previsto en el Acuerdo podrán participar en esa calidad en las deliberaciones de interés especial para el organismo o la organización (art. 2).
- El Comité Ejecutivo del Acuerdo de 1998 está compuesto por todas las Partes Contratantes del Acuerdo. El Comité Ejecutivo supervisa el proceso de recomendación, elaboración y modificación de normas técnicas mundiales y aprueba esas normas o las enmiendas de las normas una vez elaboradas.
- El Acuerdo reconoce explícitamente la importancia de mejorar y buscar continuamente un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente, así como el derecho de las autoridades nacionales y subnacionales a adoptar y mantener normas técnicas que protejan

más estrictamente la salud y el medio ambiente que las establecidas en el plano mundial (preámbulo);

- En el Acuerdo se dice explícitamente que uno de sus fines es velar por que las medidas tomadas en virtud del Acuerdo no promuevan ni den como resultado una reducción de la seguridad y de la protección del medio ambiente en el territorio de las Partes Contratantes, incluso en el plano subnacional (art. 1);
- En la medida en que sea compatible con el logro de un alto nivel de protección del medio ambiente y de seguridad de los vehículos, el Acuerdo pretende también promover la armonización mundial de las normas aplicables a los vehículos de ruedas y automotores (preámbulo);
- En el Acuerdo se hace hincapié en la elaboración transparente de las normas técnicas mundiales (art. 1);
- En el anexo A del Acuerdo se especifica que el término "procedimientos transparentes" comprende la oportunidad de que las opiniones y los argumentos estén representados en:
  - 1) Las reuniones del WP.29 y de sus Grupos de Trabajo por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas; y
  - 2) Las reuniones de los Grupos de Trabajo y del Comité Ejecutivo del WP.29 por medio de consultas previas con los representantes de las Partes Contratantes.
- El Acuerdo ofrece dos vías diferentes para el establecimiento de normas técnicas mundiales. La primera es la armonización de la reglamentación o de las normas existentes. La segunda es el establecimiento de una nueva norma técnica mundial en ausencia de una reglamentación o de normas (párrafos 2 y 3 del artículo 6) (véase el cuadro 4).
- El Acuerdo prevé que, en el Compendio de normas mundiales cuya armonización se propone, figure una lista de las normas existentes de las Partes Contratantes que necesitan armonización para facilitar su transición a norma mundial. La norma se añade al Compendio si es apoyada en votación por un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes, incluido el voto del Japón, de la Comunidad Europea o de los Estados Unidos de América. El Compendio se ampliará y reducirá en proporción directa a la existencia de normas que necesiten armonización (art. 5).
- El proceso de elaboración de una norma técnica mundial armonizada comprende el examen técnico de las normas existentes de las Partes Contratantes y de la CEPE, así como de las normas voluntarias internacionales pertinentes (por ejemplo, las de la Organización Internacional de Normalización). También se examina, cuando se dispone de ella, la evaluación comparada de las ventajas que ofrecen esas normas (llamada también evaluación de equivalencia funcional) (párrafo 1.2 del artículo 1 y párrafo 2 del artículo 6).

- El proceso de elaboración de una norma técnica mundial nueva comprende la evaluación de su viabilidad técnica y económica y una evaluación comparada de las posibles ventajas y de la relación de coste y eficacia de otras soluciones alternativas, así como los métodos de prueba que se utilizarán para demostrar la conformidad (párrafo 6 del artículo 6).
- Para enmendar una norma técnica mundial se siguen los mismos procedimientos especificados en el párrafo 3 del artículo 6 para el establecimiento de una norma mundial (párrafo 4 del artículo 6).
- Para establecer una norma técnica mundial nueva, la votación debe ser consensual. Por lo tanto, si una Parte Contratante vota en contra de la norma, no se la establecerá (anexo B, párrafo 2 del artículo 7).
- Una vez armonizada o elaborada, se inscribirá la norma técnica en un Registro Mundial, en el que se conservarán las normas técnicas mundiales que pueden ser adoptadas por cualquier país del mundo.
- El establecimiento de una norma técnica mundial no obliga a las Partes Contratantes a recogerla en su legislación y reglamentación propias. Las Partes Contratantes conservan el derecho a elegir si desean o no adoptar una norma técnica establecida como norma técnica mundial en virtud del Acuerdo (preámbulo y artículo 7).
- Como consecuencia de ese derecho, las Partes Contratantes tienen sólo una obligación limitada cuando se establece una norma técnica mundial en virtud del Acuerdo. Si una Parte Contratante ha votado por el establecimiento de la norma técnica mundial, esa Parte Contratante deberá iniciar el procedimiento interno que utilice para que dicha norma pase a ser una norma nacional (art. 7). Otras obligaciones contraídas en virtud del Acuerdo son la notificación de la decisión de adoptar una norma técnica mundial y la fecha efectiva de aplicación de esa norma, la notificación de la decisión de no adoptar la norma, la decisión de rescindir o enmendar una norma técnica mundial, etc.
- El Acuerdo admite que las normas técnicas mundiales impongan un grado "mundial" de rigor a la mayoría de las Partes y grados de rigor "alternativos" a los países en desarrollo. De esta manera, todos los países, incluso los menos adelantados, pueden participar en la elaboración, el establecimiento y la adopción de normas técnicas mundiales. Se supone que un país en desarrollo puede desear al principio adoptar uno de los grados de rigor más bajos y adoptar luego progresivamente otros niveles más elevados (art. 4).

### Cuadro 3

PARTES CONTRATANTES DEL ACUERDO MUNDIAL DE 1998 SOBRE EL ESTABLECIMIENTO DE NORMAS TÉCNICAS MUNDIALES APLICABLES A LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS Y A LOS EQUIPOS O REPUESTOS QUE PUEDAN MONTARSE O UTILIZARSE EN ESOS VEHÍCULOS

(E/ECE/TRANS/132 y Corr.1)

Fecha de entrada en vigor: versión original: 25 de agosto de 2000

Parte Contratante	Fecha de la firma, ratificación, aceptación o adhesión	Aplicación del Acuerdo a partir del:
Canadá	22 de junio de 1999 (s)	25 de agosto de 2000
Estados Unidos de América	26 de julio de 1999 (A)	25 de agosto de 2000
Japón	3 de agosto de 1999 (A)	25 de agosto de 2000
Francia	4 de enero de 2000 (AA)	25 de agosto de 2000
Reino Unido	10 de enero de 2000(s) (s)	25 de agosto de 2000
Comunidad Europea	15 de febrero de 2000 (AA)	25 de agosto de 2000
Alemania	11 de mayo de 2000 (s)	25 de agosto de 2000
Federación de Rusia	26 de julio de 2000 (s)	25 de agosto de 2000
República Popular de China	10 de octubre de 2000 (A)	9 de diciembre de 2000
República de Corea	2 de noviembre de 2000 (a)	1° de enero de 2001
Italia	1° de diciembre de 2000(a) (a)	30 de enero de 2001
Sudáfrica	18 de abril de 2001 (A)	17 de junio de 2001
Finlandia	8 de junio de 2001 (a)	7 de agosto de 2001
Hungría	22 de junio de 2001 (a)	21 de agosto de 2001
Turquía	3 de julio de 2001 (a)	1° de septiembre de 2001
Eslovaquia	7 de noviembre de 2001 (a)	6 de enero de 2002
Nueva Zelandia	27 de noviembre de 2001 (a)	26 de enero de 2002
Países Bajos	4 de enero de 2002 (a)	5 de marzo de 2002
España	[ ] A*	[ ]

\* Firmado, a reserva de ratificación, el 24 de agosto de 2000.

(s) Firma definitiva.

(A) Ratificación, aceptación.

(AA) Aprobación.

(a) Adhesión.

## El Acuerdo de 1997 sobre la inspección técnica periódica

El Acuerdo de 1997 fue concluido en Viena el 13 de noviembre de 1997 durante la Conferencia Regional sobre el Transporte y el Medio Ambiente de la CEPE y 23 países lo firmaron (véase el cuadro 4). El Acuerdo ofrece el marco legal y los procedimientos jurídicos necesarios para la adopción de normas uniformes relativas a la inspección técnica de los vehículos en servicio y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección. El texto completo del Acuerdo figura en el anexo IV.

El Acuerdo de 1997 entró en vigor el 27 de enero de 2001 para 5 Partes Contratantes. Actualmente tiene 6 Partes Contratantes y se espera la ratificación de los otros 18 países signatarios. El cuadro 4 contiene la lista de Partes Contratantes del Acuerdo y la fecha de aplicación del Acuerdo por esas Partes.

El proyecto de norma N° 1 había sido propuesto y aprobado por la Conferencia Regional sobre el Transporte y el Medio Ambiente de la CEPE. El Comité Administrativo del Acuerdo aprobó la norma en su primer período de sesiones el día 8 de marzo de 2001; el 4 de diciembre de 2001 la norma entró en vigor y fue inscrita en el anexo del Acuerdo. La Norma N° 1 versa sobre el comportamiento en relación con el medio ambiente de los vehículos para el transporte de más de ocho pasajeros y los vehículos para el transporte de mercancías con un peso máximo de 3,5 toneladas y utilizados para el transporte internacional.

El WP.29 está estudiando un proyecto de norma N° 2 relativa a la seguridad de los vehículos de las mismas categorías. Se prevé que en el futuro el Acuerdo se podría extender a todas las categorías de vehículos de transporte internacional y nacional.

La enmienda del Acuerdo Europeo de 1971 que completa la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 requiere la aplicación del Acuerdo de 1997 sobre la inspección técnica periódica y de su Norma N° 1. Esta enmienda del Acuerdo de 1971, con la que se pretendía mejorar la protección del medio ambiente en Europa, entró en vigor el 27 de enero de 2001. Con arreglo a la enmienda del Acuerdo Europeo de 1971, la inspección propiamente dicha y el Certificado Internacional de Inspección Técnica, que confirma que el vehículo ha sido inspeccionado con arreglo a las normas anexas al Acuerdo, sólo se exigirá dos años después de la entrada en vigor de la enmienda, es decir, a partir del 27 de enero de 2003.

## Elementos principales del Acuerdo de 1997

- Podrán ser Partes Contratantes del Acuerdo de 1997 los miembros de la CEPE, así como otros Miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones regionales de integración económica que participen en las actividades de la CEPE (art. 4).
- El Acuerdo de 1997 establece el marco legal y los procedimientos jurídicos necesarios para la adopción de normas uniformes sobre la práctica de inspecciones técnicas de los vehículos en servicio y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección.

- En virtud del Acuerdo, las normas nuevas y las enmiendas de las normas existentes se aprueban en votación por mayoría de dos tercios de Partes Contratantes presentes y votantes. La norma aprobada se transmite al Secretario General de las Naciones Unidas y se notifica luego a cada Parte Contratante (arts. 1 y 2).
- La nueva norma o enmienda de una norma existente entra en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su oposición al Secretario General en el término de seis meses a partir de la notificación, salvo oposición de más de un tercio de Partes Contratantes. Si más de un tercio de las Partes Contratantes se opone, la norma o la enmienda no entrará en vigor para ninguna Parte Contratante.
- Las normas aprobadas en virtud del Acuerdo de 1997 contienen una lista de los elementos que serán objeto de la inspección y de las principales razones para denegar el certificado. En las técnicas de inspección se utilizará el equipo actualmente disponible, sin desmontar ni retirar ninguna parte del vehículo.
- El Certificado Internacional de Inspección Técnica emitido por el servicio de inspección designado por la Parte Contratante será reconocido por las demás Partes Contratantes que apliquen la misma norma.
- El Acuerdo permite también que una Parte Contratante, previa notificación, empiece a aplicar una norma después de su inclusión en el anexo del Acuerdo o deje de aplicar una norma que ya aplicaba. En este último caso, la Parte Contratante tendrá que notificar su decisión al Secretario General de las Naciones Unidas con un año de antelación.

#### Cuadro 4

### PARTES CONTRATANTES DEL ACUERDO DE 1997 RELATIVO A LA ADOPCIÓN DE CONDICIONES UNIFORMES PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA PERIÓDICA DE LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS Y EL RECONOCIMIENTO RECÍPROCO DE LAS INSPECCIONES

(ECE/RCTE/CONF./4)

Fecha de entrada en vigor: versión original: 27 de enero de 2001

Parte Contratante	Fecha de la firma, ratificación, aceptación o adhesión	Aplicación del Acuerdo a partir del
Federación de Rusia	13 de noviembre de 1997 (s)	27 de enero de 2001
Estonia	9 de septiembre de 1998 (a)	27 de enero de 2001
Países Bajos	5 de febrero de 1999 (A)	27 de enero de 2001
Rumania	24 de febrero de 1999 (A)	27 de enero de 2001
Hungría	28 de noviembre de 2000 (A)	27 de enero de 2001
Finlandia	20 de abril de 2001 (A)	19 de junio de 2001
Alemania	[ ] *	
Austria	[ ] *	
Bélgica	[ ] *	
Chipre	[ ] *	
Dinamarca	[ ] *	
Eslovaquia	[ ] **	
España	[ ] *	
Francia	[ ] *	
Georgia	[ ] *	
Grecia	[ ] *	
Irlanda	[ ] *	
Italia	[ ] *	
Portugal	[ ] *	
Reino Unido	[ ] *	
República Checa	[ ] *	
Suecia	[ ] *	
Suiza	[ ] *	
Ucrania	[ ] *	

\* Firmado, a reserva de ratificación, el 13 de noviembre de 1997.

\*\* Firmado, a reserva de ratificación, el 29 de junio de 1998.

(s) Firma definitiva.

(A) Ratificación, aceptación.

(AA) Aprobación.

(a) Adhesión.

## Capítulo V

### **Proceso de Elaboración de Normas en el WP.29**

Para convertirse en un Foro Mundial, el WP.29 ha tenido que adoptar un proceso uniforme para la elaboración de nuevas normas y la armonización o enmienda de las normas existentes, compatible con las condiciones establecidas en los acuerdos multilaterales que administra. Aunque cada acuerdo contiene las exigencias precisas para la adopción y la aplicación de las normas o de las enmiendas por sus Partes Contratantes, el proceso de elaboración técnica, cuyo resultado final es una norma recomendada o la modificación de una norma, es fundamentalmente igual en todos los acuerdos. El proceso que se presenta a continuación describe la secuencia de actos, los elementos clave y las responsabilidades de los diversos órganos subsidiarios del WP.29 en la elaboración, la armonización o la enmienda de normas y es aplicable a todas las demás actividades técnicas del WP.29 (véanse los cuadros 5 y 6).

#### Presentación de una propuesta de trabajo y de acción normativa

La iniciación de todas las actividades de normativas en virtud de un acuerdo administrado por el WP.29 se ajusta a un procedimiento común. La primera fase es la presentación de una propuesta escrita, que el WP.29 examinará. Sólo pueden presentar propuestas de esta clase los participantes especificados en el mandato y el reglamento del WP.29. La propuesta se presenta para examen al Comité Administrativo de Coordinación de los Trabajos (WP.29/AC.2) y, si se la considera compatible con el mandato en materia de seguridad, protección del medio ambiente y defensa contra el robo del WP.29, se propone al WP.29 que la incluya en el programa de trabajo.

#### Programa de trabajo del WP.29

Los participantes en el WP.29 examinan y debaten todas las cuestiones cuya inclusión en el programa recomiende el WP.29/AC.2 y, cuando así lo acuerden de conformidad con el mandato y el reglamento del WP.29, modifican y adoptan el programa de trabajo. El WP.29 determina luego el grupo de trabajo subsidiario (véase el capítulo X del reglamento) al que se encomendará la realización de la actividad técnica precisa compatible, cuando sea necesario, con las condiciones establecidas en el acuerdo o los acuerdos pertinentes.

#### Elaboración de una norma técnica

El Grupo de Trabajo subsidiario del WP.29 (GR) se ocupará de la elaboración, armonización o enmienda de las especificaciones técnicas contenidas en las normas sobre vehículos de ruedas y sobre el equipo y las piezas que se puedan montar o utilizar en esos vehículos. Típicamente, esta actividad comprende, aunque no exclusivamente, sectores como las metodologías de prueba, los valores límite, el diseño del vehículo o del componente o las normas de funcionamiento, las marcas de homologación o certificación, etc.

Como las normas elaboradas por el WP.29 son "facultativas", no tienen fuerza de ley hasta que son aprobadas y aplicadas por las Partes Contratantes de un acuerdo en su legislación nacional (el anexo VI contiene varios sistemas de reglamentación y aplicación nacionales y

regionales). Así pues, se considera que los elementos de una norma que guardan relación con su aprobación y aplicación corresponden a la jurisdicción política de las Partes Contratantes del correspondiente acuerdo. Estos elementos comprenden la evaluación de la conformidad (homologación, autocertificación, etc.), los procedimientos de certificación, el reconocimiento recíproco, las fechas de entrada en vigor y los procedimientos de aplicación y figuran en un anexo de la norma recomendada para establecimiento o aprobación en virtud del acuerdo correspondiente. En la preparación de esos elementos, el GR deberá tener en cuenta las consecuencias "técnicas" de su aplicación especificadas en el acuerdo pertinente (véanse los anexos II, III y IV).

Para la elaboración de las normas, el GR deberá tener en cuenta:

- Los objetivos de la nueva norma o de la enmienda de una norma existente, como un aumento de la seguridad del vehículo, una reducción de sus efectos en el medio ambiente, su eficiencia energética y la protección contra el robo;
- La mejor tecnología disponible y, cuando proceda, las posibles mejoras tecnológicas incrementales que constituyan un paso importante hacia el logro de los objetivos de la reglamentación y beneficien al público;
- Los beneficios que podrían aportar los diversos niveles de tecnología y los niveles de rigor normativo o de funcionamiento;
- El coste, tanto monetario como social, que suponga cada nivel de rigor normativo o de funcionamiento;
- La relación o la posible interacción de una norma técnica precisa con otras normas en vigor o que vayan a adoptar las Partes Contratantes de los acuerdos existentes administrados por el WP.29.

Durante todo el proceso de elaboración de una norma o de una enmienda, el GR presentará informes sobre la marcha de sus trabajos al WP.29 y, cuando el WP.29 se lo indique, efectuará revisiones y procederá a investigaciones adicionales para resolver los nuevos problemas que plantee la labor que se le ha encomendado. Al terminar su labor, el GR presentará su recomendación final sobre la norma o la enmienda al WP.29.

#### Examen y recomendaciones del WP.29

Cuando recibe una recomendación final de un GR sobre una norma nueva, armonizada o enmendada, el WP.29 inicia su examen y todos los participantes debaten la recomendación. En ausencia de objeciones de fondo y solicitudes de ulterior actividad al GR, el WP.29 someterá oficialmente la recomendación al comité ejecutivo del acuerdo correspondiente para que éste lo examine con miras al establecimiento o la adopción de una norma de la CEPE, una norma técnica mundial, una norma o la enmienda de cualquiera norma existente.

## Establecimiento o adopción de normas y de enmiendas de normas

El Comité Ejecutivo del Acuerdo correspondiente (AC.1 para el Acuerdo de 1958, AC.3 para el Acuerdo Mundial de 1998 y AC.4 para el Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica) examinará la medida recomendada para determinar si es compatible con las disposiciones y condiciones especificadas en el respectivo Acuerdo. Una vez establecida la compatibilidad, el Comité Ejecutivo votará, del modo previsto en el respectivo Acuerdo, sobre el establecimiento o la adopción de la norma o enmienda recomendada. Cabe que la norma técnica mundial no se establezca en virtud del Acuerdo de 1998, pero ello no excluye su aprobación como norma de la CEPE en virtud del Acuerdo de 1958 y viceversa. Una vez establecida o adoptada, el Comité Ejecutivo pedirá a la Secretaría de la CEPE que transmita al Secretario General de las Naciones Unidas la norma establecida o adoptada, o la enmienda de la norma, con su petición de que se la establezca oficialmente en el marco de la CEPE. Una norma nueva adoptada en virtud del Acuerdo de 1958 se designará así: E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2/Add.#. La norma técnica mundial que figure en el Registro Mundial en virtud del Acuerdo Mundial de 1998 llevará la designación: ECE/TRANS/132/GTR/#. La norma establecida en virtud del Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica se llamará: ECE/RCTE/CONF./4/Add.#.

## Información sobre las normas

La información detallada sobre la situación de las normas de la CEPE anexas al Acuerdo de 1958, las normas técnicas mundiales que figuren en el Registro Mundial del Acuerdo Mundial de 1998 y las normas anexas al Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica se pueden obtener por Internet en el sitio web del WP.29: <http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.htm>.

Las normas de la CEPE anexas al Acuerdo de 1958 se pueden encargar y adquirir en la siguiente dirección:

Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra  
División de Servicios de Conferencias  
Sección de Distribución y Ventas, oficina C.115-1  
Palais des Nations  
CH-1211 Ginebra 10, Suiza

Fax: (+41-22) 91-70027  
Correo electrónico: [unpubli@un.org](mailto:unpubli@un.org)

## Capítulo VI

### **Consideraciones especiales que comportan los acuerdos administrados por el WP.29**

"Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos" (Acuerdo de 1998)

El Acuerdo de 1998 comprende seis disposiciones exclusivas e importantes para la elaboración y el establecimiento de normas técnicas mundiales:

- Prevé el examen de las propuestas de elaboración de normas de las Partes Contratantes del Acuerdo (art. 3).
- Especifica los criterios requeridos para armonizar las normas del Compendio y las normas de la CEPE existentes, la elaboración de nuevas normas técnicas mundiales y la enmienda de las normas técnicas mundiales ya existentes (art. 4).
- Requiere la creación de un Compendio de las normas técnicas mundiales cuya armonización se propone. El Compendio está constituido por las normas nacionales o regionales existentes seleccionadas para su armonización mundial (art. 5).
- Requiere el establecimiento de un Registro de normas técnicas mundiales (art. 6).
- Especifica el proceso para enmendar las normas técnicas mundiales establecidas (art. 6).
- Exige el consenso de todas las partes contratantes para el establecimiento o la enmienda de una norma técnica mundial (párrafo 3 del artículo 6).

El Acuerdo no obliga a las Partes Contratantes a especificar el régimen de evaluación de la conformidad (por ejemplo, homologación, autocertificación, etc.), ni a comprometerse a reconocer recíprocamente las normas adoptadas por otras Partes Contratantes y tampoco impone un régimen de observancia. A este respecto, el Acuerdo preserva el derecho soberano de cada Parte Contratante a aplicar y a exigir el cumplimiento de la norma técnica mundial de conformidad con su legislación o su proceso normativo nacional o regional respectivo. El anexo III contiene una descripción más detallada.

"Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones" (Acuerdo de 1958 revisado en 1995)

El Acuerdo de 1958 tiene un largo historial normativo, concebido inicialmente para facilitar la libre circulación y la venta transfronterizas de vehículos de ruedas dentro de una región de Europa. Para alcanzar este objetivo, el Acuerdo contenía diversas disposiciones encaminadas a reducir la carga que suponía para las Partes Contratantes el proceso repetitivo de prueba y certificación. Las enmiendas introducidas más tarde en el Acuerdo, antes descritas, han servido para ampliar el alcance de sus actividades y para obtener la participación de países de regiones distintas de la región europea original y de otras regiones del mundo. Sin embargo, el Acuerdo sigue conteniendo algunas de las disposiciones iniciales que impiden que ciertos países sean Partes Contratantes a causa de su legislación nacional. Entre las disposiciones exclusivas del Acuerdo de 1958 cabe citar:

- Las condiciones para certificar la verificación de que un vehículo, un equipo o un repuesto presentado por un fabricante cumple las exigencias de una norma determinada de la CEPE. La verificación podrá ser efectuada por la autoridad competente designada por la Parte Contratante que expedirá el certificado (art. 1).
- Las condiciones que requieren el reconocimiento recíproco por las Partes Contratantes de las homologaciones de otras Partes Contratantes (art. 1).
- Las condiciones que dan como resultado la adopción de una norma si, en un plazo de seis meses a partir de su notificación a las Partes Contratantes por el Secretario General de las Naciones Unidas, un tercio o menos de las Partes Contratantes en el momento de la notificación han comunicado al Secretario General su desacuerdo con la norma (art. 1).
- Las condiciones que fijan la fecha en que la norma entrará en vigor para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo al Secretario General (art. 1).
- La condición de que toda Parte Contratante que aplique una norma anexa al Acuerdo deberá entender que los productos homologados son conformes con la legislación de todas las Partes Contratantes que aplican dicha norma por homologación (art. 3).
- Las condiciones que exigen la notificación por la Parte Contratante cuya autoridad competente haya determinado que un producto no corresponde a los productos homologados a la autoridad competente de la Parte Contratante que haya homologado dicho producto. La Parte Contratante que haya efectuado la homologación comunicará a todas las demás Partes Contratantes que apliquen la norma por homologación las medidas que haya tomado para obtener la conformidad del producto (art. 4).
- Las condiciones que requieren que las autoridades competentes de cada Parte Contratante que aplique las normas de la CEPE por homologación envíe mensualmente a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes una lista de los productos cuya homologación haya rehusado o haya retirado en el curso de ese mes (art. 5).

Véase una descripción más detallada de estas condiciones en el anexo II.

"Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones"  
(Acuerdo de 1997)

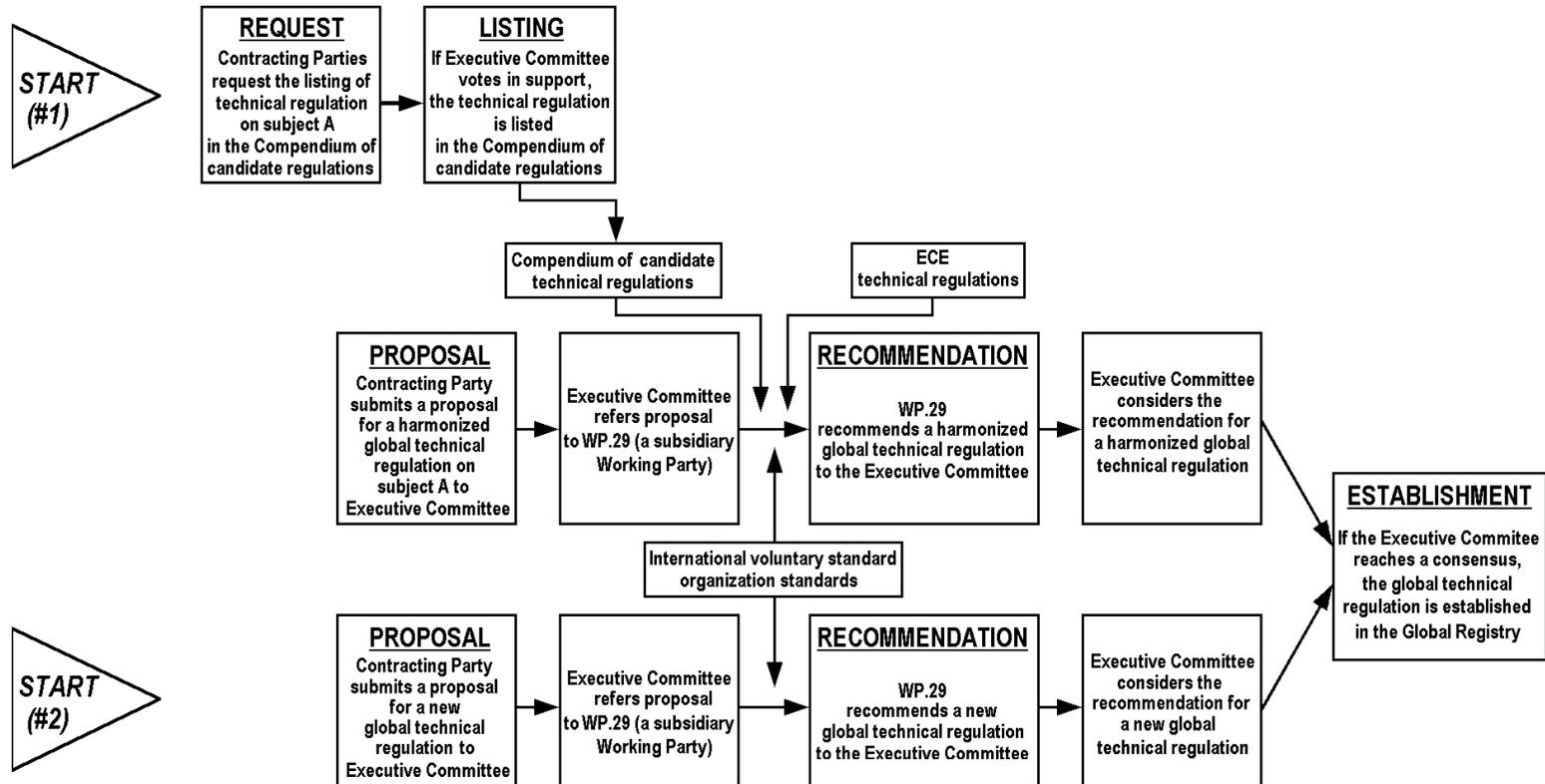
El Acuerdo de 1997 tenía por objeto garantizar el buen mantenimiento y la debida inspección de los vehículos en servicio para que conserven durante toda su vida útil la calidad de funcionamiento garantizada por la homologación, sin degradación excesiva.

Las disposiciones del Acuerdo de 1997 relativas al establecimiento de las normas que se anexarían al Acuerdo correspondían a las del Acuerdo de 1958, cuya eficacia estaba sobradamente demostrada.

El anexo IV contiene una descripción más detallada.

**Cuadro 5**

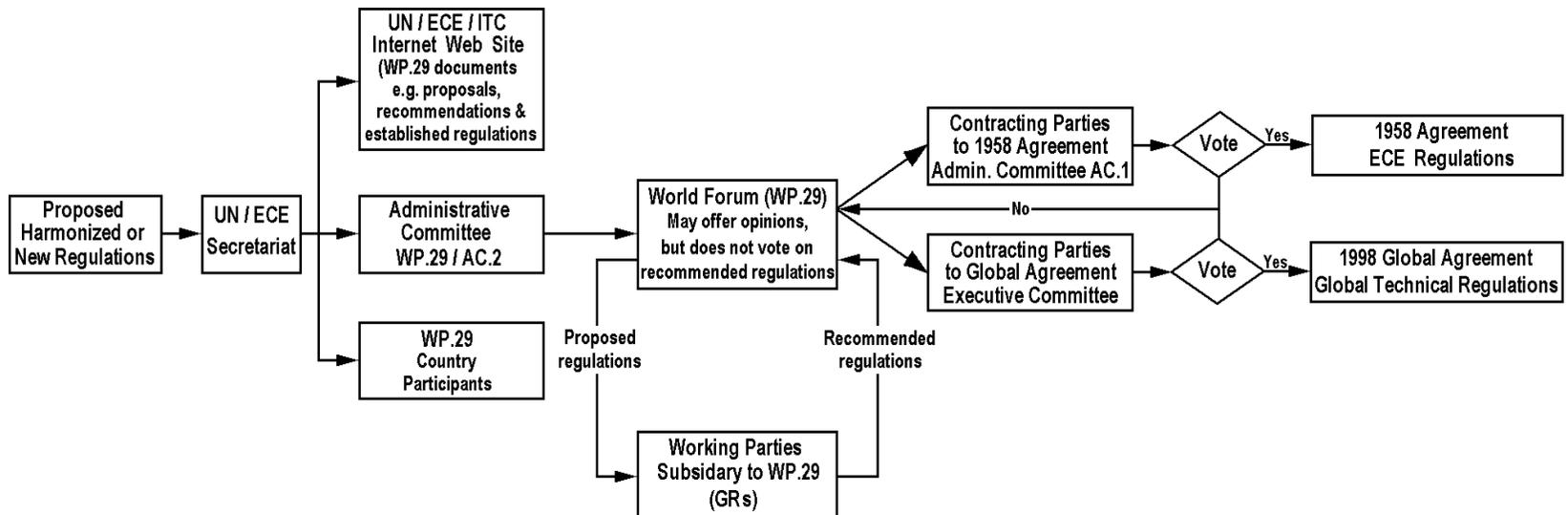
**ESTABLECIMIENTO DE NORMAS TÉCNICAS MUNDIALES ARMONIZADAS (1) Y NUEVAS (2)**



## Cuadro 6

### FORO MUNDIAL 29 DE LA CEPE

### EXAMEN Y ESTABLECIMIENTO DE NORMAS



Anexo I

**MANDATO Y REGLAMENTO DEL FORO MUNDIAL PARA LA  
ARMONIZACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE  
VEHÍCULOS (WP.29)**

(Reproducción del documento TRANS/WP.29/690)

## MANDATO DEL WP.29

1. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) (en lo sucesivo el WP.29), en el marco de las políticas de las Naciones Unidas y de la Comisión Económica para Europa (en lo sucesivo CEPE), bajo la supervisión general del Comité de Transportes Interiores (CTI) y siempre que su acción sea conforme con el mandato de la CEPE (documento E/ECE/778/Rev.3) y compatible con los acuerdos enumerados en el anexo 1:

- a) Iniciará y continuará el proceso encaminado a la armonización o la elaboración de normas técnicas o la enmienda de normas técnicas que puedan ser aceptadas en todo el mundo y que tengan por objeto mejorar la seguridad de los vehículos, proteger el medio ambiente, promover la eficiencia energética y proteger contra el robo, estableciendo condiciones uniformes para la práctica de inspecciones técnicas periódicas y reforzando las relaciones económicas en el mundo, con arreglo a los objetivos descritos en el respectivo Acuerdo.
- b) Fomentará el reconocimiento recíproco de las homologaciones, los certificados y las inspecciones técnicas periódicas entre las Partes Contratantes de los Acuerdos que prevean expresamente esta medida.
- c) Servirá de órgano técnico especializado para los Acuerdos pertinentes establecidos bajo los auspicios del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas. Su función es preparar recomendaciones sobre la elaboración o la enmienda de normas técnicas que puedan ser aceptadas en el mundo entero y sobre condiciones uniformes para la inspección técnica periódica compatibles con las disposiciones de esos Acuerdos.
- d) Promoverá la participación de todos los países en sus actividades favoreciendo la cooperación y la colaboración con los países y las organizaciones regionales de integración económica que no participen todavía en las actividades del WP.29, en relación con las cuestiones técnicas que se someten al WP.29.
- e) Incitará a todos sus participantes a aplicar o a incluir en su legislación las normas técnicas armonizadas y las condiciones para la inspección periódica.
- f) Elaborará de manera coordinada y coherente el programa de trabajo en relación con cada uno de los Acuerdos.
- g) Creará un ambiente de trabajo que facilite el cumplimiento por las Partes Contratantes de las obligaciones que han contraído en virtud de los respectivos Acuerdos.
- h) Garantizará la receptividad y la transparencia en los períodos de sesiones.

2. Este Mandato y el Reglamento se aplican al WP.29 y no modifican las disposiciones de los Acuerdos enumerados en el anexo 1.

## **REGLAMENTO DEL WP.29**

### **CAPÍTULO I**

#### **Participación**

##### **Artículo I**

a) Serán participantes los países especificados en el párrafo 7 del mandato de la CEPE (documento E/ECE/778/Rev.3).

Serán participantes los países mencionados en el párrafo 11 del mandato de la CEPE y que son Partes Contratantes de cualquiera de los acuerdos enumerados en el anexo 1.

Serán participantes las organizaciones regionales de integración económica creadas por países que son miembros de la CEPE o de las Naciones Unidas y que son Partes Contratantes en cualquiera de los acuerdos enumerados en el anexo 1.

b) Los países mencionados en el párrafo 11 del mandato de la CEPE podrán, previa notificación a la Secretaría, participar con carácter consultivo en el WP.29 para el examen de cualquier cuestión que le interese de un modo especial.

c) Los organismos y organizaciones mencionados en los párrafos 12 y 13 del mandato de la CEPE podrán, previa notificación a la Secretaría, participar con carácter consultivo en el WP.29 para el examen de cualquier cuestión que revista para ellos particular interés.

### **CAPÍTULO II**

#### **Períodos de sesiones**

##### **Artículo 2**

Los períodos de sesiones se celebrarán en las fechas que determine el Secretario Ejecutivo de la CEPE.

##### **Artículo 3**

Los períodos de sesiones se celebrarán normalmente en la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra, Suiza. Si el WP.29 desea celebrar un período determinado de sesiones en otro lugar, se aplicarán las normas y disposiciones pertinentes de las Naciones Unidas.

##### **Artículo 4**

La Secretaría distribuirá, por lo menos seis (6) semanas antes de que comience un período de sesiones, el aviso de la fecha de apertura de dicho período de sesiones, junto con un ejemplar del programa provisional. Los documentos básicos sobre cada tema que figure en el programa

provisional del período de sesiones estarán disponibles en el sitio del WP.29 en Internet y se enviará un ejemplar impreso a más tardar (6) semanas antes del comienzo del período de sesiones. En casos excepcionales, la Secretaría podrá distribuir los documentos básicos en el curso del período de sesiones. Los participantes especificados en el artículo 1 podrán distribuir documentos oficiosos, previa autorización del Presidente y en consulta con la Secretaría, antes de un período de sesiones o en el curso del mismo. Estos documentos oficiales guardarán relación con los temas inscritos en el programa aprobado de la reunión correspondiente. Cuando sea posible, la Secretaría (véase el capítulo VI) pondrá los documentos oficiales a disposición en el sitio del WP.29 en Internet.

### CAPÍTULO III

#### Programa

#### Artículo 5

La Secretaría, en consulta con el Comité Administrativo para la coordinación de los trabajos (WP.29/AC.2), preparará el programa provisional de cada período de sesiones del WP.29 (véase el capítulo IX).

#### Artículo 6

El programa provisional del período de sesiones del WP.29 comprenderá:

- a) Temas relacionados con cualquiera de los acuerdos enumerados en el anexo 1;
- b) Cuestiones planteadas en períodos de sesiones precedentes del WP.29;
- c) Temas propuestos por cualquier participante en el WP.29 y aceptados en el programa de trabajo del WP.29;
- d) Temas propuestos por el Presidente o el Vicepresidente de cualquier órgano subsidiario del WP.29;
- e) Todo otro tema que el Presidente o el Vicepresidente del WP.29 o la Secretaría juzgue oportuno incluir.

#### Artículo 7

El primer tema del programa provisional de cada período de sesiones será la aprobación del programa.

#### Artículo 8

El WP.29 podrá modificar en cualquier momento su programa.

## Artículo 9

El programa provisional de cada período de sesiones de un órgano subsidiario del WP.29 (véanse el capítulo X y el anexo 2) será preparado por la Secretaría en consulta con el Presidente o el Vicepresidente de ese órgano o con ambos, y corresponderá al programa de trabajo aprobado por el WP.29. El marco para el programa de las futuras reuniones se preparará en general en reuniones anteriores.

## CAPÍTULO IV

### Representación y credenciales

#### Artículo 10

Cada uno de los participantes especificados en el artículo 1 estará representado en los períodos de sesiones del WP.29 y en sus órganos subsidiarios por uno o varios representantes acreditados.

#### Artículo 11

Los representantes especificados en el artículo 10 podrán hacerse acompañar a los períodos de sesiones del WP.29 por suplentes y asesores y, en caso de ausencia, el representante podrá ser reemplazado por el suplente.

#### Artículo 12

Las credenciales de los representantes, junto con la designación de un suplente, se transmitirán a la Secretaría antes de la fecha de comienzo de cada período de sesiones del WP.29 y de sus órganos auxiliares.

## CAPÍTULO V

### La Mesa

#### Artículo 13

Al final del último período de sesiones del año, el WP.29 elegirá, entre los representantes de los participantes especificados en el apartado a) del artículo 1, un presidente y uno o varios vicepresidentes, quienes asumirán sus funciones al comienzo del primer período de sesiones del año siguiente. El número de vicepresidentes podrá variar de un año a otro, según sea necesario. Los miembros de la Mesa son reelegibles.

#### Artículo 14

Si el Presidente deja de representar a un participante o no puede seguir cumpliendo sus funciones, uno de los Vicepresidentes, designado por los participantes especificados en el apartado a) del artículo 1, ocupará la presidencia hasta la expiración del mandato. En este caso o si uno de los Vicepresidentes deja de representar a un participante o no puede seguir cumpliendo sus funciones, el WP.29 elegirá a otro Vicepresidente para el resto del mandato.

#### Artículo 15

El Vicepresidente que actúe como Presidente tendrá las mismas atribuciones y obligaciones que éste.

#### Artículo 16

El Presidente o el Vicepresidente que actúe como Presidente participará en el WP.29 en esta calidad y no como representante del participante especificado en el apartado a) del artículo 1 que le haya acreditado. El WP.29 admitirá que un suplente represente a ese participante y ejerza su derecho de voto.

### CAPÍTULO VI

#### Secretaría

#### Artículo 17

La Secretaría, actuando en el marco de la División de Transportes de la Secretaría de la CEPE, proporcionará apoyo administrativo a todos los períodos de sesiones, incluso para la preparación de los informes del período de sesiones. Al final de cada período de sesiones se aprobará el informe del WP.29. La Secretaría preparará los informes de los órganos subsidiarios del WP.29 para su examen y aprobación posteriores por el WP.29.

#### Artículo 18

Durante los períodos de sesiones, la Secretaría prestará ayuda al WP.29 y a sus órganos auxiliares para el cumplimiento del presente Reglamento.

### CAPÍTULO VII

#### Dirección de los debates

#### Artículo 19

Los períodos de sesiones del WP.29 y de sus órganos auxiliares serán públicos.

#### Artículo 20

La Secretaría, en consulta con el WP.29/AC.2, podrá decidir no celebrar un período de sesiones si se considera insuficiente el contenido del programa provisional o el número de representantes acreditados.

#### Artículo 21

Los debates se dirigirán de conformidad con los artículos 24 a 33 del Reglamento de la CEPE, a menos que en el presente Reglamento se disponga otra cosa.

#### Artículo 22

El Presidente podrá limitar el tiempo de uso de la palabra de cada orador.

#### Artículo 23

Cada representante tendrá derecho a declarar su posición y a que ésta quede recogida en el informe del período de sesiones.

### CAPÍTULO VIII

#### Votación

#### Artículo 24

Cada participante especificado en el apartado a) del artículo 1, con excepción de las organizaciones regionales de integración económica, tendrá un voto. Las organizaciones regionales de integración económica especificadas en el apartado a) del artículo 1 sólo podrán votar en lugar de sus Estados miembros y con el número de votos de sus Estados miembros que sean participantes en el WP.29.

#### Artículo 25

Las decisiones del WP.29 se tomarán por mayoría de los participantes especificados en el apartado a) del artículo 1 presentes y votantes y de conformidad con lo previsto en el anterior artículo 24.

#### Artículo 26

La votación se efectuará de conformidad con los artículos 37 a 39 del Reglamento de la CEPE, a menos que en el presente Reglamento se disponga otra cosa.

## Artículo 27

La votación en virtud de los Acuerdos enumerados en el anexo 1 se efectuará de conformidad con el procedimiento de votación especificado en el respectivo Acuerdo.

## CAPÍTULO IX

### Comité Administrativo

## Artículo 28

El WP.29 formará un Comité Administrativo para la Coordinación de los Trabajos, que recibirá el nombre de WP.29/AC.2. En particular, éste:

- a) Preparará y recomendará un programa de trabajo al WP.29, teniendo en cuenta las solicitudes de los participantes especificados en el artículo 1 y la pertinencia y prioridad de esas solicitudes, en particular en relación con los Acuerdos enumerados en el anexo 1;
- b) Examinará los informes y recomendaciones de los órganos subsidiarios e identificará los temas que requieran la adopción de medidas por el WP.29 y el plazo dentro del cual se les deberá examinar;
- c) Formulará recomendaciones al WP.29 sobre cualquier otro trabajo que corresponda a sus actividades; y
- d) Preparará y recomendará al WP.29 el programa provisional de sus períodos de sesiones.

## Artículo 29

El WP.29/AC.2 estará compuesto por:

- a) El Presidente y los Vicepresidentes del WP.29;
- b) El Presidente y los Vicepresidentes del Comité Administrativo o del Comité Ejecutivo de cada Acuerdo enumerado en el anexo 1 y los representantes de la Comunidad Europea, los Estados Unidos de América y el Japón; y
- c) El Presidente y el Vicepresidente de cada órgano subsidiario del WP.29, de conformidad con lo previsto en el capítulo X del presente Reglamento.

## Artículo 30

El WP.29/AC.2 podrá invitar a cualquier otra persona a participar con carácter consultivo.

### Artículo 31

El WP.29/AC.2 se reunirá antes de cada período de sesiones del WP.29, previa notificación de la Secretaría de conformidad con el artículo 4.

### Artículo 32

La Secretaría convocará las reuniones del WP.29/AC.2 en consulta con el Presidente y participará en esas reuniones de conformidad con lo previsto en el capítulo VI.

### Artículo 33

El Presidente del WP.29 presidirá el WP.29/AC.2, a menos que el WP.29/AC.2 decida otra cosa.

## CAPÍTULO X

### Órganos subsidiarios del WP.29

#### Artículo 34

El WP.29 podrá proponer al CTI que establezca un nuevo órgano subsidiario o que disuelva uno ya existente y justificará a la medida propuesta.

#### Artículo 35

Los órganos subsidiarios del WP.29 aplicarán el Reglamento del WP.29, según proceda.

#### Artículo 36

Los órganos subsidiarios estarán compuestos por expertos acreditados por los participantes especificados en el artículo 1.

#### Artículo 37

Al final de su último período de sesiones de cada año, cada órgano subsidiario del WP.29 elegirá, entre los expertos acreditados por los participantes especificados en el apartado a) del artículo 1, un Presidente y, si lo desea, un Vicepresidente.

#### Artículo 38

En la realización de su labor y en la elaboración de sus recomendaciones los órganos subsidiarios tendrán en cuenta las cuestiones técnicas correspondientes a los Acuerdos enumerados en el anexo 1 y toda otra cuestión técnica pertinente. La documentación relacionada con la recomendación que formulen se facilitará a la Secretaría y se pondrá a disposición del público.

## CAPÍTULO XI

### Enmiendas

#### Artículo 39

Todos los artículos del presente Reglamento se podrán enmendar por el procedimiento indicado en el artículo 25.

---

## Anexo 1

### Lista de acuerdos relacionados con el WP.29

Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 (incluidas las enmiendas que entraron en vigor el 16 de octubre de 1995).

(documento E/EC/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997.

(documento ECE/RCTE/CONF./4)

Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.

(documentos ECE/TRANS/132 y ECE/TRANS/132/Corr.1)

---

Anexo 2

Órganos subsidiarios del WP.29

Grupo de Trabajo sobre contaminación y energía	(GRPE)
Grupo de Trabajo sobre disposiciones de seguridad general	(GRSG)
Grupo de Trabajo sobre frenos y aparatos de rodadura	(GRRF)
Grupo de Trabajo sobre alumbrado y señalización luminosa	(GRE)
Grupo de Trabajo sobre seguridad pasiva	(GRSP)
Grupo de Trabajo sobre ruido	(GRB)

---

Anexo II

**ACUERDO RELATIVO A LA ADOPCIÓN DE PRESCRIPCIONES  
TÉCNICAS UNIFORMES PARA VEHÍCULOS DE RUEDAS, EQUIPOS  
Y REPUESTOS QUE PUEDAN MONTARSE O UTILIZARSE EN ESOS  
VEHÍCULOS Y LAS CONDICIONES PARA EL RECONOCIMIENTO  
RECÍPROCO DE LAS HOMOLOGACIONES CONCEDIDAS SOBRE  
LA BASE DE ESAS PRESCRIPCIONES\***

Revisión 2

(Incluye las enmiendas que entraron en vigor el 16 de octubre de 1995)

(Reproducción del documento E/ECE/324-E/ECE/TRANS/505/Rev.2)

---

\* Título anterior del Acuerdo:

Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y repuestos para vehículos automotores, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

## Preámbulo

LAS PARTES CONTRATANTES,

HABIENDO DECIDIDO enmendar el Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes de homologación y al reconocimiento recíproco de la homologación de equipos y repuestos para vehículos automotores, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958, y

DESEANDO definir unas prescripciones técnicas uniformes cuyo cumplimiento baste para que determinados vehículos de ruedas, equipos y repuestos puedan utilizarse en sus países,

DESEANDO adoptar esas prescripciones en sus países cuando sea posible, y

DESEANDO facilitar la utilización de los vehículos, equipos y repuestos en sus países cuando las autoridades competentes de otra Parte Contratante los hayan homologado con arreglo a esas prescripciones,

HAN ACORDADO lo siguiente:

### Artículo 1

1. Las Partes Contratantes, mediante un Comité Administrativo compuesto por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento establecido en el apéndice 1 y sobre la base de los artículos y párrafos que se consignan a continuación, aprobará Normas para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan instalarse y/o utilizarse en esos vehículos. Cuando sea necesario, las prescripciones técnicas incluirán alternativas y, cuando sea posible, estarán orientadas al rendimiento e incluirán métodos de ensayo. Se incluirán las condiciones para la concesión de homologaciones y su reconocimiento recíproco que habrán de utilizar las Partes Contratantes que decidan aplicar las Normas mediante la homologación.

A los fines del presente Acuerdo:

El término "vehículos de ruedas, equipos y repuestos" incluirá cualesquiera vehículos de ruedas, equipos y repuestos cuyas características influyan en la seguridad vial, en la protección del medio ambiente y en el ahorro de energía.

El término "homologación con arreglo a una Norma" se refiere a un procedimiento administrativo en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, tras llevar a cabo las verificaciones necesarias, que un vehículo, equipo o repuesto presentado por el fabricante se ajusta a las prescripciones de la Norma correspondiente. A continuación, el fabricante certifica que todos los vehículos, equipos o repuestos que se comercialicen serán idénticos al prototipo homologado.

Las Normas podrían aplicarse mediante diversos procedimientos administrativos distintos de la homologación. El único procedimiento alternativo generalmente conocido y aplicado en algunos Estados miembros de la Comisión Económica para Europa es la autocertificación, procedimiento mediante el cual el fabricante certifica, sin ningún control administrativo previo,

que todos los artículos comercializados se ajustan a la Norma correspondiente; las autoridades administrativas competentes pueden verificar mediante un muestreo aleatorio del mercado que los productos autocertificados cumplen las prescripciones establecidas en la correspondiente Norma.

2. El Comité Administrativo estará integrado por todas las Partes Contratantes de conformidad con el reglamento que figura en el apéndice 1. Las Normas, una vez adoptadas de conformidad con el procedimiento que se indica en el apéndice 1, serán comunicadas por el Comité Administrativo al Secretario General de las Naciones Unidas (en lo sucesivo "el Secretario General"). El Secretario General notificará esa Norma lo antes posible a las Partes Contratantes.

La Norma se considerará aprobada a menos que, en un plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General su desacuerdo con ella.

En la Norma se contemplarán los siguientes aspectos:

- a) Los vehículos de ruedas, equipos o repuestos afectados;
- b) Las especificaciones técnicas, que incluirán alternativas si fuese necesario;
- c) Los métodos de ensayo mediante los que deberán demostrarse el cumplimiento de los requisitos de rendimiento;
- d) Las condiciones para la concesión de homologaciones y su reconocimiento recíproco, incluidas las marcas de homologación y las condiciones para garantizar la uniformidad de la fabricación;
- e) La(s) fecha(s) en la que entrará en vigor.

La Norma podrá, si fuera necesario, incluir referencias a los laboratorios acreditados por las autoridades competentes en los que deban realizarse los ensayos de los prototipos de vehículos de ruedas, equipos o repuestos presentados para su homologación.

3. Cuando se haya aprobado una Norma, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes contratantes, y especificará las Partes contratantes que hayan presentado objeciones y con respecto a las cuales la Norma no entrará en vigor.

4. La Norma aprobada entrará en vigor en la(s) fecha(s) especificada(s) como Norma anexa al presente Acuerdo para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo.

5. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte Contratante podrá declarar que no se considera obligada por determinadas Normas anexas al presente Acuerdo en ese momento o que no se considera obligada por ninguna de ellas. Si en ese momento estuviera en marcha el procedimiento establecido en los párrafos 2, 3 y 4 del presente artículo con respecto

a un proyecto de norma o a una Norma aprobada, el Secretario General comunicará a la nueva Parte Contratante ese proyecto de norma o esa Norma aprobada, que entrará en vigor como Norma para la nueva Parte Contratante únicamente en las condiciones que se especifican en el párrafo 4 del presente artículo. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de esa entrada en vigor. El Secretario General les comunicará también todas las declaraciones relativas a la no aplicación de determinadas Normas que cualquier Parte Contratante pueda formular con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo.

6. Una Parte Contratante que aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un año de antelación, que su administración tiene intención de dejar de aplicarla. El Secretario General comunicará esa notificación a las demás Partes Contratantes.

Las homologaciones concedidas seguirán siendo válidas hasta que se retiren.

Si una Parte Contratantes dejara de conceder homologaciones con arreglo a una Norma:

- Mantendrá una supervisión adecuada de la uniformidad de la fabricación de los productos para los que hubiera concedido homologaciones anteriormente;
- Adoptará las medidas necesarias que figuran en el artículo 4 cuando una Parte Contratante que continúe aplicando la Norma le notifique una falta de uniformidad;
- Seguirá notificando a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes la retirada de homologaciones con arreglo a lo previsto en el artículo 5;
- Seguirá concediendo prórrogas de las homologaciones existentes.

7. Una Parte Contratante que no aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General que tiene intención de aplicarla en lo sucesivo y esa Norma entrará en vigor para esa Parte el sexagésimo día contado a partir de esa notificación. El Secretario General notificará a las Partes Contratantes la entrada en vigor de una Norma para una nueva Parte Contratante que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

8. Las Partes Contratantes para que las que una Norma esté en vigor se denominarán en lo sucesivo "las Partes Contratantes que apliquen una Norma".

## Artículo 2

Las Partes Contratantes que apliquen Normas principalmente mediante la homologación concederán la homologación y las marcas de homologación que se describan en las Normas para los tipos de vehículos de ruedas, equipos o repuestos contemplados en la Norma, siempre que cuenten con la competencia técnica necesaria y den su conformidad a las disposiciones adoptadas para garantizar la uniformidad del producto con el prototipo homologado, según se establece en el apéndice 2. Las Partes Contratantes que apliquen una Norma mediante la homologación denegarán las homologaciones y las marcas de homologación que se describan en la Norma si no se cumplieran las condiciones mencionadas anteriormente.

### Artículo 3

Se considerará que los vehículos de ruedas, equipos o repuestos para los que una Parte Contratante haya concedido una homologación con arreglo a lo dispuesto en el artículo 2 del presente Acuerdo y se hayan fabricado en el territorio de una Parte Contratante que aplique la Norma correspondiente, o en otro país designado por la Parte Contratante que haya homologado los vehículos de ruedas, equipos o repuestos de que se trate se ajustan a la legislación de todas las Partes Contratantes que apliquen esa Norma mediante la homologación.

### Artículo 4

Si las autoridades competentes de una Parte Contratante que aplique una Norma mediante la homologación comprobaran que algunos vehículos sobre ruedas, equipos o repuestos con marcas de homologación concedidas al amparo de esa Norma por una de las Partes Contratantes no se ajustan a los prototipos homologados, notificarán a las autoridades competentes de la Parte Contratante que concedió la homologación. Esa Parte Contratante adoptará las medidas necesarias para hacer que los productos de esos fabricantes se ajusten a los prototipos homologados y comunicará a las demás Partes Contratantes que apliquen la Norma mediante la homologación las medidas que haya adoptado, que podrán incluir, en su caso, la retirada de la homologación. Cuando pudiera existir una amenaza para la seguridad vial o para el medio ambiente, la Parte Contratante que concedió la homologación y posteriormente recibió la información acerca de la no conformidad con el prototipo homologado informará de ello a las demás Partes Contratantes. Las Partes Contratantes podrán prohibir la venta y utilización en su territorio de esos vehículos sobre ruedas, equipos o repuestos.

### Artículo 5

Las autoridades competentes de las Partes Contratantes que apliquen las Normas mediante la homologación enviarán mensualmente a las autoridades competentes de las demás Partes Contratantes una lista de los vehículos de ruedas, equipos o repuestos con respecto a los cuales hayan rechazado o retirado su homologación durante ese mes. Además, cuando reciban una solicitud de la autoridad competente de otra Parte Contratante que aplique una Norma mediante la homologación, enviarán inmediatamente a esa autoridad competente copia de toda la información pertinente sobre la que se basó su decisión de conceder, rechazar o retirar la homologación de un vehículo de ruedas, equipo o repuesto en el marco de esa Norma.

### Artículo 6

1. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa, los países admitidos en la Comisión con carácter consultivo según lo dispuesto en el párrafo 8 del mandato de la Comisión y las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la Comisión Económica para Europa en la que sus Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

Para la determinación del número de votos a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 1 y en el párrafo 2 del artículo 12, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean miembros de la Comisión Económica para Europa.

2. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los Estados Miembros de las Naciones Unidas que participen en determinadas actividades de la Comisión Económica para Europa con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11 del mandato de la Comisión y las organizaciones regionales de integración económica formadas por esos países en las que sus Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

Para la determinación del número de votos a que se hace referencia en el párrafo 2 del artículo 1 y en el párrafo 2 del artículo 12, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Miembros de las Naciones Unidas.

3. La adhesión al Acuerdo enmendado de nuevas Partes Contratantes que no sean Partes en el Acuerdo de 1958 se llevará a cabo mediante el depósito ante el Secretario General del instrumento correspondiente, tras la entrada en vigor del Acuerdo enmendado.

#### Artículo 7

1. Se considerará que el Acuerdo enmendado ha entrado en vigor nueve meses después de que el Secretario General lo haya transmitido a todas las Partes en el Acuerdo de 1958.

2. Se considerará que el Acuerdo enmendado no ha entrado en vigor si alguna de las Partes Contratantes en el Acuerdo de 1958 expresara alguna objeción en el plazo de seis meses desde la fecha de su transmisión por el Secretario General.

3. El presente Acuerdo enmendado entrará en vigor para las nuevas Partes Contratantes que se adhieran a él el sexagésimo día después de que depositen el correspondiente instrumento de adhesión.

#### Artículo 8

1. Cualquier Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo notificándolo al Secretario General.

2. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que la notificación haya sido recibida por el Secretario General.

#### Artículo 9

1. Cualquier nueva Parte Contratante, como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo podrá, en el momento de la adhesión o en cualquier momento posterior, declarar mediante una notificación dirigida al Secretario General que el presente Acuerdo se hará

extensivo a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se hará extensivo al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día desde la fecha en la cual la haya recibido el Secretario General.

2. Cualquier nueva Parte Contratante, como se define en el artículo 6 del presente Acuerdo, que haya formulado una declaración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo en virtud de la cual el presente Acuerdo se haga extensivo a cualquier territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el Acuerdo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, de forma separada con respecto a ese territorio.

#### Artículo 10

1. Cualquier controversia entre dos o más Partes Contratantes respecto de la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverá, en la medida de lo posible, mediante negociación entre ellas.

2. Cualquier controversia que no se haya resuelto mediante la negociación deberá someterse a arbitraje si cualquiera de las Partes Contratantes así lo solicita y se remitirá a uno o más árbitros elegidos de común acuerdo por las Partes en la controversia. Si en el plazo de tres meses a partir de la fecha en que se solicitó el arbitraje las Partes en la controversia no se pusieran de acuerdo en la elección de un árbitro o árbitros, cualquiera de esas Partes podrá pedir al Secretario General que nombre un árbitro único al que se someterá la controversia.

3. La decisión del árbitro o árbitros designados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo será vinculante para las Partes en la controversia.

#### Artículo 11

1. Una nueva Parte Contratante podrá, en el momento de su adhesión al presente Acuerdo, declarar que no se considera obligada por lo dispuesto en el artículo 10. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en el artículo 10 con respecto a cualquier nueva Parte Contratante que haya formulado esa reserva.

2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Secretario General.

3. No se admitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo o a las Normas anexas; pero cualquier Parte Contratante podrá, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, declarar que se propone no aplicar algunas de las Normas o que se propone no aplicar ninguna de ellas.

#### Artículo 12

Las Normas anexas al presente Acuerdo podrán enmendarse con arreglo al siguiente procedimiento:

1. Las enmiendas a las Normas las establecerá el Comité Administrativo según se describe en el párrafo 2 del artículo 1 y de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice 1. Cuando sea necesario, una enmienda podrá incluir las especificaciones existentes como alternativa. Las Partes Contratantes especificarán qué alternativas se proponen aplicar entre las que figuren en las Normas. Las Partes Contratantes que apliquen alternativas que figuren en una Norma no estarán obligadas a aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a alternativas anteriores contempladas en la misma Norma. Las Partes Contratantes que apliquen únicamente las enmiendas más recientes no estarán obligadas a aceptar las homologaciones concedidas con arreglo a enmiendas anteriores o a Normas sin enmendar. Las Partes Contratantes que apliquen una serie de enmiendas anteriores o la Norma sin enmendar aceptarán las homologaciones concedidas con arreglo a una serie de enmiendas posteriores. El Comité Administrativo comunicará al Secretario General las enmiendas a las Normas una vez aprobadas. El Secretario General notificará esas enmiendas lo antes posible a las Partes Contratantes que apliquen la Norma.

2. Una enmienda de una Norma se considerará adoptada a menos que, en el plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de que están en desacuerdo con la enmienda. Si transcurrido ese plazo el Secretario General no hubiera recibido declaraciones de desacuerdo de más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma, el Secretario General declarará adoptada la enmienda lo antes posible y será vinculante para las Partes Contratantes que aplicasen la Norma y no hubiesen declarado su desacuerdo con ella. Cuando una Norma se enmiende y al menos un quinto de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma sin enmendar declaren posteriormente su deseo de seguir aplicando la Norma sin enmendar, esa Norma sin enmendar se considerará una alternativa a la Norma enmendada y se incorporará oficialmente como tal a la Norma con efectos a partir de la fecha de adopción de la enmienda o de su entrada en vigor. En ese caso, las obligaciones de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma serán las que se establecen en el párrafo 1.

3. Si una nueva Parte Contratante se adhirió al presente Acuerdo en el período comprendido entre el momento de la notificación de una enmienda de una Norma por el Secretario General y su entrada en vigor, la Norma en cuestión no entrará en vigor para esa Parte Contratante hasta transcurridos dos meses desde la fecha en que acepte oficialmente la enmienda o hasta transcurridos dos meses de la expiración de un período de seis meses desde la fecha en que el Secretario General hubiera comunicado a esa Parte la enmienda propuesta.

### Artículo 13

El texto del propio Acuerdo y sus apéndices podrán enmendarse con arreglo al procedimiento siguiente:

1. Cualquier Parte Contratante podrá proponer una o más enmiendas del presente Acuerdo o sus apéndices. El texto de cualquier propuesta de enmienda del Acuerdo o sus apéndices se transmitirá al Secretario General, quien lo remitirá a todas las Partes

Contratantes e informará al respecto a todos los demás países a los que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 6.

2. Cualquier propuesta de enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará aceptada si ninguna Parte Contratante expresa una objeción en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la distribución de la propuesta de enmienda por el Secretario General.

3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes. Si se hubiera expresado una objeción a la propuesta de enmienda se considerará que la enmienda no ha sido aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se expresara ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes transcurridos tres meses desde la expiración del período de seis meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

#### Artículo 14

Además de las notificaciones que se contemplan en los artículos 1, 12 y 13 del presente Acuerdo, el Secretario General notificará a las Partes Contratantes:

- a) Las adhesiones que se produzcan con arreglo a lo dispuesto al artículo 6;
- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7;
- c) Las denuncias formuladas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8;
- d) Las notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9;
- e) Las declaraciones y notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 11;
- f) La entrada en vigor de cualquier enmienda de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 12;
- g) La entrada en vigor de cualquier enmienda con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 13.

#### Artículo 15

1. Si en la fecha de entrada en vigor de las disposiciones anteriores estuvieran en marcha los procedimientos previstos en los párrafos 3 y 4 del artículo 1 del Acuerdo sin enmendar para la adopción de una nueva Norma, esa nueva Norma entrará en vigor según lo dispuesto en el párrafo 5 de ese artículo.

2. Si en la fecha de entrada en vigor de las anteriores disposiciones estuvieran en marcha los procedimientos previstos en el párrafo 1 del artículo 12 del Acuerdo sin enmendar

para la adopción de una enmienda de una Norma, esa enmienda entrará en vigor con arreglo a lo dispuesto en ese artículo.

3. Si todas las Partes Contratantes en el Acuerdo convinieran en ello, cualquier Norma adoptada con arreglo a lo dispuesto en el Acuerdo sin enmendar se considerará como si fuera una Norma adoptada con arreglo a las disposiciones anteriores.

---

## Apéndice 1

### COMPOSICIÓN Y REGLAMENTO DEL COMITÉ ADMINISTRATIVO

#### Artículo 1

El Comité Administrativo estará compuesto por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo enmendado.

#### Artículo 2

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas proporcionará servicios de secretaría al Comité.

#### Artículo 3

El Comité, en la primera sesión que celebre cada año, elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente.

#### Artículo 4

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará el Comité bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa cuando sea necesario establecer una nueva Norma o una enmienda de una Norma.

#### Artículo 5

Las nuevas Normas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un quórum de no menos de la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del quórum, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren. Las nuevas Normas quedarán aprobadas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

#### Artículo 6

Las propuestas de enmienda de las Normas se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un quórum de no menos de la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del quórum, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren. Las nuevas Normas quedarán aprobadas si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

## Apéndice 2

### UNIFORMIDAD DE LOS PROCEDIMIENTOS DE FABRICACIÓN

#### 1. EVALUACIÓN INICIAL

- 1.1. Las autoridades de las Partes Contratantes encargadas de la homologación deberán verificar, antes de conceder la homologación, la existencia de arreglos y procedimientos satisfactorios que garanticen un control eficaz de manera que los vehículos, equipos o piezas que se fabriquen sean conformes al prototipo homologado.
- 1.2. El requisito que figura en el párrafo 1.1 deberá verificarse a satisfacción de la autoridad que conceda la homologación, pero podrá verificarlo también, en nombre y a petición de la autoridad que conceda la homologación, la autoridad de otra Parte Contratante encargada de la homologación. En ese caso, esta última autoridad preparará una declaración de cumplimiento en la que se expongan las zonas e instalaciones de producción que haya examinado que revistan interés para el producto o productos que se vayan a homologar.
- 1.3. Las autoridades encargadas de la homologación deberán aceptar también la certificación de que el fabricante cumple la norma armonizada ISO 9002 (cuyo ámbito abarque el producto o productos que vayan a homologarse), o una acreditación equivalente, como suficiente a los efectos del cumplimiento de requisito que figura en el párrafo 1.1. El fabricante deberá facilitar los detalles de la certificación y se comprometerá a informar a la autoridad encargada de la homologación de cualquier modificación de la validez o del ámbito de dicha certificación.
- 1.4. Cuando reciban una solicitud de la autoridad de otra Parte Contratante, las autoridades encargadas de la homologación enviarán inmediatamente la declaración de cumplimiento que se menciona en la última frase del párrafo 1.2 o comunicarán que no están en condiciones de facilitar esa declaración.

#### 2. UNIFORMIDAD DE LA FABRICACIÓN

- 2.1. Cada vehículo, equipo o repuesto aprobado con arreglo a una Norma anexa al presente Acuerdo deberá fabricarse de forma que sea conforme con el prototipo homologado mediante el cumplimiento de los requisitos que figuran en el presente apéndice y en la mencionada Norma.
- 2.2. Las autoridades de las Partes Contratantes encargadas de la homologación que concedan una homologación con arreglo a una Norma anexa al presente Acuerdo deberán verificar la existencia de arreglos adecuados y planes de control documentados, que deberán acordarse con el fabricante para cada homologación, destinados a realizar a intervalos específicos los ensayos o comprobaciones

necesarios para verificar la continuidad de la uniformidad con el prototipo homologado, incluidos en concreto, cuando proceda, los ensayos que se especifiquen en esa Norma.

- 2.3. El concesionario de la homologación deberá, en particular:
  - 2.3.1. Garantizar la existencia de procedimientos para el control eficaz de la uniformidad de los productos (vehículos, equipos o repuestos) con el prototipo homologado.
  - 2.3.2. Tener acceso a los equipos de ensayo necesarios para comprobar la uniformidad con cada prototipo aprobado.
  - 2.3.3. Garantizar que los datos resultantes queden registrados y que los documentos anexos estén disponibles durante un período que se determinará de acuerdo con la autoridad encargada de la homologación. Ese período no deberá ser superior a diez años.
  - 2.3.4. Analizar los resultados de cada tipo de ensayo, con el fin de verificar y garantizar la estabilidad de las características de los productos, teniendo en cuenta la tolerancia de la fabricación industrial.
  - 2.3.5. Garantizar que para cada tipo de producto se realicen al menos las comprobaciones prescritas en el presente apéndice y los ensayos prescritos en las Normas correspondientes.
  - 2.3.6. Garantizar que cualquier conjunto de muestras o ejemplares para ensayo del que se desprenda la no conformidad con el prototipo en el ensayo en cuestión dé lugar a un nuevo muestreo y ensayo. Deberán tomarse todas las medidas necesarias para volver a la uniformidad de la fabricación correspondiente.
- 2.4. La autoridad que haya concedido la homologación podrá verificar en cualquier momento los métodos de control de la uniformidad que se apliquen en cada centro de fabricación. La frecuencia normal de esas verificaciones deberá ser coherente con los arreglos aceptados (en su caso) con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1.2 ó 1.3 del presente apéndice y será suficiente para garantizar que los controles pertinentes se revisen en un plazo acorde con el clima de confianza establecido por la autoridad encargada de la homologación.
  - 2.4.1. En cada inspección, los registros de los ensayos y de la fabricación se pondrán a disposición del inspector.
  - 2.4.2. Cuando la naturaleza del ensayo lo permita, el inspector podrá elegir aleatoriamente muestras que se someterán a ensayo en el laboratorio del fabricante (o en el del Servicio Técnico cuando así se indique en la Norma anexa al presente Acuerdo). El número mínimo de muestras podrá determinarse con arreglo a los resultados de la verificación del propio fabricante.

- 2.4.3. Cuando el nivel de control parezca insatisfactorio, o cuando parezca necesario verificar la validez de los ensayos realizados en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 2.4.2, el inspector deberá recoger muestras que se enviarán al Servicio Técnico encargado de realizar los ensayos para la homologación.
- 2.4.4. La autoridad encargada de la homologación podrá realizar cualquiera de las comprobaciones o ensayos prescritos en el presente apéndice o en la Norma aplicable anexa al presente Acuerdo.
- 2.4.5. En caso de que en una inspección se produzcan resultados insatisfactorios, la autoridad encargada de la homologación deberá velar por que se tomen todas las medidas necesarias para restaurar la uniformidad de la fabricación lo más rápidamente posible.
-

Anexo III

**ACUERDO RELATIVO AL ESTABLECIMIENTO DE NORMAS TÉCNICAS  
MUNDIALES APLICABLES A LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS Y A LOS  
EQUIPOS Y REPUESTOS QUE PUEDAN MONTARSE O UTILIZARSE  
EN ESOS VEHÍCULOS, HECHO EN GINEBRA EL 25 DE JUNIO DE 1998**

(Reproducción del documento ECE/TRANS/132 y Corr.1)

## PREÁMBULO

LAS PARTES CONTRATANTES,

HABIENDO DECIDIDO adoptar un Acuerdo con el fin de establecer un procedimiento para promover el desarrollo de normas técnicas mundiales que garanticen un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos;

HABIENDO DECIDIDO que ese procedimiento debe promover también la armonización de las normas técnicas existentes, reconociendo el derecho de las autoridades de ámbito regional, nacional y subnacional de aprobar y mantener normas técnicas en las esferas de la salud, la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la disuasión del robo que sean más estrictos que los que se establezcan a nivel mundial;

ESTANDO AUTORIZADAS a concertar un Acuerdo de esa naturaleza según lo dispuesto en el apartado a) del párrafo 1 del mandato de la CEPE y en el artículo 50 del capítulo XIII del reglamento de la CEPE;

RECONOCIENDO que el presente Acuerdo no prejuzga los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes dimanantes de acuerdos internacionales existentes relativos a la salud, la seguridad y la protección del medio ambiente;

RECONOCIENDO que el presente Acuerdo no prejuzga los derechos y obligaciones de las Partes Contratantes dimanantes de los acuerdos celebrados en el marco de la Organización Mundial del Comercio (OMC), incluido el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC), y teniendo la intención de establecer normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo que sirvan de base para sus normas técnicas de una manera coherente con esos acuerdos;

TENIENDO LA INTENCIÓN de que las Partes Contratantes en el presente Acuerdo utilicen las normas técnicas mundiales establecidas en el marco del presente Acuerdo como base para sus normas técnicas;

RECONOCIENDO la importancia que reviste para la salud, la seguridad y el bienestar públicos la continua mejora y elevación de los niveles de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las ventajas para el comercio internacional, la libertad de elección de los consumidores y el precio de los productos que podría suponer el aumento de la convergencia de las normas técnicas vigentes y que se elaboren en el futuro y las especificaciones con ellas relacionadas;

RECONOCIENDO que los gobiernos tienen el derecho de procurar y aplicar mejoras en los niveles de salud, seguridad y protección del medio ambiente, y de determinar si las Normas técnicas mundiales establecidas en el marco del presente Acuerdo pueden satisfacer sus necesidades;

RECONOCIENDO la importante labor de armonización que ya se ha realizado en el marco del Acuerdo de 1958;

RECONOCIENDO el interés y los conocimientos especializados existentes en las diferentes regiones geográficas en cuanto a los problemas relacionados con la seguridad, el medio ambiente, la energía y el robo y los métodos para resolver esos problemas, así como el valor que ese interés y esos conocimientos especializados tienen a la hora de elaborar normas técnicas mundiales que sirvan de ayuda para conseguir esas mejoras y reducir en la mayor medida posible las divergencias;

DESEOSAS de fomentar la adopción en los países en desarrollo de las normas técnicas mundiales establecidas, teniendo en cuenta las características y circunstancias especiales de esos países, y en particular las de los países menos adelantados.

DESEOSAS de que se preste a las normas técnicas aplicadas por las Partes Contratantes la debida consideración mediante procedimientos transparentes para la elaboración de normas técnicas mundiales, y que esa consideración incluya análisis comparativos de los beneficios y de la eficacia en función del costo;

RECONOCIENDO que mediante el establecimiento de normas técnicas mundiales en las que se contemplen altos niveles de protección se alentará a los países a llegar a la conclusión de que esas normas brindan los niveles necesarios de protección y rendimiento en su jurisdicción;

RECONOCIENDO el efecto de la calidad de los combustibles en el rendimiento de los controles ambientales de los vehículos, en la salud humana y en la eficiencia en el uso del combustible; y

RECONOCIENDO que el uso de procedimientos transparentes reviste especial importancia en la elaboración de normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo, y que ese proceso de elaboración debe ser compatible con los procesos de desarrollo normativo de las Partes Contratantes en el presente Acuerdo;

HAN ACORDADO lo siguiente:

## ARTÍCULO 1

### **PROPÓSITO**

- 1.1. El propósito del presente Acuerdo es:
  - 1.1.1. Establecer un proceso de ámbito mundial mediante el cual las Partes Contratantes de todas las regiones del mundo puedan elaborar conjuntamente normas técnicas mundiales relativas a la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos;

- 1.1.2. Velar por que, al elaborar las normas técnicas mundiales, se preste la consideración debida y objetiva a las normas técnicas vigentes en las Partes Contratantes, así como a las normas de la CEPE;
- 1.1.3. Velar por que, al elaborar las normas técnicas mundiales se considere objetivamente, en la forma que proceda, el análisis de la mejor tecnología disponible, las ventajas relativas y la eficacia en función del costo;
- 1.1.4. Velar por la transparencia de los procedimientos empleados en la elaboración de las normas técnicas mundiales;
- 1.1.5. Conseguir un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética y disuasión del robo en la comunidad mundial y velar por que las medidas adoptadas en el marco del presente Acuerdo no fomenten o conduzcan a una reducción de ese nivel en la jurisdicción de las Partes Contratantes, incluso en el plano subnacional;
- 1.1.6. Reducir los obstáculos técnicos al comercio internacional mediante la armonización de las normas técnicas vigentes en las Partes Contratantes y de las normas de la CEPE, y la elaboración de nuevas normas técnicas mundiales que rijan la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la disuasión del robo de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos, de una forma coherente con el logro de un alto nivel de seguridad y protección del medio ambiente y demás fines expuestos más arriba, y
- 1.1.7. Velar por que, cuando sean precisos niveles alternativos de tolerancia para facilitar las actividades normativas de algunos países, en particular de los países en desarrollo, esas necesidades se tengan en cuenta al elaborar y establecer las normas técnicas mundiales.
- 1.2. El presente Acuerdo se aplicará simultáneamente con el Acuerdo de 1958, sin perjuicio de la autonomía institucional de ninguno de los dos Acuerdos.

## ARTÍCULO 2

### **PARTES CONTRATANTES Y CARÁCTER CONSULTIVO**

- 2.1. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la CEPE y los países admitidos en la CEPE con carácter consultivo de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 8 del mandato de la CEPE.
- 2.2. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los Estados Miembros de las Naciones Unidas que participen en algunas actividades de la CEPE con arreglo a lo

dispuesto en el párrafo 11 del mandato de ésta, así como las organizaciones regionales de integración económica constituidas por esos países.

- 2.3. Los organismos especializados y las organizaciones, incluidas las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, reconocidas como entidades consultivas por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas podrán participar con ese carácter en las deliberaciones de los grupos de trabajo durante el examen de cualquier tema que revista especial interés para el organismo u organización de que se trate.

### ARTÍCULO 3

#### COMITÉ EJECUTIVO

- 3.1. Los representantes de las Partes Contratantes constituirán el Comité Ejecutivo del presente Acuerdo y se reunirán como tal al menos una vez al año.
- 3.2. El reglamento del Comité Ejecutivo será el que figura en el anexo B del presente Acuerdo.
- 3.3. El Comité Ejecutivo:
  - 3.3.1. Se ocupará de la aplicación del presente Acuerdo, incluso del establecimiento de prioridades para la realización de actividades en el marco del Acuerdo;
  - 3.3.2. Examinará todas las recomendaciones e informes que le presenten los grupos de trabajo en relación con el establecimiento de normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo;
  - 3.3.3. Desempeñará cualesquiera otras funciones pertinentes en virtud del presente Acuerdo.
- 3.4. El Comité Ejecutivo tendrá la autoridad última en lo que se refiere a la adopción de decisiones acerca de la inclusión de las normas en el Compendio de Posibles Normas Técnicas Mundiales y del establecimiento de normas técnicas mundiales en el marco del presente Acuerdo.
- 3.5. El Comité Ejecutivo, en el desempeño de sus funciones, utilizará información procedente de cualquier fuente que estime conveniente.

### ARTÍCULO 4

#### CRITERIOS PARA LAS NORMAS TÉCNICAS

- 4.1. Para quedar incluida en el Compendio de Posibles Normas según se contempla en el artículo 5 o establecida según se contempla en el artículo 6, una norma técnica deberá satisfacer los criterios siguientes:

- 4.1.1. Facilitar una descripción clara de los vehículos de ruedas, equipos y/o repuestos que puedan montarse y/o utilizarse en esos vehículos y que habrán de quedar sujetos a la norma.
- 4.1.2. Contener especificaciones que:
  - 4.1.2.1. Entrañen un nivel más alto de seguridad, protección del medio ambiente, eficiencia energética o disuasión del robo; y
  - 4.1.2.2. Cuando proceda, estén expresadas en términos de rendimiento en lugar de características de diseño.
- 4.1.3. Incluyan:
  - 4.1.3.1. El método de ensayo mediante el cual haya de demostrarse el cumplimiento de la norma;
  - 4.1.3.2. En el caso de normas que se vayan a incluir en el Compendio con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5, una descripción clara, cuando proceda, de las etiquetas y/o marcas de aprobación o certificación necesarias para la homologación y la uniformidad de la producción o para satisfacer los requisitos de autocertificación del fabricante; y
  - 4.1.3.3. Cuando proceda, un plazo mínimo recomendado, razonable y viable, que las Partes Contratantes deban dejar transcurrir antes de exigir el cumplimiento de la norma.
- 4.2. En una norma técnica mundial se podrán especificar niveles alternativos de tolerancia o de rendimiento, que no serán de ámbito mundial, así como los correspondientes procedimientos de ensayo, cuando sea necesario para facilitar las actividades normativas de algunos países, en particular de los países en desarrollo.

## ARTÍCULO 5

### **COMPENDIO DE POSIBLES NORMAS TÉCNICAS MUNDIALES**

- 5.1. Se creará y mantendrá un compendio de normas técnicas de las Partes Contratantes, que no sean normas de la CEPE, que se propongan para su armonización o adopción como normas técnicas mundiales (que se denominará Compendio de Posibles Normas).
- 5.2. Inclusión de normas técnicas en el Compendio de Posibles Normas

Cualquier Parte Contratante podrá presentar al Comité Ejecutivo una solicitud para que se incluya en el Compendio de Posibles Normas cualquier norma técnica que esa Parte Contratante haya aplicado, esté aplicando o haya adoptado para su aplicación en el futuro.

- 5.2.1. La solicitud que se menciona en el párrafo 5.2 deberá contener:
  - 5.2.1.1. Una copia de esa norma;
  - 5.2.1.2. La documentación técnica que apoye esa norma, incluida documentación relativa a la mejor tecnología disponible, las ventajas relativas y la eficacia en función del costo; y
  - 5.2.1.3. La mención de cualesquiera normas voluntarias internacionales pertinentes que estén en vigor o cuya entrada en vigor sea inminente.
- 5.2.2. El Comité Ejecutivo examinará todas las solicitudes que satisfagan los requisitos establecidos en el artículo 4 y en el párrafo 5.2.1 del presente artículo. La norma técnica se incluirá en el Compendio de Posibles Normas si cuenta con un voto favorable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del anexo B. La documentación presentada con la solicitud relativa a esa norma se adjuntará como anexo de la norma técnica que quedará incluida en el Compendio.
- 5.2.3. El Secretario General considerará que la norma cuya inclusión en el Compendio se haya solicitado ha quedado incluida en éste en la fecha en que se produzca una votación favorable con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 5.2.2 del presente artículo.

### 5.3. Eliminación de normas técnicas incluidas en el Compendio de Posibles Normas

Una norma técnica se eliminará del Compendio de Posibles Normas:

- 5.3.1. Cuando se incluya en el Registro Mundial una norma técnica mundial que contenga especificaciones referidas a los mismos elementos de rendimiento o características de diseño que la norma técnica incluida en el Compendio;
- 5.3.2. Transcurrido un plazo de cinco años desde que se incluyera la norma con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo, o transcurridos períodos subsiguientes de cinco años, a menos que el Comité Ejecutivo confirme, mediante votación favorable de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 7.1 del artículo 7 del anexo B, la inclusión de la norma técnica en el Compendio de Posibles Normas; o
- 5.3.3. En respuesta a una petición escrita de la Parte Contratante que hubiera solicitado inicialmente la inclusión de la norma técnica. En esa petición deberán figurar los motivos para la retirada de la norma.

### 5.4. Disponibilidad de los documentos

Todos los documentos que el Comité Ejecutivo examine en cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo serán de acceso público.

## ARTÍCULO 6

### REGISTRO DE NORMAS TÉCNICAS MUNDIALES

- 6.1. Se creará y mantendrá un registro de las normas técnicas mundiales elaboradas y establecidas con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo. Ese registro se denominará Registro Mundial.
- 6.2. Establecimiento de normas técnicas mundiales en el Registro Mundial mediante la armonización de normas vigentes

Las Partes Contratantes podrán proponer la elaboración de normas técnicas armonizadas relativas a elementos de rendimiento o características de diseño contemplados en normas técnicas incluidas en el Compendio de Posibles Normas, o en alguna norma de la CEPE, o ambas cosas.

  - 6.2.1. La propuesta a que se hace referencia en el párrafo 6.2 deberá contener:
    - 6.2.1.1. Una explicación del propósito de la norma técnica mundial propuesta.
    - 6.2.1.2. Una descripción o, si es posible, el proyecto de texto de la norma técnica mundial propuesta;
    - 6.2.1.3. La documentación que pueda facilitar el análisis de las cuestiones que hayan de abordarse en el informe que se requiere en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.2.4.2.1. del presente artículo;
    - 6.2.1.4. Una lista de todas las normas técnicas del Compendio de Posibles Normas y de cualquier norma de la CEPE que aborden los mismos elementos de rendimiento o características de diseño que se contemplen en la norma técnica mundial propuesta; y
    - 6.2.1.5. Una mención de cualquier norma voluntaria internacional vigente que pueda ser de interés.
  - 6.2.2. Las propuestas que se especifican en el párrafo 6.2.1 del presente artículo se presentarán al Comité Ejecutivo.
  - 6.2.3. El Comité Ejecutivo no remitirá a un grupo de trabajo ninguna propuesta que haya determinado que no cumple los requisitos restablecidos en el artículo 4 y en el párrafo 6.2.1. del presente artículo. Las demás propuestas podrá remitirlas a un grupo de trabajo apropiado.
  - 6.2.4. En respuesta a una propuesta que se le haya remitido con miras a la elaboración de una norma técnica mundial mediante la armonización, el grupo de trabajo empleará procedimientos transparentes para:

- 6.2.4.1. Elaborar recomendaciones relativas a una norma técnica mundial, para lo que:
  - 6.2.4.1.1. Tendrá en cuenta el objetivo de la norma técnica mundial propuesta y la necesidad de establecer niveles alternativos de tolerancia o rendimiento;
  - 6.2.4.1.2. Examinará todas las normas técnicas incluidas en el Compendio de Posibles Normas y normas de la CEPE, en las que se contemplen los mismos elementos de rendimiento;
  - 6.2.4.1.3. Examinará la documentación adjunta a las normas especificadas en el párrafo 6.2.4.1.2. del presente artículo;
  - 6.2.4.1.4. Examinará, en su caso, las evaluaciones de la equivalencia funcional que sean de interés para el examen de la norma técnica mundial propuesta, incluidas las evaluaciones de otras normas relacionadas con ésta;
  - 6.2.4.1.5. Verificará si la norma técnica mundial en elaboración satisface su objetivo declarado y los criterios que figuran en el artículo 4; y
  - 6.2.4.1.6. Tendrá debidamente en cuenta la posibilidad de que la norma técnica se establezca en el marco del Acuerdo de 1958.
- 6.2.4.2. Presentará al Comité Ejecutivo:
  - 6.2.4.2.1. Un informe escrito en el que deberán figurar su recomendación acerca de la norma técnica mundial, incluirse toda la información y los datos técnicos que se hayan tenido en cuenta en la elaboración de su recomendación, describirse la forma en que se haya examinado la información que se especifica en el párrafo 6.2.4.1 del presente artículo, y exponerse los motivos en que se basen sus recomendaciones, inclusive una explicación de por qué se han rechazado de cualesquiera especificaciones normativas y enfoques alternativos examinados; y
  - 6.2.4.2.2. El texto de cualquier norma técnica mundial recomendada.
- 6.2.5. El Comité Ejecutivo, empleando procedimientos transparentes:
  - 6.2.5.1. Determinará si las recomendaciones acerca de la norma técnica mundial y el informe se basan en una realización adecuada y minuciosa de las actividades que se especifican en el párrafo 6.2.4.1 del presente artículo. Si el Comité Ejecutivo determinara que las recomendaciones, el informe y/o el texto de la norma técnica mundial recomendada, en su caso, no son adecuados, devolverá la norma y el informe al grupo de trabajo para su revisión o para la realización de trabajos ulteriores.

- 6.2.5.2. Considerará la posibilidad de establecer una norma técnica mundial que se haya recomendado de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B. Si el Comité Ejecutivo votara por consenso a favor de una norma, esa norma quedará incluida en el Registro Mundial.
- 6.2.6. Se considerará que una norma técnica mundial ha quedado incluida en el Registro Mundial en la fecha en que el Comité Ejecutivo haya votado por consenso a favor de la norma.
- 6.2.7. La secretaría, tras el establecimiento de una norma técnica mundial por el Comité Ejecutivo, adjuntará a dicha norma copia de toda la documentación pertinente, incluso de la propuesta presentada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6.2.1. del presente artículo y las recomendaciones y el informe requeridos en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.2.4.2.1. del presente artículo.

### 6.3. Inclusión de nuevas normas técnicas mundiales en el Registro Mundial

Las Partes Contratantes podrán proponer la elaboración de una nueva norma técnica mundial relativa a elementos de rendimiento o características de diseño que no se contemplen en normas técnicas que figuren en el Compendio de Posibles Normas ni en normas de la CEPE.

- 6.3.1. La propuesta a que se hace referencia en el párrafo 6.3 deberá contener:
  - 6.3.1.1. Una explicación del objetivo de la nueva norma técnica mundial propuesta basada, en la medida de lo posible, en datos objetivos;
  - 6.3.1.2. Una descripción o, si es posible, el proyecto de texto de la nueva norma técnica mundial propuesta;
  - 6.3.1.3. La documentación que pueda facilitar el análisis de las cuestiones que hayan de abordarse en el informe que se requiere en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.3.4.2.1 del presente artículo; y
  - 6.3.1.4. Una mención de cualquier norma voluntaria internacional vigente que pueda ser de interés.
- 6.3.2. Las propuestas que se especifican en el párrafo 6.3.1 del presente artículo se presentarán al Comité Ejecutivo.
- 6.3.3. El Comité Ejecutivo no remitirá a un grupo de trabajo ninguna propuesta que haya determinado que no cumple los requisitos establecidos en el artículo 4 y en el párrafo 6.3.1 del presente artículo. Las demás propuestas podrá remitirlas a un grupo de trabajo apropiado.

- 6.3.4. En respuesta a una propuesta que se le haya remitido con miras a la elaboración de una nueva norma técnica mundial, el grupo de trabajo empleará procedimientos transparentes para:
  - 6.3.4.1. Elaborar recomendaciones relativas a una nueva norma técnica mundial, para lo que:
    - 6.3.4.1.1. Tendrá en cuenta el objetivo de la nueva norma técnica mundial propuesta y la necesidad de establecer niveles alternativos de tolerancia o rendimiento;
    - 6.3.4.1.2. Tendrá en cuenta la viabilidad técnica;
    - 6.3.4.1.3. Tendrá en cuenta la viabilidad económica;
    - 6.3.4.1.4. Examinará las ventajas, incluidas las de las especificaciones normativas y los enfoques alternativos que se hayan considerado;
    - 6.3.4.1.5. Comparará la posible eficacia en función del costo de la norma recomendada con la de las especificaciones normativas y los enfoques alternativos que se hayan considerado;
    - 6.3.4.1.6. Verificará si la nueva norma técnica mundial en elaboración satisface su objetivo declarado y los criterios que figuran en el artículo 4; y
    - 6.3.4.1.7. Tendrá debidamente en cuenta la posibilidad de que la nueva norma técnica se establezca en el marco del Acuerdo de 1958.
  - 6.3.4.2. Presentará al Comité Ejecutivo:
    - 6.3.4.2.1. Un informe escrito en el que deberán figurar su recomendación acerca de la nueva norma técnica mundial, incluirse toda la información y los datos técnicos que se hayan tenido en cuenta en la elaboración de su recomendación, describirse la forma en que se haya examinado la información que se especifica en el párrafo 6.3.4.1 del presente artículo, y exponerse los motivos en que se basen sus recomendaciones, inclusive una explicación de por qué se han rechazado cualesquiera especificaciones normativas y enfoques alternativos examinados; y
    - 6.3.4.2.2. El texto de cualquier nueva norma técnica mundial recomendada.
- 6.3.5. El Comité Ejecutivo, empleando procedimientos transparentes:
  - 6.3.5.1. Determinará si las recomendaciones acerca de la nueva norma técnica mundial y el informe se basan en una realización adecuada y minuciosa de las actividades que se especifican en el párrafo 6.3.4.1 del presente artículo. Si el Comité Ejecutivo determinase que las recomendaciones, el informe y/o el texto de la nueva norma técnica mundial no son adecuados, devolverá la norma y el informe al grupo de trabajo para su revisión o para la realización de trabajos ulteriores.

- 6.3.5.2. Considerará la posibilidad de establecer una nueva norma técnica mundial que se haya recomendado de conformidad con los procedimientos establecidos en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B. Si el Comité Ejecutivo votara por consenso a favor de una norma, esa norma quedará incluida en el Registro Mundial.
- 6.3.6. Se considerará que una norma técnica mundial ha quedado incluida en el Registro Mundial en la fecha en que el Comité Ejecutivo haya votado por consenso a favor de la norma.
- 6.3.7. La secretaría, tras el establecimiento de una nueva norma técnica mundial por el Comité Ejecutivo, adjuntará a dicha norma copia de toda la documentación pertinente, incluso de la propuesta presentada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6.3.1 del presente artículo y las recomendaciones y el informe requeridos en virtud de lo dispuesto en el párrafo 6.3.4.2.1 del presente artículo.
- 6.4. Enmienda de las normas técnicas mundiales establecidas
- El proceso para la enmienda de cualquier norma técnica incluida en el Registro Mundial con arreglo a lo dispuesto en el presente artículo será el mismo que se establece en el párrafo 6.3 del presente artículo para la inclusión de una nueva norma técnica mundial en el Registro Mundial.
- 6.5. Disponibilidad de los documentos
- Todos los documentos examinados o generados por el grupo de trabajo durante el proceso de recomendación de una norma técnica mundial según lo dispuesto en el presente artículo serán de dominio público.

## ARTÍCULO 7

### **ADOPCIÓN, Y NOTIFICACIÓN DE LA APLICACIÓN, DE LAS NORMAS TÉCNICAS MUNDIALES ESTABLECIDAS**

- 7.1. Una Parte Contratante que haya votado a favor del establecimiento de una norma técnica mundial con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6 del presente Acuerdo estará obligada a someter esa norma técnica al proceso utilizado en esa Parte Contratante para adoptar esa norma técnica como instrumento legislativo o reglamentario propio y procurará adoptar una decisión definitiva lo antes posible.
- 7.2. Las Partes Contratantes que adopten una norma técnica mundial establecida como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General la fecha en la que comenzarán a aplicar esa norma. La notificación se enviará antes de transcurridos 60 días desde la adopción de la decisión de adoptar la norma. Si la norma técnica mundial establecida contuviera más de un nivel de tolerancia o rendimiento, en la notificación se especificará cuál de esos niveles de tolerancia o rendimiento se ha elegido.

- 7.3. Las Partes Contratantes a que se hace referencia en el párrafo 7.1 del presente artículo que decidan no adoptar la norma técnica mundial establecida como instrumento establecido o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General su decisión y los motivos por los que se ha adoptado esa decisión. La notificación se enviará antes de transcurridos sesenta (60) días desde la adopción de esa decisión.
- 7.4. Las Partes Contratantes a que se hace referencia en el párrafo 7.1 del presente artículo y que, transcurrido un año desde la fecha de la inclusión de la norma en el Registro Mundial, no la hayan adoptado ni hayan tomado la decisión de no adoptarla como instrumento legislativo o reglamentario propio, facilitarán un informe sobre la situación en que se encuentre el trámite de la norma en el procedimiento nacional. Se presentará un informe de situación por cada uno de los períodos subsiguientes de un año transcurridos sin que se haya adoptado ninguna de esas medidas. Los informes exigidos en virtud del presente párrafo:
- 7.4.1. Incluirán una descripción de las medidas adoptadas durante el año anterior para presentar la norma y adoptar una decisión definitiva y una indicación de la fecha prevista en la que se adoptará esa decisión; y
- 7.4.2. Se presentarán al Secretario General antes de transcurridos 60 días desde el final del período de un año al que se refiera el informe.
- 7.5. Las Partes Contratantes que acepten los productos que cumplan una norma técnica mundial establecida sin adoptar esa norma como instrumento legislativo o reglamentario propio comunicarán por escrito al Secretario General la fecha en que comiencen a aceptar esos productos. Esas Partes Contratantes enviarán la notificación en el plazo de 60 días desde esa aceptación. Si la norma técnica mundial establecida contuviera más de un nivel de tolerancia o de rendimiento, en la notificación se especificará cuál de esos niveles de tolerancia o rendimiento se ha elegido.
- 7.6. Las Partes Contratantes que hayan adoptado como instrumento legislativo o reglamentario propio una norma técnica mundial establecida podrán adoptar la decisión de rescindir o modificar la norma adoptada. Antes de adoptar esa decisión, esas Partes Contratantes lo comunicarán por escrito al Secretario General, así como los motivos por los que tienen previsto hacerlo. Esa comunicación previa se aplicará también a las Partes Contratantes que hayan aceptado productos con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.5 y hayan decidido dejar de aceptarlos. Esas Partes Contratantes comunicarán al Secretario General su decisión de adoptar una norma nueva o enmendada en el plazo de 60 días desde la adopción de esa decisión. Si se le solicitara, las Partes Contratantes facilitarán con prontitud copias de esas normas nuevas o enmendadas a otras Partes Contratantes.

## ARTÍCULO 8

### SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

- 8.1. Las controversias relativas a las disposiciones de una norma técnica mundial establecida se remitirán al Comité Ejecutivo para su solución.
- 8.2. Las controversias entre dos o más Partes Contratantes relativas a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverán, en la medida de lo posible, mediante consultas o negociaciones entre ellas. Cuando no pueda resolverse por esos medios, las Partes en la controversia podrán solicitar al Comité Ejecutivo que la resuelva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.3 del artículo 7 del anexo B.

## ARTÍCULO 9

### CÓMO SE PUEDE SER PARTE CONTRATANTE

- 9.1. Los países y las organizaciones regionales de integración económica que se especifican en el artículo 2 podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo mediante:
  - 9.1.1. La firma sin reservas en cuanto a la ratificación, aceptación o aprobación;
  - 9.1.2. La firma sujeta a ratificación, aceptación o aprobación, seguida de dicha ratificación, aceptación o aprobación;
  - 9.1.3. La aceptación; o
  - 9.1.4. La adhesión.
- 9.2. El instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se depositará en poder del Secretario General.
- 9.3. Tras convertirse en una Parte Contratante:
  - 9.3.1. Una vez que el presente Acuerdo haya entrado en vigor, los países y las organizaciones regionales de integración económica comunicarán con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 qué norma(s) técnica(s) mundial(es) establecida(s) con arreglo al artículo 6 tienen previsto adoptar y cualquier decisión de aceptar productos que cumplan cualquiera de esas normas técnicas mundiales, aun sin adoptar esas normas como instrumentos legislativos o reglamentarios propios. Si la norma técnica mundial establecida de que se trate contuviera más de un nivel de tolerancia o rendimiento, en la notificación se especificará cuál de esos niveles de tolerancia o rendimiento adopta o acepta la Parte Contratante.

- 9.3.2. Las organizaciones regionales declararán en qué materias de su competencia sus Estados miembros les han delegado facultades en esferas contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.
- 9.4. Las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes dejarán de serlo si se les retirasen las facultades declaradas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 9.3.2 del presente artículo, de lo que informarán al Secretario General.

## ARTÍCULO 10

### FIRMA

- 10.1. El presente Acuerdo quedará abierto a la firma el 27 de junio de 1998.
- 10.2. El presente Acuerdo permanecerá abierto a la firma hasta su entrada en vigor.

## ARTÍCULO 11

### ENTRADA EN VIGOR

- 11.1. El presente Acuerdo y sus anexos, que constituyen parte integrante del Acuerdo, entrarán en vigor el trigésimo (30) día contado a partir de la fecha en la que un mínimo de cinco (5) países y/o organizaciones regionales de integración económica se hayan convertido en Partes Contratantes según lo dispuesto en el artículo 9. En ese número mínimo de cinco (5) Partes deberán figurar la Comunidad Europea, el Japón y los Estados Unidos de América.
- 11.2. No obstante, si la condición que figura en el párrafo 11.1 del presente artículo no se cumpliera en el plazo de quince (15) meses desde la fecha que se especifica en el párrafo 10.1, el presente Acuerdo y sus anexos, que constituyen parte integrante del Acuerdo, entrarán en vigor el trigésimo (30) día contado a partir de la fecha en que un mínimo de ocho (8) países y/o organizaciones regionales de integración económica se hayan convertido en Partes Contratantes según lo dispuesto en el artículo 9. Esa entrada en vigor no podrá producirse antes de transcurridos dieciséis (16) meses desde la fecha que se especifica en el párrafo 10.1. Al menos una (1) de esas ocho (8) Partes Contratantes deberá ser la Comunidad Europea, el Japón o los Estados Unidos de América. Para los países u organizaciones regionales de integración económica que se conviertan en Partes Contratantes en el Acuerdo después de su entrada en vigor, el Acuerdo entrará en vigor el sexagésimo (60) día contado a partir de la fecha en que esos países u organizaciones regionales de integración depositen su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

## ARTÍCULO 12

### **RETIRO DEL ACUERDO**

- 12.1. La Partes Contratantes podrán retirarse del presente Acuerdo notificándolo por escrito al Secretario General.
- 12.2. El retiro de una Parte Contratante del presente Acuerdo surtirá efecto un año después de la fecha en que el Secretario General haya recibido la notificación a que se hace referencia en el párrafo 12.1 del presente artículo.

## ARTÍCULO 13

### **ENMIENDA DEL ACUERDO**

- 13.1. Las Partes Contratantes podrán proponer enmiendas del presente Acuerdo y de sus anexos. Las propuestas de enmienda se presentarán al Secretario General, quien las transmitirá a todas las Partes Contratantes.
- 13.2. El Comité Ejecutivo examinará en su siguiente reunión las propuestas de enmienda transmitidas con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 13.1 del presente artículo.
- 13.3. Si las Partes Contratantes presentes y votantes votaran por consenso a favor de la enmienda, el Comité Ejecutivo lo comunicará al Secretario General, quien distribuirá la enmienda a todas las Partes Contratantes.
- 13.4. Se entenderá que una enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 13.3 del presente artículo ha sido aceptada por todas las Partes Contratantes si ninguna de ellas manifiesta una objeción en un plazo de seis (6) meses a partir de la fecha de esa distribución. Si no se manifestaran objeciones, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes tres (3) meses después de transcurrido el período de seis (6) meses a que se hace referencia en el presente párrafo.
- 13.5. Si se manifestara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes. En ese caso, se entenderá que la enmienda no ha sido aceptada y no surtirá efecto alguno.

## ARTÍCULO 14

### **DEPOSITARIO**

El Depositario del presente Acuerdo será el Secretario General de las Naciones Unidas. Además de desempeñar las demás funciones correspondientes al Depositario, el Secretario General notificará lo antes posible a las Partes Contratantes:

- 14.1. La inclusión o retirada de normas técnicas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 5.

- 14.2. El establecimiento o la enmienda de normas técnicas mundiales con arreglo a lo dispuesto en el artículo 6.
- 14.3. Las notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7.
- 14.4. Las firmas, aceptaciones y adhesiones con arreglo a lo dispuesto en los artículos 9 y 10.
- 14.5. Las notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9.
- 14.6. Las fechas en que el presente Acuerdo entre en vigor para las Partes Contratantes con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11.
- 14.7. Las notificaciones de retiro del presente Acuerdo recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12.
- 14.8. La fecha de entrada en vigor de cualquier enmienda del presente Acuerdo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 13.
- 14.9. Las notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 15 en relación con los territorios.

#### ARTÍCULO 15

##### **EXTENSIÓN DEL ACUERDO A LOS TERRITORIOS**

- 15.1. El presente Acuerdo se hará extensivo a cualquier territorio o territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable una Parte Contratante, a menos que esa Parte Contratante especifique lo contrario antes de la entrada en vigor del Acuerdo para ella.
- 15.2. Las Partes Contratantes podrán denunciar el presente Acuerdo de forma separada para cualquiera de esos territorios con arreglo a lo dispuesto en el artículo 12.

#### ARTÍCULO 16

##### **SECRETARÍA**

La secretaría del presente Acuerdo corresponderá al Secretario Ejecutivo de la CEPE. El Secretario Ejecutivo desempeñará las siguientes funciones de secretaría.

- 16.1. Preparar las reuniones del Comité Ejecutivo y de los grupos de trabajo.
- 16.2. Transmitir a las Partes Contratantes los informes y demás información recibida de conformidad con las disposiciones del presente Acuerdo.
- 16.3. Desempeñar las funciones que le asigne el Comité Ejecutivo.

## Anexo A

### **DEFINICIONES**

A los fines del presente Acuerdo, serán de aplicación las siguientes definiciones:

1. Por lo que respecta a las normas técnicas mundiales elaboradas en el marco del presente Acuerdo, se entenderá por "aceptar" la decisión de una Parte Contratante de permitir la entrada en su mercado de productos que cumplan una norma técnica mundial sin haber adoptado esa norma técnica mundial como instrumento legislativo o reglamentario propio.
2. Por lo que respecta a las normas técnicas mundiales elaboradas en el marco del presente Acuerdo, se entenderá por "adoptar" el acto de promulgar una norma técnica mundial como instrumento legislativo o reglamentario de una Parte Contratante.
3. Por lo que respecta a las normas técnicas mundiales elaboradas en el marco del presente Acuerdo, se entenderá por "aplicar" la decisión de una Parte Contratante de exigir el cumplimiento de una norma técnica mundial a partir de una fecha determinada; en otras palabras, de la fecha de entrada en vigor de la norma en la jurisdicción de una Parte Contratante.
4. Por "artículo" se entenderá un artículo del presente Acuerdo.
5. Por "voto por consenso" se entenderá una votación sobre una cuestión en la que ninguna Parte Contratante presente y votante manifieste objeciones con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 7.2 del artículo 7 del anexo B.
6. Por "Parte Contratante" se entenderá cualquier país u organización regional de integración económica que sea Parte Contratante en el presente Acuerdo.
7. Por "equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en vehículos de ruedas" se entenderán los equipos o repuestos cuyas características influyan en la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética o la disuasión del robo. Esos equipos y repuestos incluirán, sin limitarse a ellos, los sistemas de escape, neumáticos, motores, barreras acústicas, alarmas antirrobo, dispositivos de alerta y sistemas de sujeción para niños.
8. Por "norma técnica mundial establecida" se entenderá una norma técnica mundial que se haya incluido en el Registro Mundial con arreglo a lo dispuesto en el presente Acuerdo.
9. Por "norma técnica incluida en el Compendio de Posibles Normas" se entenderá una norma técnica nacional o regional que se haya incluido en el Compendio de Posibles Normas de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo.

10. Por "autocertificación del fabricante" se entenderá el requisito jurídico establecido por una Parte Contratante en virtud del cual un fabricante de vehículos de ruedas, equipos o repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos deberá certificar que todos los vehículos, artículos, equipos o repuestos que comercialice cumplirán unas especificaciones técnicas concretas.
11. Por "organización regional de integración económica" se entenderá una organización constituida e integrada por Estados soberanos y que tenga competencias en materias contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para todos sus Estados miembros con respecto a esas materias.
12. Por "Secretario General" se entenderá al Secretario General de las Naciones Unidas.
13. Por "procedimientos transparentes" se entenderán los procedimientos diseñados para fomentar la sensibilización del público y su participación en el proceso de desarrollo normativo que se contempla en el presente Acuerdo. Esos procedimientos incluirán la publicación de:
  - 1) La notificación de las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo; y
  - 2) Los documentos de trabajo y los documentos finales.

También se contemplará en ellos la posibilidad de presentar opiniones y argumentos:

- 1) En las reuniones de los grupos de trabajo por conducto de las organizaciones reconocidas como entidades consultivas; y
  - 2) En las reuniones de los grupos de trabajo y del Comité Ejecutivo mediante consultas previas a las reuniones con representantes de las Partes Contratantes.
14. Por "homologación" se entenderá la aprobación escrita de una Parte Contratante (o de la autoridad competente designada por una Parte Contratante) de que un vehículo o un equipo o repuesto que pueda montarse o utilizarse en un vehículo satisface unas especificaciones técnicas concretas, y será una condición previa para la comercialización del vehículo, equipo o repuesto de que se trate.
  15. Por "normas de la CEPE" se entenderán las normas de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas aprobadas en el marco del Acuerdo de 1958.
  16. Por "grupo de trabajo" se entenderá un órgano subsidiario de carácter técnico especializado dependiente de la CEPE cuya función sea la elaboración de recomendaciones relativas al establecimiento de normas técnicas mundiales nuevas o armonizadas para su inclusión en el Registro Mundial y el examen de las enmiendas de las normas técnicas mundiales incluidas en el Registro Mundial.

17. Por "Acuerdo de 1958" se entiende el Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones.
-

## Anexo B

### **COMPOSICIÓN Y REGLAMENTO DEL COMITÉ EJECUTIVO**

#### Artículo 1

Únicamente las Partes Contratantes podrán ser miembros del Comité Ejecutivo.

#### Artículo 2

Todas las Partes Contratantes serán miembros del Comité Ejecutivo.

#### Artículo 3

- 3.1. Con la excepción de lo dispuesto en el párrafo 3.2 del presente artículo, cada Parte Contratante tendrá un voto.
- 3.2. Si una organización regional de integración económica y uno o más de sus Estados miembros fueran Partes Contratantes en el presente Acuerdo, la organización regional de integración económica ejercerá su derecho de voto, en materias de su competencia, con un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Partes Contratantes en el presente Acuerdo. Dicha organización no ejercerá su derecho de voto si lo hiciera alguno de sus Estados miembros y viceversa.

#### Artículo 4

Para poder votar, las Partes Contratantes deberán estar presentes. No será necesario que las Partes Contratantes estén presentes para que pueda votar la organización regional de integración económica a la que pertenezcan.

#### Artículo 5

- 5.1. Para que pueda realizarse una votación se exigirá un quórum de la mitad de las Partes Contratantes.
- 5.2. A los fines de determinar el quórum que se establece en el presente artículo y el número de Partes Contratantes que constituyan un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes según se establece en el párrafo 7.1 del artículo 7 del presente anexo, una organización regional de integración económica y sus Estados miembros se contarán como una Parte Contratante.

#### Artículo 6

- 6.1. En la primera sesión que celebre cada año, el Comité Ejecutivo elegirá de entre sus miembros a un Presidente y un Vicepresidente. El Presidente y el Vicepresidente se elegirán por el voto favorable de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

- 6.2. Ni el Presidente ni el Vicepresidente podrán ser ciudadanos de la misma Parte Contratante durante más de dos años seguidos. En un año determinado, el Presidente y el Vicepresidente no podrán ser ciudadanos de la misma Parte Contratante.

#### Artículo 7

- 7.1. Una norma nacional o regional quedará incluida en el Compendio de Posibles Normas por votación favorable de un tercio de las Partes Contratantes presentes y votantes (según se define en el artículo 5.2 del presente anexo), o de un tercio del número total de votos emitidos, lo que haga más fácil conseguir una votación favorable. En cualquiera de los casos, en el tercio de votos favorables deberá figurar el de la Comunidad Europea, el Japón o los Estados Unidos de América, si alguno de ellos fueran Partes Contratantes.
- 7.2. La inclusión de una norma técnica mundial en el Registro Mundial, la enmienda de una norma técnica mundial establecida y la enmienda del presente Acuerdo se realizarán mediante votación por consenso de las Partes Contratantes presentes y votantes. Una Parte Contratante presente y votante que manifieste una objeción en una cuestión para cuya aprobación sea necesario la votación por consenso deberá facilitar una explicación escrita de su objeción al Secretario General en el plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de la votación. Si esa Parte Contratante no presentara esa explicación durante ese plazo, se considerará que su voto es favorable a la cuestión sobre la que se realizó la votación. Si ninguna de las Partes Contratantes que hubieran expresado una objeción a la cuestión presentase la explicación escrita, se considerará que hubo una votación por consenso a favor de la cuestión por todas las personas presentes y votantes. En ese caso, se considerará como fecha de la votación el primer día después de transcurrido el mencionado plazo de 60 días.
- 7.3. Cualquier otra cuestión se resolverá, a discreción del Comité Ejecutivo, mediante el procedimiento de votación establecido en el párrafo 7.2 del presente artículo.

#### Artículo 8

Las Partes Contratantes que se abstengan en una votación no se considerarán como votantes.

#### Artículo 9

El Secretario Ejecutivo convocará el Comité Ejecutivo cuando sea necesario proceder a una votación de conformidad con lo dispuesto en los artículos 5, 6 ó 13 del presente Acuerdo o cuando sea necesario para realizar actividades en el marco del presente Acuerdo.

Anexo IV

**ACUERDO RELATIVO A LA ADOPCIÓN DE CONDICIONES  
UNIFORMES PARA LA INSPECCIÓN TÉCNICA PERIÓDICA  
DE LOS VEHÍCULOS DE RUEDAS Y EL RECONOCIMIENTO  
RECÍPROCO DE LAS INSPECCIONES**

(Reproducción del documento ECE/RCTE/CONF.4)

## Preámbulo

LAS PARTES CONTRATANTES,

RECONOCIENDO el crecimiento del tráfico por carretera y el consiguiente aumento de los peligros y las molestias, que plantea a todas las Partes Contratantes problemas de naturaleza y gravedad similares en relación con la seguridad y el medio ambiente,

DESEOSAS de lograr una mayor uniformidad en las normas que rigen el tráfico por carretera en Europa y de garantizar un mayor nivel de seguridad y protección del medio ambiente,

DESEOSAS de definir con ese propósito unas condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas cuyo cumplimiento sea suficiente para que esos vehículos reciban el correspondiente certificado en sus países,

CONSIDERANDO que el tiempo necesario para realizar las inspecciones técnicas periódicas de algunos vehículos de ruedas y los gastos consiguientes son factores que pueden afectar a las condiciones de la competencia entre los operadores de transporte por carretera en los territorios de las Partes Contratantes; considerando que los sistemas de ensayo vigentes varían de un territorio a otro,

CONSIDERANDO que resulta, pues, necesario armonizar en la mayor medida posible la frecuencia de los ensayos y los elementos que deban comprobarse obligatoriamente,

CONSIDERANDO que antes de que comience a aplicarse la medida a que se hace referencia en el presente Acuerdo debe darse un plazo suficiente para el establecimiento o la ampliación de los arreglos técnicos y administrativos necesarios para la realización de los ensayos,

HAN ACORDADO lo siguiente:

### Artículo 1

Las Partes Contratantes establecerán Normas para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas matriculados o que presten servicios en su territorio y reconocerán con carácter recíproco las inspecciones realizadas con arreglo a esas Normas. El establecimiento de las Normas corresponderá a un Comité Administrativo integrado por todas las Partes Contratantes de conformidad con lo dispuesto en el reglamento que figura en el apéndice 1 y sobre la base de los párrafos y artículos que figuren más abajo.

A los fines del presente Acuerdo,

El término "vehículos de ruedas" incluirá cualesquiera vehículos automóviles y sus remolques;

El término "inspección técnica" incluirá la inspección de cualesquiera equipos y repuestos que se utilicen en los vehículos de ruedas y cuyas características influyan en la seguridad vial, la protección del medio ambiente o el ahorro de energía; el término "normas para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas" incluirá las disposiciones establecidas para demostrar que se ha seguido el procedimiento administrativo uniforme periódico en virtud del cual las autoridades competentes de una Parte Contratante declaran, una vez realizadas las oportunas comprobaciones, que el vehículo de ruedas se ajusta a las especificaciones de las Normas de que se trate. Servirá como prueba un certificado de inspección técnica cuyo modelo se reproduce en el apéndice 2 del presente Acuerdo.

## Artículo 2

1. Una vez establecida una Norma con arreglo al procedimiento que se indica en el apéndice 1, el Comité Administrativo comunicará dicha norma al Secretario General de las Naciones Unidas, en lo sucesivo "el Secretario General". A continuación, el Secretario General notificará lo antes posible esa Norma a las Partes Contratantes.

La Norma se considerará aprobada a menos que, en un período de seis meses a partir de su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes existentes en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de que están en desacuerdo con ella.

En la Norma se contemplarán los siguientes aspectos:

- a) Las categorías de vehículos de ruedas afectados y la frecuencia de su inspección;
- b) Los equipos o repuestos que hayan de ser inspeccionados;
- c) Los métodos de ensayo mediante los que hayan de demostrarse los requisitos del rendimiento;
- d) Las condiciones para la expedición de un certificado de emisión y su reconocimiento recíproco;
- e) La(s) fecha(s) en la que entrará en vigor la Norma.

La Norma podrá, si fuera necesario, incluir referencias a los laboratorios acreditados por las autoridades competentes en los que puedan realizarse las inspecciones de los vehículos de ruedas.

2. Cuando se haya aprobado una Norma, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes, y especificará las Partes Contratantes que hayan presentado objeciones y con respecto a las cuales la Norma no entrará en vigor.

3. La Norma aprobada entrará en vigor en la(s) fecha(s) especificada(s) como Norma anexa al presente Acuerdo para todas las Partes Contratantes que no hayan notificado su desacuerdo.

4. Al depositar su instrumento de adhesión, cualquier nueva Parte Contratante podrá declarar que no se considera obligada por determinadas Normas anexas al presente Acuerdo en ese momento o que no se considera obligada por ninguna de ellas. Si, en ese momento, estuviera en marcha el procedimiento establecido en los párrafos 1, 2 y 3 del presente artículo con respecto a un proyecto de norma, el Secretario General comunicará a la nueva Parte Contratante ese proyecto de norma, que entrará en vigor como Norma para la nueva Parte Contratante únicamente en las condiciones que se especifican en el párrafo 3 del presente artículo, teniendo en cuenta que el plazo concedido empezará a contar a partir de la fecha en que el proyecto se comunique a esa Parte. El Secretario General notificará a todas las Partes Contratantes la fecha de esa entrada en vigor. El Secretario General les comunicará también todas las declaraciones relativas a la no aplicación de determinadas normas que cualquier Parte Contratante pueda formular con arreglo a lo dispuesto en el presente párrafo.

5. Una Parte Contratante que aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General, con un año de antelación, que su administración tiene intención de dejar de aplicarla. El Secretario General comunicará esa notificación a las demás Partes Contratantes.

6. Una Parte Contratante que no aplique una Norma podrá notificar en cualquier momento al Secretario General que tiene intención de aplicarla en lo sucesivo y esa Norma entrará en vigor para esa Parte el sexagésimo día contado a partir de esa notificación. El Secretario General notificará a las Partes Contratantes la entrada en vigor de una Norma para una nueva Parte Contratante que tenga lugar de conformidad con lo dispuesto en el presente párrafo.

7. Las Partes Contratantes para las que una Norma esté en vigor se denominarán en lo sucesivo "las Partes Contratantes que apliquen una Norma".

8. Las Normas anexas al presente Acuerdo formarán parte integrante de éste.

### Artículo 3

Las Normas anexas al presente acuerdo podrán enmendarse con arreglo al siguiente procedimiento:

1. Las enmiendas de las Normas las establecerá el Comité Administrativo según se describe en los artículos 1 y 2 y de conformidad con el procedimiento indicado en el apéndice 1. El Comité Administrativo comunicará al Secretario General las enmiendas de las Normas una vez aprobadas. El Secretario General notificará esas enmiendas lo antes posible a las Partes Contratantes que apliquen la Norma.

2. Una enmienda de una Norma se considerará adoptada a menos que, en el plazo de seis meses desde su notificación por el Secretario General, más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma en el momento de la notificación hayan informado al Secretario General de que están en desacuerdo con la enmienda. Si, transcurrido ese plazo, el Secretario General no hubiera recibido declaraciones de desacuerdo de más de un tercio de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma, el Secretario General declarará adoptada la

enmienda lo antes posible y será vinculante para las Partes Contratantes que aplicasen la Norma y no hubiesen declarado su desacuerdo con ella. Cuando una Norma se enmiende y al menos un quinto de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma sin enmendar declarasen posteriormente su deseo de seguir aplicando la Norma sin enmendar, esa Norma sin enmendar se considerará una alternativa a la Norma enmendada y se incorporará oficialmente como tal a la Norma con efectos a partir de la fecha de adopción de la enmienda o de su entrada en vigor. En ese caso, las obligaciones de las Partes Contratantes que aplicasen la Norma serán las que se establecen en el párrafo 1.

3. Si una nueva Parte Contratante se adhiriese al presente Acuerdo en el período comprendido entre la notificación de una enmienda de una Norma por el Secretario General y su entrada en vigor, la Norma en cuestión no entrará en vigor para esa Parte Contratante hasta transcurridos dos meses desde la fecha en que acepte oficialmente la enmienda o hasta transcurridos dos meses de la expiración de un período de seis meses desde la fecha en que el Secretario General hubiera comunicado a esa Parte la enmienda propuesta.

#### Artículo 4

1. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los países miembros de la Comisión Económica para Europa, los países admitidos en la Comisión con carácter consultivo con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 8 del mandato de la Comisión y las organizaciones regionales de integración económica constituidas por países miembros de la Comisión Económica para Europa en la que sus Estados miembros hayan delegado facultades en las esferas contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados miembros.

Para la determinación del número de votos a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 2 y en el párrafo 2 del artículo 3, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean miembros de la Comisión Económica para Europa.

2. Podrán ser Partes Contratantes en el presente Acuerdo los Estados Miembros de las Naciones Unidas que participen en determinadas actividades de la Comisión Económica para Europa con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 11 del mandato de la Comisión y las organizaciones regionales de integración económica formadas por esos países en las que esos Estados Miembros hayan delegado facultades en las esferas contempladas en el presente Acuerdo, incluida la facultad de adoptar decisiones vinculantes para sus Estados Miembros.

Para la determinación del número de votos a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 2 y en el párrafo 2 del artículo 3, las organizaciones regionales de integración económica tendrán un número de votos igual al número de sus Estados miembros que sean Miembros de las Naciones Unidas.

3. Los países que se indican en los párrafos 1 y 2 del presente artículo podrán convertirse en Partes Contratantes del presente Acuerdo:

- a) Mediante la firma sin reserva de ratificación;
- b) Mediante la ratificación después de haberlo firmado con reserva de ratificación;
- c) Mediante la adhesión.

4. La ratificación o la adhesión se llevarán a cabo mediante el depósito del instrumento correspondiente en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

5. El Acuerdo quedará abierto a la firma desde el 12 de noviembre de 1997 hasta el 30 de junio de 1998, ambos inclusive. A partir de esa fecha, quedará abierto a la adhesión.

#### Artículo 5

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el sexagésimo día después de que cinco de los países a que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 4 lo hayan firmado sin reserva de ratificación o hayan depositado sus instrumentos de ratificación o adhesión.

2. Para cualquier país que ratifique o se adhiera al presente Acuerdo después de su entrada en vigor, éste entrará en vigor el sexagésimo día a partir de que dicho país haya depositado su instrumento de ratificación o adhesión.

#### Artículo 6

1. Cualquier Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo notificándolo al Secretario General de las Naciones Unidas.

2. La denuncia surtirá efecto 12 meses después de la fecha en que la notificación haya sido recibida por el Secretario General.

#### Artículo 7

1. Cualquier país podrá, en el momento de firmar el presente Acuerdo sin reserva de ratificación, en el momento de depositar su instrumento de ratificación o adhesión o en cualquier momento posterior, declarar, mediante una notificación dirigida al Secretario General de las Naciones Unidas, que el presente Acuerdo se hará extensivo a la totalidad o parte de los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable. El Acuerdo se hará extensivo al territorio o territorios mencionados en la notificación a partir del sexagésimo día desde la fecha en que la haya recibido el Secretario General o, sin esa fecha el Acuerdo no hubiese entrado aún en vigor, a partir de la entrada en vigor del Acuerdo.

2. Cualquier país que haya formulado una declaración con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo por la que haga extensivo el presente Acuerdo a cualquier territorio de cuyas relaciones internacionales sea responsable podrá denunciar el Acuerdo separadamente con respecto a ese territorio de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.

## Artículo 8

1. Cualquier controversia entre dos o más Partes Contratantes con respecto a la interpretación o la aplicación del presente Acuerdo se resolverá, en la medida de lo posible, mediante la negociación.

2. Cualquier controversia que no se haya resuelto mediante la negociación deberá someterse a arbitraje si cualquiera de las Partes Contratantes en la controversia así lo solicita y se referirá a uno o más árbitros elegidos de común acuerdo entre las partes en la controversia. Si en el plazo de tres meses a partir de la fecha en que se solicitó el arbitraje las partes en la controversia no se pusieran de acuerdo en la elección del árbitro o árbitros, cualquiera de esas partes podrá pedir al Secretario General de las Naciones Unidas que nombre un árbitro único al que se someterá la controversia.

3. La decisión del árbitro o árbitros designados de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2 del presente artículo será vinculante para las partes en la controversia.

## Artículo 9

1. Las Partes Contratantes podrán declarar, en el momento de la firma, ratificación o adhesión al presente Acuerdo, que no se consideran obligadas por lo dispuesto en su artículo 8. Las demás Partes Contratantes no estarán obligadas por lo dispuesto en el artículo 8 con respecto a cualquier Parte Contratante que haya formulado esa reserva.

2. Cualquier Parte Contratante que haya formulado una reserva con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo podrá retirarla en cualquier momento notificándolo al Secretario General de las Naciones Unidas.

3. No se admitirá ninguna otra reserva al presente Acuerdo o a las Normas anexas, pero cualquier Parte Contratante podrá, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1, declarar que se propone no aplicar algunas de las Normas o ninguna de ellas.

## Artículo 10

El texto del propio Acuerdo y sus apéndices podrá enmendarse con arreglo al procedimiento siguiente:

1. Cualquier Parte Contratante podrá proponer enmiendas del presente Acuerdo y sus apéndices. El texto de cualquier propuesta de enmienda del Acuerdo y sus apéndices se remitirá al Secretario General, quien lo transmitirá a todas las Partes Contratantes e informará al respecto a todos los demás países a los que se hace referencia en el párrafo 1 del artículo 4.

2. Cualquier propuesta de enmienda distribuida con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo se considerará aceptada si ninguna Parte Contratante presenta una objeción en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la distribución de la propuesta de enmienda por el Secretario General.

3. Si se presentara una objeción a la propuesta de enmienda, el Secretario General lo notificará lo antes posible a todas las Partes Contratantes. Si se presenta una objeción a la propuesta de enmienda se considerará que no ha sido aceptada y no surtirá efecto alguno. Si no se presenta ninguna objeción, la enmienda entrará en vigor para todas las Partes Contratantes transcurridos tres meses desde la expiración del período de seis meses a que se hace referencia en el párrafo 2 del presente artículo.

#### Artículo 11

Además de las notificaciones que se contemplan en los artículos 2, 3 y 5 del presente Acuerdo, el Secretario General de las Naciones Unidas enviará notificaciones a las Partes Contratantes acerca de:

- a) Las firmas, ratificaciones y adhesiones que se produzcan con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4;
- b) Las fechas de entrada en vigor del presente Acuerdo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5;
- c) Las denuncias presentadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6;
- d) Las notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7;
- e) Las declaraciones y notificaciones recibidas con arreglo a lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 9;
- f) La entrada en vigor de cualquier enmienda de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 1 y 2 del artículo 3;
- g) La entrada en vigor de cualquier enmienda con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 3 del artículo 5\*.

#### Artículo 12

Los organismos o instalaciones designados y directamente supervisados por las Partes Contratantes podrán realizar inspecciones técnicas periódicas de conformidad con lo dispuesto en el presente Acuerdo en nombre de otras Partes Contratantes.

---

\* Léase "párrafo 3 del artículo 10" (véase TRANS/WP.29/815, párr. 115).

### Artículo 13

A partir del 30 de junio de 1998, el original del presente Acuerdo quedará depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas, quien transmitirá copias auténticas certificadas a cada uno de los países que se mencionan en los párrafos 1 y 2 del artículo 4.

\* \* \*

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los infrascritos, debidamente autorizados al efecto, han firmado el presente Acuerdo.

HECHO en Viena el 13 de noviembre de 1997 en una única copia cuyos textos en francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

---

## Apéndice 1

### COMPOSICIÓN Y REGLAMENTO DEL COMITÉ ADMINISTRATIVO

#### Artículo 1

El Comité Administrativo estará compuesto por todas las Partes Contratantes en el Acuerdo.

#### Artículo 2

El Secretario Ejecutivo de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas proporcionará servicios de secretaría al Comité.

#### Artículo 3

El Comité, en la primera sesión que celebre cada año, elegirá a un Presidente y a un Vicepresidente.

#### Artículo 4

El Secretario General de las Naciones Unidas convocará el Comité bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa cuando sea necesario establecer una nueva Norma o una enmienda de una Norma.

#### Artículo 5

Las nuevas Normas que se propongan se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un quórum de al menos la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del quórum, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados Miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren. Los nuevos proyectos de normas quedarán aprobados si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

#### Artículo 6

Las propuestas de enmienda de las Normas se someterán a votación. Cada país que sea Parte Contratante en el Acuerdo tendrá un voto. Para que puedan adoptarse decisiones será necesario un quórum de al menos la mitad de las Partes Contratantes. Para la determinación del quórum, el número de votos de las organizaciones regionales de integración económica que sean Partes Contratantes en el Acuerdo será igual al número de sus Estados Miembros. El representante de una organización regional de integración económica podrá emitir los votos de los Estados soberanos que la integren que apliquen esa Norma. Los proyectos de enmienda de las Normas quedarán aprobados si cuentan con el voto favorable de una mayoría de dos tercios de las Partes Contratantes presentes y votantes.

## Apéndice 2

### CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA

1. Los Centros de Inspección Técnica acreditados se ocuparán de la realización de los ensayos de inspección, verificarán el cumplimiento de las especificaciones en materia de inspección de la(s) norma(s) pertinente(s) adjunta(s) al Acuerdo de Viena de 1997 y especificarán la fecha límite para la siguiente inspección, que habrá de indicarse en la línea N° 12.5 del Certificado Internacional de Inspección Técnica, cuyo modelo se reproduce más adelante.
2. El Certificado Internacional de Inspección Técnica deberá contener la información que se indica a continuación. Tendrá la forma de una libreta de formato A6 (148 x 105 mm) con una cubierta verde y páginas interiores blancas, o de una hoja de papel verde o blanco de formato A4 (210 x 197 mm) plegado hasta el formato A6 de forma que la sección que contenga la marca distintiva del Estado o de las Naciones Unidas quede en la primera hoja.
3. Los epígrafes del certificado y su contenido se imprimirán en el idioma de la Parte Contratante que lo haya emitido y se mantendrá la numeración.
4. Podrán usarse como alternativa los informes de inspección periódica que se utilicen en las Partes Contratantes en el Acuerdo. Se remitirá al Secretario General de las Naciones Unidas una muestra de esos informes para que sirva de información a las Partes Contratantes.
5. Las notas manuscritas, mecanografiadas o generadas por computadora que figuren en el Certificado Internacional de Inspección Técnica, cuya anotación corresponderá exclusivamente a las autoridades competentes, estarán escritas en caracteres latinos.

Apéndice 2 (continuación)

CONTENIDO DEL CERTIFICADO INTERNACIONAL  
DE INSPECCIÓN TÉCNICA

Espacio para la marca  
distintiva del Estado o  
de las Naciones Unidas

.....  
(Autoridad administrativa competente en materia de inspección técnica)

.....  
1

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE CONTROLE TECHNIQUE<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Título "Certificado Internacional de Inspección Técnica" en el idioma del país.

<sup>2</sup> Título en francés.

Apéndice 2 (continuación)

CERTIFICADO INTERNACIONAL DE INSPECCIÓN TÉCNICA

1. Placa de matrícula (inscripción) N° .....
2. Identificación del vehículo N° .....
3. Primera matriculación después de la fabricación (Estado, autoridad) .....<sup>1</sup>
4. Fecha de la primera matriculación después de la fabricación .....
5. Fecha de la inspección técnica .....

CERTIFICADO DE CUMPLIMIENTO

6. El presente certificado se emite para el vehículo que se identifica en los epígrafes Nos. 1 y 2 que, en la fecha que se indica en el epígrafe N° 5, cumple la(s) norma(s) anexa(s) al Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, de 1997.
7. El vehículo deberá someterse a la siguiente inspección técnica con arreglo a la(s) norma(s) que figura en el epígrafe N° 6 a más tardar en:  
  
Fecha: (mes/año) .....
8. Expedido por .....
9. En (lugar) .....
10. Fecha .....
11. Firma .....

2

<sup>1</sup> Si se conoce, autoridad y Estado en que el vehículo se matriculó por primera vez después de su fabricación.

<sup>2</sup> Sello de la autoridad que expide el certificado.

Apéndice 2 (continuación)

12. Inspección(es) técnica(s) periódica(s) posterior(es) <sup>1</sup>
12.1. Realizado por (Centro de Inspección Técnica) <sup>2</sup>
12.2. .... <div style="text-align: center;">(sello)</div>
12.3. Fecha .....
12.4. Firma .....
12.5. Fecha límite de la siguiente inspección (mes/año) .....

<sup>1</sup> Los epígrafes 12.1 a 12.5 se repetirán si el certificado ha de emplearse para inspecciones técnicas periódicas anuales posteriores.

<sup>2</sup> Nombre, señas, Estado del Centro de Inspección Técnica acreditado por la autoridad competente.

\_\_\_\_\_

Anexo V

**LISTA DE ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES  
QUE ACTUALMENTE PARTICIPAN DE FORMA HABITUAL  
EN LAS ACTIVIDADES DEL WP.29**

OIFA	Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles - Se trata de la organización mundial que agrupa a las asociaciones nacionales de fabricantes de automóviles
CLEPA	Asociación Europea de Proveedores de Componentes para Automóviles - Se trata de una organización internacional que agrupa a fabricantes de componentes y sistemas y sus asociaciones nacionales
AIFM	Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas - Se trata de una organización internacional de fabricantes de motocicletas y de sus asociaciones nacionales
AIT/FIA	Alianza Internacional del Turismo/Federación Automovilística Internacional - Es una organización internacional de clubes automovilistas nacionales
CI	Consumers International - Es la organización internacional de asociaciones nacionales de consumidores
ISO	Organización Internacional de Normalización - Se trata de una organización de ámbito mundial que elabora normas técnicas y voluntarias en muchas esferas
GTB	Grupo de Trabajo "Bruselas 1952" - Es una asociación internacional de expertos en iluminación y fabricantes de equipos de iluminación
ETRTO	Organización Técnica Europea de Neumáticos y Llantas - Es una organización internacional de fabricantes de neumáticos y ruedas
FFEMF	Federación de Fabricantes Europeos de Materiales de Fricción
CEMA	Comité Europeo de Asociaciones de Constructores de Maquinaria Agrícola
CITA	Comité Internacional de Inspección Técnica de Vehículos Automotores
ACEC	Asociación para el Control de las Emisiones mediante Catalizador
AEGLP	Asociación Europea de Gases Licuados de Petróleo
BLIC	Oficina de Enlace de la Industria del Caucho de la Comunidad Europea

BIPAVER	Bureau internationale permanent des associations de vendeurs et rechapeurs de pneumatiques
CEA	Comité Europeo de Seguros
CIDADEC	Confederación Internacional de Asociaciones de Expertos y Consultores
CONCAWE	Organización Europea de las Compañías Petroleras en favor del Medio Ambiente, la Salud y la Seguridad
EEVC	Comité Europeo para el Mejoramiento de la Seguridad de los Vehículos
ENGVA	Asociación Europea de Vehículos de Gas Natural
EUROMOT	Asociación de Fabricantes Europeos de Motores de Combustión Interna
EUWA	Asociación de Fabricantes Europeos de Ruedas
CEI	Comisión Electrotécnica Internacional
IRU	Unión Internacional de Transportes por Carretera
UITP	Unión Internacional de Transportes Públicos
UNATAC	Unión de Asistencia Técnica para el Tráfico por Carretera y los Vehículos Automóviles

---

Anexo VI

**PROCESOS NACIONALES Y REGIONALES DE DESARROLLO  
NORMATIVO Y VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO**

**COMUNIDAD EUROPEA**

**JAPÓN**

**FEDERACIÓN DE RUSIA**

**ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

**CANADÁ**

## Sección 1

### **PROCESO NORMATIVO - COMUNIDAD EUROPEA**

La Comunidad Europea ha venido realizando trabajos de armonización técnica en el sector de la fabricación de automóviles (vehículos automotores y demás con cuatro o más ruedas, incluidos los tractores agrícolas y forestales) desde el decenio de 1960. Ese trabajo ha conducido hasta la fecha a la adopción de más de 80 Directivas en las que se contempla la concesión de una homologación CE para diversos tipos de vehículos o componentes. En 1989 se inició una actividad similar en el sector de los vehículos de dos o tres ruedas y sus componentes que ha conducido a la adopción de 13 Directivas relativas a la homologación de esos vehículos.

Aunque el objetivo básico de esas Directivas era la armonización de los diferentes instrumentos legislativos de los Estados miembros, a lo largo del tiempo la seguridad y la protección del medio ambiente pasaron a ocupar el primer plano. La armonización de esos dos aspectos se lleva a cabo con la exigencia más estricta. La legislación comunitaria es obligatoria para los vehículos de la categoría M1 y los vehículos de dos o tres ruedas, de manera que les son de aplicación las especificaciones comunitarias y únicamente esas especificaciones. En el caso de los vehículos que no pertenezcan a la categoría M1 ni sean vehículos de dos o tres ruedas o tractores agrícolas y forestales, las normas comunitarias siguen siendo opcionales y el fabricante puede elegir entre el cumplimiento de las especificaciones comunitarias, que permitiría el acceso de los vehículos conformes con esas especificaciones a todo el territorio de la comunidad, y el cumplimiento de las especificaciones nacionales, donde existan, que permitiría el libre acceso de los vehículos que se ajusten a esas especificaciones únicamente al territorio de los Estados miembros que, además de las especificaciones comunitarias, hayan mantenido las suyas propias.

Como tipo de instrumento jurídico se ha elegido la Directiva, es decir, un instrumento que obliga a los Estados miembros en lo que se refiere a los resultados que han de lograrse, pero deja a los órganos nacionales la competencia acerca de la forma y los medios para lograrlo. La mayoría de esas Directivas se basan en trabajos similares a los que se realizan en el contexto de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Cada vez se pone mayor interés en la equivalencia entre las Directivas Comunitarias y las Normas de la CEPE con el fin de conseguir una zona geográfica de armonización más amplia.

La Comunidad otorga considerable importancia a los trabajos de la CEPE en esa esfera, basada en el hecho de que se ha convertido en el foro mundial para la armonización de las especificaciones para la fabricación y el rendimiento de los automóviles.

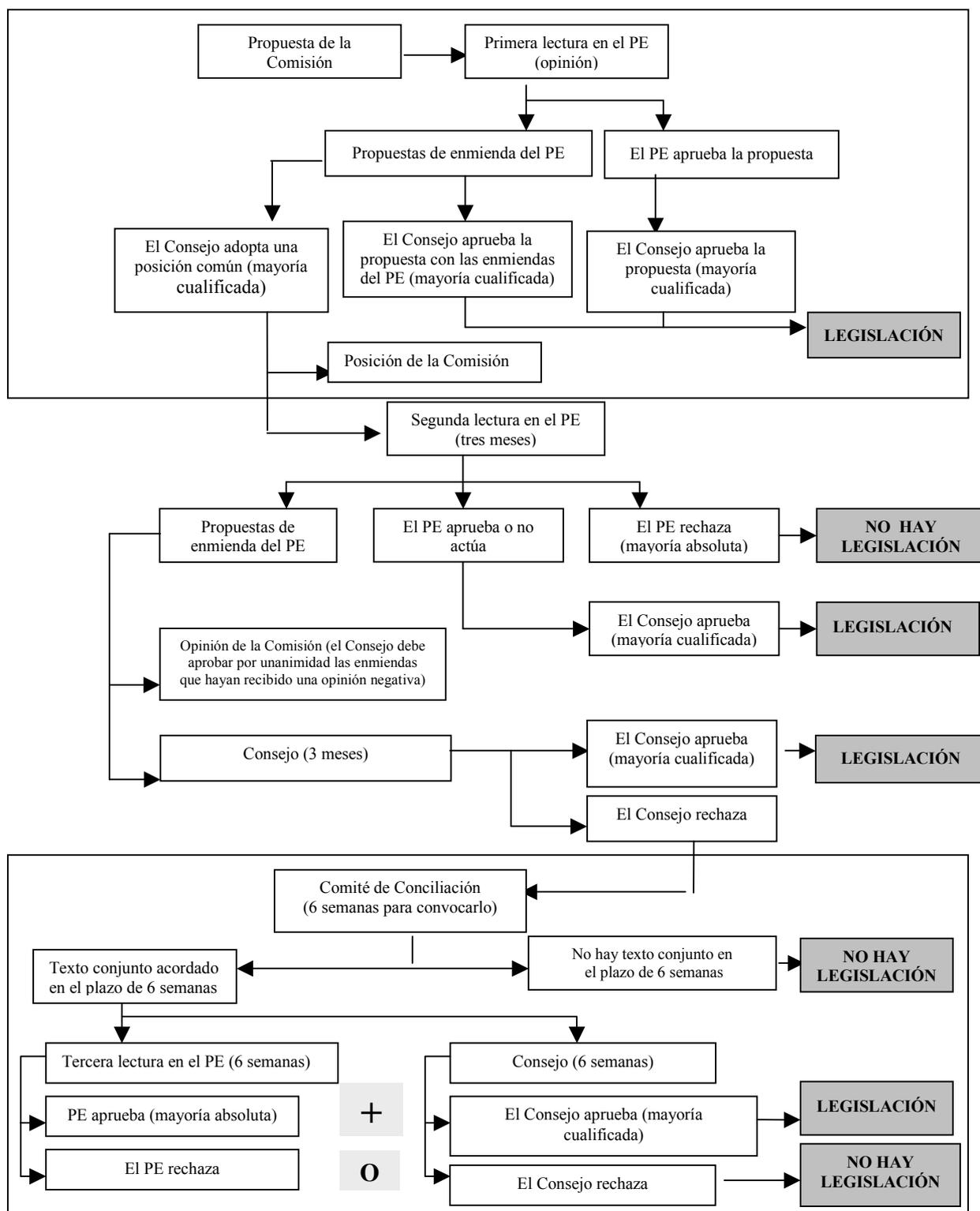
El 24 de marzo de 1998, la Comunidad Europea se convirtió en Parte Contratante del Acuerdo de 1958 revisado de la CEPE. Al adherirse a él, la Comunidad aceptó también 78 Normas de la CEPE anexas al Acuerdo, que han pasado a ser alternativas a los anexos técnicos de las correspondientes Directivas Comunitarias. La participación de la Comunidad en el Acuerdo de 1958 revisado tiene por objeto particularmente el fortalecimiento de la importancia de los trabajos de armonización que se llevan a cabo en el marco del Acuerdo, la facilitación del acceso a los mercados de terceros países y el fortalecimiento de la coherencia entre las Normas de la CEPE y las Directivas Comunitarias.

La Comunidad Europea podría reconocer en cualquier momento otras Normas, además de las 78 que reconoció en el momento de su adhesión al Acuerdo de 1958 revisado, así como cualquier Norma nueva. Para ello, la Comisión Europea habrá de presentar un proyecto de decisión al Consejo de Ministros, que adoptará una decisión una vez que el Parlamento Europeo se haya pronunciado favorablemente. Hasta la fecha se han reconocido otras siete Normas mediante ese procedimiento.

De conformidad con las condiciones establecidas en el artículo 6 de la Decisión del Consejo relativa a la adhesión de la Comunidad Europea al Acuerdo de 1958 revisado, los Estados miembros que se hayan adherido, o vayan a adherirse, a Normas de la CEPE por las que la Comunidad no esté vinculada podrán seguir garantizando su gestión y evolución mediante la adopción de modificaciones en función de la evolución del progreso técnico.

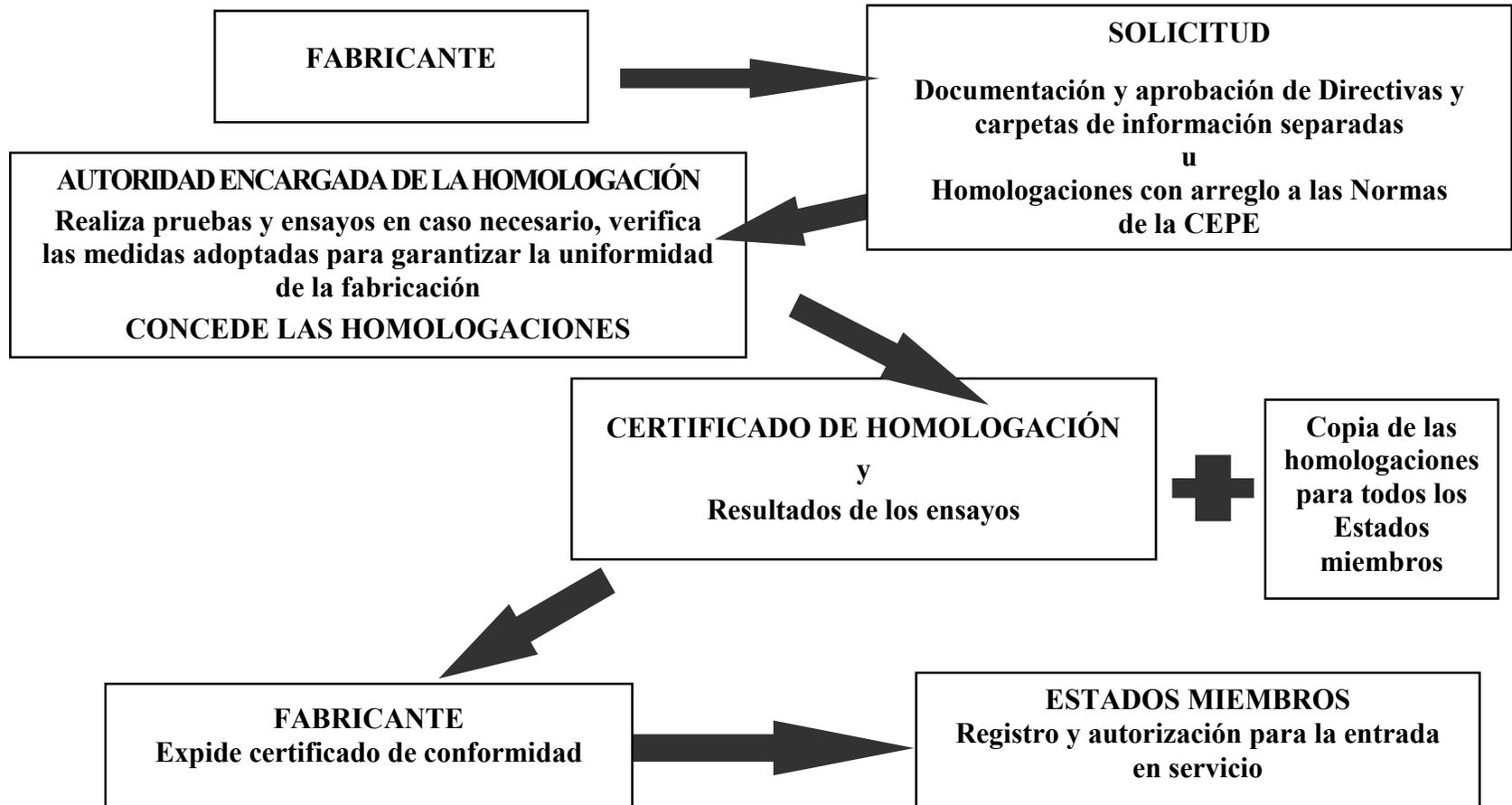
## Apéndice 1

### Procedimiento de codecisión



Apéndice 2

**Funcionamiento del sistema de homologación de la CE (basado en la Directiva 70/156/CEE)**



## Sección 2

### **PROCESOS NORMATIVOS - JAPÓN**

Con el fin de garantizar la seguridad de los automóviles y reducir al mínimo la contaminación ambiental que producen (es decir, la contaminación atmosférica y el ruido), el Ministerio de Transportes ha publicado unas normas técnicas necesarias para garantizar la seguridad y el control de la contaminación relativas a la fabricación de automóviles y componentes basadas en la Ley de vehículos de transporte por carretera. No se permite que ningún vehículo circule en las carreteras del Japón a menos que cumpla esas normas técnicas.

#### 1. **NORMAS DE SEGURIDAD**

##### 1.1. Procedimientos de publicación y enmienda

Las normas de seguridad tienen por objeto evitar accidentes y reducir al mínimo los daños en caso de que éstos se produzcan. Esas normas de seguridad se han modificado y reforzado progresivamente como respuesta a los cambios en las pautas de los accidentes de tráfico y las formas de utilización de los automóviles.

Antes de que la ampliación o el fortalecimiento de una norma de seguridad entre en vigor, los planes se consultan con el Consejo para la Tecnología de Transporte, un órgano consultivo del Ministerio de Transportes. Dentro del Consejo, las deliberaciones tienen lugar en el seno del Subcomité integrado por expertos en automóviles y se basan en datos sobre los accidentes, resultados de ensayos e investigaciones de las tendencias en diversos países, así como en las contribuciones de expertos y organizaciones, incluidas las organizaciones de usuarios y las entidades extranjeras interesadas. De esa manera, desde un punto de vista global y a largo plazo, el Consejo formula su recomendación para la "ampliación y fortalecimiento de los objetivos de las normas de seguridad de los vehículos automóviles".

De conformidad con esa recomendación presentada por el Consejo, el Ministerio de Transportes prepara el proyecto para la promulgación o enmienda de una norma para los vehículos automóviles manteniendo la transparencia del proceso de redacción, por ejemplo, dando a las entidades extranjeras interesadas la posibilidad de expresar su opinión. Concluidas esas etapas, el Ministerio de Transportes notifica a la OMC la publicación de una norma o la enmienda prevista de una norma, lo que conduce en última instancia a la promulgación de la norma de que se trate.

##### 1.2. Tendencias recientes

El número de afectados (personas muertas y heridas) a causa de los accidentes de tráfico ha venido aumentando de forma continua en el Japón en los últimos años, habiéndose multiplicado por un factor de 1,3 hasta pasar de 730.000 a 970.000 al año en el decenio comprendido entre 1987 y 1997. Las exigencias sociales en materia de prevención de accidentes de tráfico crecen de forma paralela.

Como en los accidente de tráfico influyen los vehículos, los conductores, las condiciones de la vía y otros factores diversos, las causas de esos accidentes deben analizarse desde muchos ángulos diferentes. Sobre la base de los resultados de esos análisis deben adoptarse medidas globales para prevenir los accidentes, incluidas mejoras de la seguridad de la estructura de los vehículos y del entorno de la conducción.

Teniendo como telón de fondo la situación que se ha mencionado, el Consejo para la Tecnología del Transporte, un órgano consultivo del Ministerio de Transportes compuesto por expertos en automóviles, está examinando el tema de la "futura política sobre el tráfico de automóviles, con la debida atención a la seguridad y el medio ambiente" (Estudio N° 24, de junio de 1998). Está previsto que el Consejo concluya sus deliberaciones y presente un informe consultivo al Ministerio de Transportes en la primavera en 1999.

## 2. NORMAS SOBRE LA CONTAMINACIÓN AMBIENTAL

### 2.1. Procedimiento de publicación y enmienda

La contaminación ambiental causada por los automóviles y los efectos adversos del ruido que producen han dado lugar a un grave problema social en el Japón a medida que la motorización ha ido progresando en el país. Para aliviar ese problema, el Gobierno del Japón ha venido reforzando progresivamente las normas de control de la contaminación ambiental, tratando al mismo tiempo de promover el desarrollo técnico de la fabricación de automóviles y componentes.

Esas normas de control se han redactado con arreglo a las recomendaciones del Consejo Central para el Control de la Contaminación Ambiental, órgano encargado de formular planes a largo plazo para las normas de control de la contaminación de los automóviles.

El procedimiento se inicia con la publicación de las recomendaciones presentadas por el Consejo Central. A continuación se realiza un estudio de la viabilidad técnica de los controles que se proponen en esas recomendaciones que incluye la opinión de los fabricantes de automóviles nacionales y extranjeros y otras partes interesadas. Los límites permisibles se establecen de acuerdo con los resultados. A continuación, el proyecto del control de la contaminación se remite a las partes interesadas, nacionales y extranjeras, para recabar su opinión y también se notifica a la OMC. La promulgación de la norma de control representa la etapa final del procedimiento.

### 2.2. Tendencias recientes

De conformidad con los objetivos que el Consejo Central para el Control de la Contaminación Ambiental propuso en 1992, 1996 y 1997 se introdujeron en las normas de emisión las revisiones siguientes:

- a) Se establecieron los primeros límites de emisión de CO, HC y NO<sub>x</sub> para motocicletas y ciclomotores y se introdujeron límites de emisión de CO y HC al ralentí para vehículos nuevos y en circulación;

- b) Los límites de emisión para vehículos nuevos de gasolina y GLP -camiones ligeros, vehículos medios (PMA superior a 1,7 toneladas e inferior a 2,5 toneladas), y vehículos pesados (PMA superior a 2,5 toneladas)- se redujeron entre el 35 y el 50% en el caso del CO, entre el 66 y el 86% en el caso de los HC, y el 35% en el caso del NO<sub>x</sub> (la reducción de los niveles de emisión de NO<sub>x</sub> se aplica sólo a los vehículos ligeros).
- c) Los límites de emisión de CO al ralentí para los vehículos de cuatro ruedas de gasolina y GLP se redujeron entre el 56 y el 78%.
- d) Los límites de emisión para vehículos pesados de propulsión diésel nuevos (PMA superior a 12 toneladas) se redujeron entre el 15 y el 26% para el NO<sub>x</sub>, el 49% para las partículas y el 38% para el hollín. El límite de emisión de hollín para los vehículos en circulación se redujo en un 38%.
- e) Los límites de emisión de NO<sub>x</sub>, HC y CO para vehículos de gasolina y GLP nuevos se redujeron entre el 48 y el 69%.
- f) Se instauró la exigencia de instalar un sistema de diagnóstico a bordo en el caso de los vehículos de gasolina y GLP.
- g) En cuanto a los gases procedentes de la evaporación del combustible en los vehículos de gasolina, se decidió aplicar la misma norma a los gases procedentes de la evaporación mientras el vehículo está aparcado en verano y a los gases procedentes de la evaporación debida al calentamiento del vehículo inmediatamente después de la conducción. El método de medición se modificó y en lugar del método de colector convencional se pasó al método SHED. Ese último se lleva a cabo en una cámara sellada.

### 3. SISTEMA DE CERTIFICACIÓN

#### 3.1. Homologación de automóviles

En los casos en que se producen o importan para su venta en el Japón un gran número de vehículos de turismo u otros automóviles de modelo idéntico se aplica un sistema de homologación del automóvil. Según este sistema, se examinan, a petición del solicitante, muestras con la misma estructura, equipo y rendimiento que los de los vehículos que se pretenden comercializar para comprobar el cumplimiento de las normas ambientales y de seguridad; además, se examinan documentalmente la uniformidad de la calidad y el rendimiento del vehículo. Se homologan los vehículos de un modelo que hayan demostrado ser satisfactorios.

Cuando el fabricante del vehículo presenta un certificado de inspección, los vehículos homologados quedan exentos de las inspecciones a las que están sometidos los vehículos nuevos que realiza la Oficina de Transporte del Distrito u otra dependencia competente.

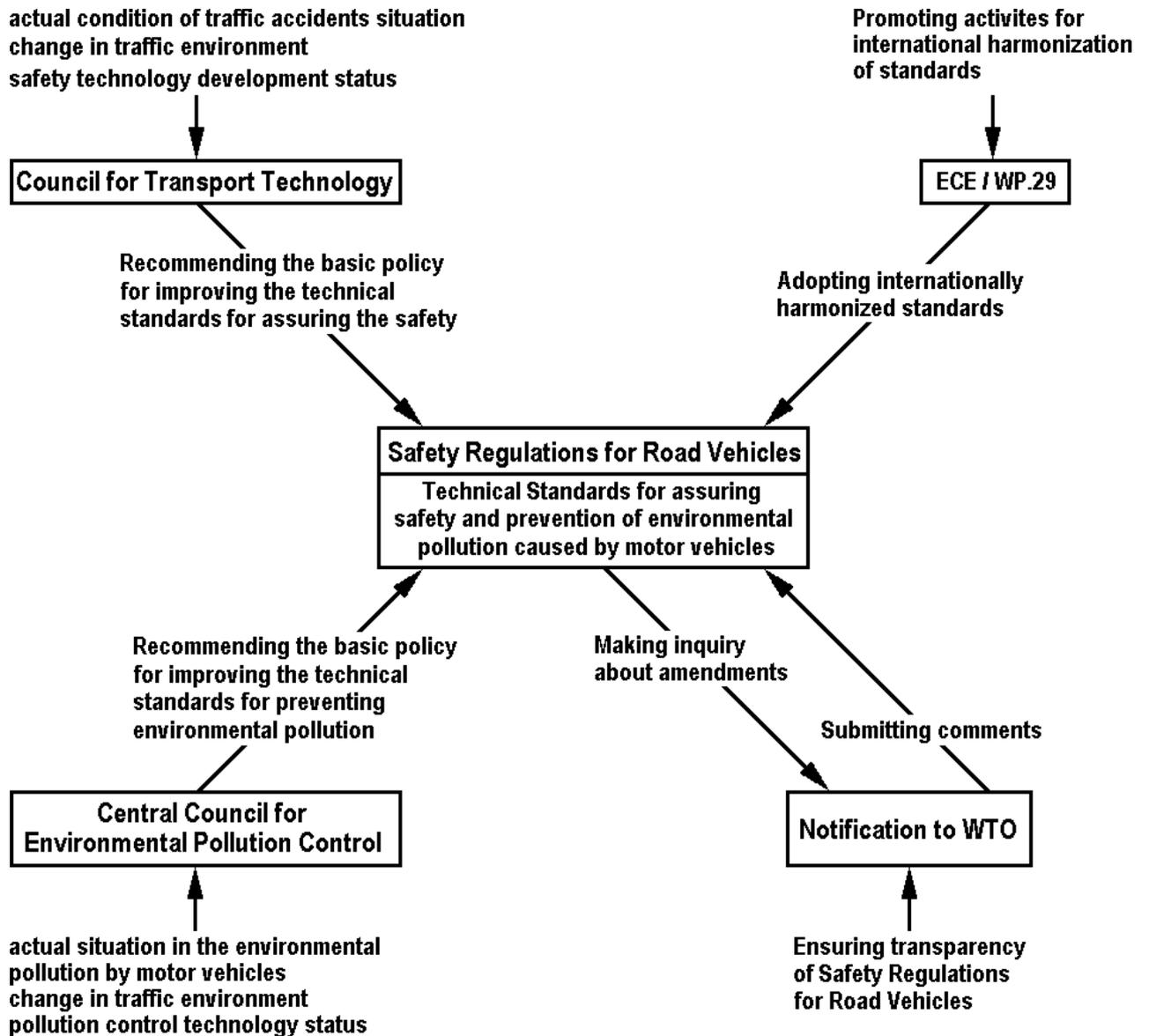
### 3.2. Reconocimiento mutuo y homologación de los equipos

En Europa, donde un gran número de automóviles se distribuyen o se conducen a través de fronteras nacionales, está en vigor el Acuerdo de 1958 de la CEPE. Desde 1977, el Japón ha participado en el WP.29 en calidad de observador y ha contribuido a la armonización a nivel mundial de las normas relativas a frenos y lámparas.

En noviembre de 1998 el Japón se convirtió en la primera Parte no europea en adherirse al Acuerdo de 1958 de la CEPE, con lo que dio un paso consciente hacia la mundialización de los sistemas de certificación. Como resultado de la adhesión, los vehículos que han recibido una certificación en el Japón están ahora exentos de certificación para su exportación a otras Partes Contratantes.

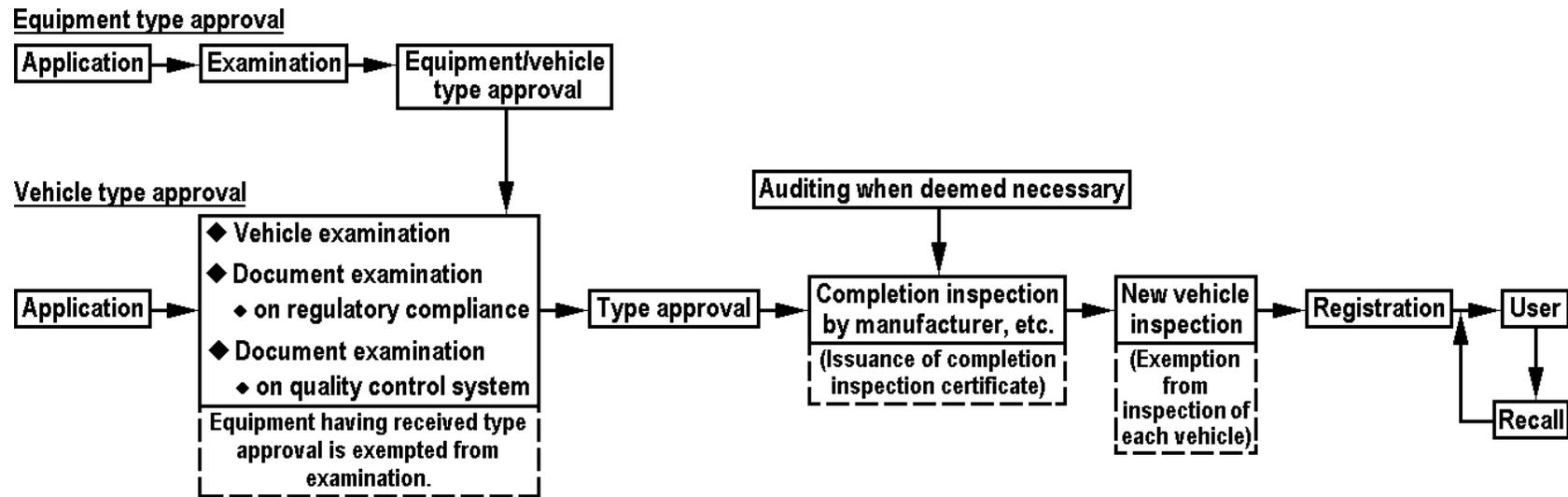
Simultáneamente a la adhesión al Acuerdo de 1958 de la CEPE, el Japón introdujo un sistema de homologación de los equipos en respuesta a la utilización del mismo equipo en un gran número de modelos de vehículos. Los equipos que han sido homologados tienen derecho al reconocimiento recíproco en todas las Partes Contratantes en el Acuerdo. En el Japón, por ejemplo, los equipos que han sido homologados están exentos del examen correspondiente.

## NORMAS AMBIENTALES Y DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS



Tramitación del procedimiento desde el examen de los vehículos a la matriculación

Sistema de homologación



### Sección 3

## **PROCESO NORMATIVO - FEDERACIÓN DE RUSIA**

### Aplicación de las Normas de la CEPE

La certificación de vehículos automóviles se ha incorporado a la legislación de la Federación de Rusia sobre "Protección de los derechos del consumidor", "Certificación de productos y servicios" y "Seguridad del tráfico por carretera".

De conformidad con el Decreto N° 184 de la Gosstandard de Rusia (Comité Estatal de Normalización, Metrología y Certificación) de 26 de mayo de 1999, a partir del 1° de julio de 2000, 86 normas de la CEPE adoptadas por la Federación de Rusia adoptarán el rango de normas nacionales con el mismo texto que las Normas de la CEPE.

En la actualidad, la Federación de Rusia ha decidido aplicar 107 Normas de la CEPE.

### El sistema nacional de certificación de vehículos automóviles

El sistema nacional de certificación de vehículos automóviles y remolques, que entró en vigor el 1° de abril de 1992, se basa en las normas de la CEPE. El procedimiento de certificación se rige por las "normas de funcionamiento del sistema de certificación de vehículos automóviles y remolques" aprobadas por el Gosstandard de Rusia, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transporte y registradas por el Ministerio de Justicia de Rusia.

El sistema forma parte del sistema federal de certificación de productos y servicios.

En el marco del sistema de certificación se establecen listas de las especificaciones técnicas obligatorias para los vehículos automóviles. En esas especificaciones se incluyen las Normas de la CEPE y las normas nacionales de Rusia, en las que se tienen en cuenta algunas características específicas de las carreteras y las condiciones climáticas de Rusia.

La Federación de Rusia no es un Estado miembro de la Comunidad Europea y, por tanto, no tiene ningún acuerdo para el reconocimiento recíproco. Con el fin de reducir los obstáculos comerciales, en el sistema de certificación de la Federación de Rusia se contempla el reconocimiento de los certificados expedidos con arreglo a las Directivas de la CE, que son equivalentes a las Normas del CEPE.

La "homologación de un vehículo" es un documento básico para la fabricación y comercialización de vehículos automóviles en Rusia, así como para importación, análogo a la "homologación de un vehículo" establecida en la CE.

En Rusia, la "homologación" se concede a todas las categorías de vehículos automóviles por un período no superior a tres años y su expedición se contempla en la "Ley sobre la certificación de productos y servicios" de la Federación de Rusia.

El fabricante puede prorrogar la "homologación" por un nuevo período si se cumplen ciertas condiciones.

La lista de especificaciones técnicas obligatorias para la expedición de la "homologación" consta ahora de 58 Normas de la CEPE y 9 normas nacionales.

En el caso de los vehículos de la categoría M1 se aplican 34 Normas de la CEPE y 7 normas nacionales, y se tiene en cuenta durante la certificación que 3 normas nacionales son parecidas a las normas europeas.

En el caso de los vehículos de las categorías M2 y M3 se aplican 30 Normas de la CEPE y 9 normas nacionales.

En el caso de los vehículos de la categoría N1 se aplican 33 Normas de la CEPE y 8 normas nacionales.

En el caso de los vehículos de las categorías N2 y N3 se aplican 32 Normas de la CEPE y 8 normas nacionales.

En el caso de los vehículos de las categorías O1 y O2 se aplican 10 Normas de la CEPE y 4 normas nacionales.

En el caso de los vehículos de las categorías O3 y O4 se aplican 14 Normas de la CEPE y 3 normas nacionales.

En el caso de los vehículos de las categorías L1 a L5 se aplican 17 Normas de la CEPE y 2 normas nacionales.

Para la certificación de vehículos especiales destinados a la construcción y las obras públicas se aplican especificaciones adicionales en materia de seguridad.

Para la certificación de vehículos automóviles fabricados o importados en el territorio de la Federación de Rusia en series pequeñas, así como para la certificación de los vehículos fabricados a partir de conjuntos para ensamblaje, existen procedimientos especiales para la concesión de "certificados de homologación" que cuentan con un menor número de requisitos, el número de requisitos en el caso de los vehículos de la categoría M1, por ejemplo, es de 11.

Se contempla la posibilidad de aceptar los informes de los ensayos del propio fabricante.

Para ser considerada una serie pequeña, el número de vehículos en el caso de las categorías L1 a L5, M1, O1 y O2 no será superior a 150 vehículos al año, en el caso de los vehículos de las categorías M2, N1 a N3, O3 y O4 no será superior a 100 vehículos al año y en el caso de los vehículos de la categoría M3 no será superior a 50 vehículos al año.

En los casos mencionados anteriormente la "homologación" se concede por un período de un año.

En determinados casos, el sistema de certificación permite la aplicación de enmiendas de las Normas de la CEPE que no sean las más actualizadas.

La lista de las especificaciones técnicas obligatorias que se aplican para la concesión de una certificación se actualiza periódicamente mediante la inclusión de normas nacionales adicionales, las Normas de la CEPE y las últimas enmiendas de esas Normas. La lista de las especificaciones técnicas completas aplicables a los vehículos automóviles y remolques, sus equipos y repuestos en la Federación de Rusia consta de esas normas y las Normas de la CEPE con las últimas enmiendas. Se concede un período de transición para la fabricación real que, en general, es de dos años.

La certificación de los repuestos y accesorios para los vehículos automóviles y remolques se realiza mediante el mismo sistema con arreglo a un procedimiento especial. Ese procedimiento permite utilizar los resultados de los ensayos de certificación que se hubieran realizado a los fines de la expedición de la "homologación del vehículo" para la obtención del certificado para los repuestos que se indiquen en los documentos de diseño del vehículo.

El sistema de certificación incluye la inspección de la fabricación antes de la expedición de un certificado de cumplimiento u "homologación de un vehículo" y también la inspección de la fabricación de los productos certificados. Las inspecciones son análogas a las inspecciones que se contemplan en las Directivas de la CE y en las Normas de la CEPE. En los sistemas de certificación se contemplan también las medidas que deben adoptarse en caso de que el producto no cumpla las especificaciones establecidas.

### Resumen

La Federación de Rusia aplica una política decidida de armonización gradual de las especificaciones técnicas nacionales con las especificaciones internacionales. Para ello ha puesto en marcha una política de reducción de los obstáculos comerciales. Las Normas de la CEPE forman la base del sistema de certificación de vehículos automóviles de Rusia porque satisfacen plenamente las metas y los objetivos de la Federación de Rusia en lo que se refiere al mejoramiento de la seguridad del tráfico y la protección del medio ambiente.

\* \* \*

Sección 4

**PROCESO NORMATIVO - ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA**

Índice

- I. Introducción
- II. Elaboración de Normas de ámbito federal
  - A. AUTORIZACIÓN DEL CONGRESO
  - B. ACTUACIÓN DEL ORGANISMO
    - 1. Inicio del proceso de elaboración de normas
    - 2. Información sobre planes, actividades y documentos para la elaboración de normas
    - 3. Coordinación interinstitucional e intergubernamental
    - 4. La Ley de procedimiento administrativo
      - a) Avisos preliminares
      - b) Notificación de la Intención de Elaborar una Norma
      - c) Notificación Suplementaria de la Intención de Elaborar una Norma (SNPRM)
      - d) Normas Definitivas
      - e) Respuesta a las solicitudes de reconsideración
    - 5. Otras posibilidades de participación del público
    - 6. Otros requisitos para el establecimiento de normas
  - C. EXAMEN POR EL CONGRESO
  - D. EXAMEN JUDICIAL
- III. Procedimiento empleado en los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y emisión
- IV. Glosario de siglas
- V. Si desea más información, sírvase ponerse en contacto con

## I. Introducción

A continuación se describe el sistema que utilizan en los Estados Unidos de América el Organismo para la Protección del Medio Ambiente (EPA) y la Dirección Nacional de Seguridad de la Circulación Viaria (NHTSA) para elaborar las Normas para los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos<sup>1</sup>. La descripción se centra principalmente en el proceso oficioso de elaboración de normas que figura en la Ley de procedimiento administrativo, 5 U.S.C. "551, *et seq.* (LPA). Ese interés especial es apropiado, por cuanto los reglamentos por los que se establecen las normas para esos productos están en general sujetos a la Ley de procedimiento administrativo y el EPA y la NHTSA los adoptan utilizando, en la mayoría de los casos, el proceso oficioso de elaboración de normas. Además de describir el sistema de elaboración de normas que utilizan el EPA y la NHTSA para establecer los reglamentos para los vehículos de ruedas, equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, en la presente sección se examina también el sistema de vigilancia del cumplimiento que utilizan el EPA y la NHTSA para garantizar que los fabricantes cumplan las normas de seguridad y de emisiones contenidas en los reglamentos establecidos mediante el proceso oficioso de elaboración de normas.

## II. Elaboración de Normas de ámbito federal

### A. AUTORIZACIÓN DEL CONGRESO

Aunque el Congreso podría establecer mediante un instrumento legislativo los detalles de las normas para cada uno de los productos, normalmente delega en los organismos normativos federales la autoridad para establecer esas normas por vía administrativa de conformidad con unas directrices del Congreso. El grado de concreción de esas directrices varía según el caso. En un extremo del espectro están los casos en que el Congreso puede llegar a especificar algunos de los detalles de una norma concreta. En el otro están los casos en que puede dar una orientación general acerca de los factores que deben tenerse en cuenta y los objetivos de política que deben alcanzarse. Ese último caso es, con mucho, el más habitual.

Cuando el Congreso promulga legislación por la que crea un organismo normativo o por la que confiere nuevas facultades a un organismo existente, normalmente incluye disposiciones por las que, de forma implícita o explícita, delega en el organismo de que se trate la autoridad para elaborar normas dirigidas a un objetivo de política especificado. La "elaboración de normas" es la actuación de los organismos por los que se regula la conducta de las personas y los organismos

---

<sup>1</sup> Dada su relativa brevedad, en la presente sección se hacen observaciones de carácter general acerca de los requisitos que se aplican en la elaboración, publicación y revisión de las normas para productos. Es importante señalar que en los instrumentos por los que se autoriza la promulgación de algunos tipos de normas para productos se establecen excepciones a esas generalizaciones. No se pretende en la presente sección determinar o catalogar esas excepciones, aunque se señalan algunas de ellas.

del Gobierno<sup>2</sup> mediante la formulación y publicación de una declaración del organismo que tiene por objeto aplicar, interpretar o prescribir la ley o las políticas. La legislación en la que figura la autoridad que el Congreso confiere a un organismo se conoce como legislación "habilitadora" del organismo.

Aunque en la legislación habilitadora se especifican los objetivos generales en relación con los cuales deberá llevarse a cabo la elaboración de normas, normalmente no se determinan las normas concretas que hayan de adoptarse para alcanzar esos fines. A menudo en la legislación se enumeran los factores que un organismo debe tener en cuenta al elaborar las normas y pueden especificarse unos criterios que las normas resultantes hayan de satisfacer. En esos factores y criterios a menudo figura la viabilidad (en muchos casos económica y tecnológica) y se aborda, en su caso, la cuestión de la influencia que el costo del cumplimiento ha de tener en el proceso de elaboración de normas por parte del organismo.

En algunos casos, el Congreso complementa la legislación habilitadora de un organismo mediante la promulgación de legislación por la que instruye al organismo para que ejerza su autoridad normativa general de un modo concreto. En esos casos, el Congreso deja normalmente los detalles técnicos de la norma que haya de publicarse a la discreción del organismo de que se trate. Son raros los casos en que el Congreso impone alguna de las especificaciones concretas que hayan de cumplir los productos. Además, normalmente no especifica ningún detalle del enfoque normativo, del nivel de tolerancia o de los procedimientos de ensayo (aunque puede imponer algunas restricciones o definir determinados parámetros).

Además de la legislación habilitadora hay varias otras fuentes que rigen la elaboración y publicación de normas para los productos por parte de los organismos federales. Entre esas fuentes cabe citar otros instrumentos legislativos o decretos presidenciales en los que se impongan requisitos de procedimiento encaminados a velar por que el proceso de adopción de decisiones sea justo y razonado. Excepto en la medida en que sean incompatibles con la legislación habilitadora de un organismo u otra fuente de autoridad relativa a la elaboración de normas, en esos otros instrumentos legislativos y decretos se requiere que los organismos adopten esas normas únicamente después de llevar a cabo unos análisis pormenorizados de sus posibles efectos. Entre esos análisis figura habitualmente, aunque no siempre, una evaluación y una comparación de los costes y los beneficios, o de la eficacia en función del costo, de otros posibles enfoques normativos u otros niveles de tolerancia. Se exige también un proceso normativo abierto y transparente mediante el que se procure dar a todos los interesados la oportunidad de participar y de comprender lo que los organismos normativos están haciendo y por qué lo hacen.

---

<sup>2</sup> El término "personas" se define de forma general en la LPA como "un particular, una comunidad, una empresa, asociación u organización pública o privada que no sea un organismo [Federal de los EE.UU.]". El término "personas" incluye a las que están ubicadas fuera de los Estados Unidos.

## B. ACTUACIÓN DEL ORGANISMO

### 1. Inicio del proceso de elaboración de normas

La mayoría de los procesos de elaboración de normas por parte de los organismos federales de los Estados Unidos se inician en una de las tres circunstancias siguientes. En primer lugar, los organismos pueden poner en marcha un proceso de elaboración de normas por su propia iniciativa, dentro del marco de su legislación habilitadora o de cualquier otra legislación que les confiera la autoridad necesaria. En segundo lugar, los organismos federales pueden también iniciar el proceso de elaboración de normas dentro del marco de sus facultades en respuesta a una solicitud del público. En la LPA se establece que los organismos federales darán a las personas interesadas el derecho a solicitar la publicación, enmienda o supresión de una norma. Los organismos deben responder a una petición de esa naturaleza. Si la petición está fundamentada y es compatible con las prioridades y los recursos del organismo, éste atenderá la solicitud e iniciará el proceso de elaboración de normas. El que se atienda una solicitud de ese tipo y se inicie un procedimiento de elaboración de normas no significa necesariamente que la norma solicitada vaya a publicarse. Además, la primera etapa puede no ser la publicación de una notificación, sino la puesta en marcha de un estudio para determinar si pueden elaborarse criterios de rendimiento o procedimientos de ensayo apropiados. La decisión última sobre la publicación de una norma se adopta más tarde con arreglo a unos criterios jurídicos y sobre la base de toda la información disponible de antemano o recibida durante el transcurso del procedimiento. En tercer lugar, el Congreso puede ordenar a un organismo que inicie un procedimiento específico de elaboración de normas.

### 2. Información sobre planes, actividades y documentos para la elaboración de normas

El *Boletín Oficial* del Gobierno de los Estados Unidos para la publicación de notificaciones de carácter normativo es el *Registro Federal* que se publica todos los días laborables e incluye todas las propuestas de normas, Normas Definitivas y notificaciones publicadas por los organismos y organizaciones federales, así como los decretos y otros documentos presidenciales. Puede consultarse en línea (<http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>) de forma gratuita.

La Oficina de Gestión y Presupuesto (OGP) publica el Programa unificado de actuaciones para la elaboración y supresión de Normas (Programa) en el *Registro Federal* los meses de abril y octubre. El Programa puede consultarse en línea en la dirección <http://reginfo.gov/>. Ese documento contiene una breve descripción y un calendario de las nuevas normas que cada organismo tiene previsto publicar en forma de propuesta o de forma definitiva en los 12 meses siguientes. Se enumeran también las Normas vigentes que cada organismo puede examinar durante ese período. Leyendo el Programa, las personas pueden saber si alguna de las nuevas normas que están elaborando los organismos están clasificadas como importantes según la definición que figura en el Decreto N° 12866, relativo a la planificación y revisión normativa y, por tanto, están sujetas a revisión por la OGP. (Para un examen más detallado de ese decreto véanse las secciones que figuran más adelante sobre Participación interinstitucional e intergubernamental y Otros requisitos para la elaboración de normas. La definición de "actuaciones normativas importantes" aparece en una nota de pie de página de la sección anterior). Quienes deseen saber más acerca de un procedimiento concreto de elaboración de

normas pueden ponerse en contacto con la persona que aparece en el Programa en relación con ese procedimiento concreto.

Tras la publicación de una Norma Definitiva en el *Registro Federal*, esa Norma se codifica, junto con todas las normas existentes, en el Código de Reglamentos Federales (CRF). El CRF está dividido en 50 títulos que representan amplias esferas sujetas a reglamentación federal. Cada título está dividido a su vez en capítulos, que normalmente llevan el nombre del organismo que los publica. El CRF se actualiza anualmente. Puede consultarse gratuitamente en la Internet en la dirección <http://www.access.gpo.gov/nara/#cfr>.

Los documentos en los que un organismo se basa o que tiene en cuenta para publicar una Norma Definitiva se colocan en una carpeta pública donde están disponibles para su inspección y comentario. Cada carpeta está identificada por un número. Entre esos documentos se encuentran los estudios preparados por el organismo en apoyo de su postura, así como las observaciones presentadas en respuesta a los documentos de los organismos (excepto las que se hayan presentado de forma confidencial)<sup>3</sup>. Aunque algunos organismos aceptan información confidencial y pueden basarse en ella para la elaboración de normas, otros no lo hacen.

Los organismos federales hacen un uso intensivo de la Internet para obtener información relativa a sus actividades normativas y fomentar la transparencia del proceso normativo. Muchos organismos han establecido ya, o están haciéndolo, un sistema de carpetas electrónicas. El Departamento de Transporte, por ejemplo, ha establecido un sistema que permite a cualquier persona del mundo examinar y descargar documentos que se hayan introducido en las carpetas correspondientes a la elaboración de normas (<http://dms.dot.gov/>). El sistema del Departamento de Transporte permite también archivar documentos de forma electrónica. Algunos organismos, como el Organismo para la Protección del Medio Ambiente, facilitan vínculos con la versión electrónica de todos los documentos relacionados con la elaboración de normas de reciente publicación (véase <http://www.epa.gov/epahome/rules.html#proposed>). Además, los organismos están publicando una amplia variedad de información relativa a sus procedimientos de elaboración de normas, como análisis e informes de investigación, para que puedan examinarse en línea y descargarse de forma gratuita (véase, por ejemplo, <http://www.nhtsa.dot.gov/>).

---

<sup>3</sup> Por "secretos comerciales e información empresarial confidencial" se entienden los registros o datos presentados al Gobierno que puedan contener material no sujeto a revelación con arreglo a la exención 4 de la Ley de libertad de información, 5 U.S.C. párr. 552 b) 4), porque puede pensarse razonablemente que su revelación causaría un perjuicio competitivo sustancial a la entidad que presenta la información. Las personas que presenten documentos con carácter confidencial deben expresar en el momento de presentarlos su deseo de que los documentos se traten de esa manera. A continuación el organismo determinará si puede aplicarse la exención 4. Esa exención se aplica durante todas las etapas del procedimiento de elaboración de normas. Como se ha señalado más arriba, no todos los organismos aceptan documentos que contengan secretos comerciales o información empresarial confidencial durante el proceso de elaboración de normas.

En la Ley de libertad de información (LLI) (5 U.S.C. párr. 552) se exige a los organismos federales que faciliten el acceso a los registros que estén en su poder cuando reciban una solicitud en la que se describan razonablemente los registros deseados. El propósito de esa ley es ampliar las esferas de acceso del público a la información más allá de las que inicialmente se definían en la LPA. En esa ley se reconoce el derecho de cualquier persona a solicitar registros de los organismos. Un organismo que reciba una solicitud debe buscar los registros correspondientes para darle respuesta. El organismo debe facilitar copia de todos los registros que se hayan encontrado en la búsqueda, a menos que estén protegidos en virtud de alguna de las nueve exenciones que se contemplan en la ley<sup>4</sup>. El acceso del público a la información de carácter gubernamental se amplió en 1996 al promulgarse las enmiendas de la Ley de libertad de la información relativas a los procesos electrónicos (LLI-E). En la LLI-E se exige a los organismos que publiquen más material de forma electrónica. Además, la LLI-E se complementó por el Decreto N° 12600, relativo a los procedimientos de notificación previos a la revelación de información comercial confidencial (1987), en el que se reconoce a las entidades privadas, especialmente las empresas (incluidas las extranjeras) el derecho a recibir una notificación previa antes de que un organismo revele información sobre la empresa o recibida de la empresa.

### 3. Coordinación interinstitucional e intergubernamental

Los organismos federales disponen de varios medios para supervisar y coordinar sus actividades normativas con los demás. Los organismos a menudo se consultan directamente por propia iniciativa, tanto de forma oficial como oficiosa, sobre cuestiones relacionadas con la elaboración de normas de interés común, sean o no normas importantes en el sentido que se da a ese término en el Decreto N° 12866. Habitualmente, las consultas se mantienen inicialmente a nivel de trabajo entre el personal técnico y más tarde, a medida que progresa el desarrollo de enfoques para abordar la cuestión, por parte del organismo también en el plano de las políticas. También se establecen grupos de trabajo entre organismos, como el Consejo Interinstitucional sobre Políticas de Normalización, que se reúnen periódicamente para examinar cuestiones de interés común y compartir información sobre las actividades de los organismos.

En el Decreto N° 12866 se establece que los organismos normativos deben evitar la publicación de normas que sean incoherentes, incompatibles o reiterativas en relación con las de otros organismos federales. En el decreto se pone a la OGP a cargo de la coordinación de la revisión interinstitucional de las propuestas de normas o Normas Definitivas importantes antes

---

<sup>4</sup> Además de la exención señalada más arriba relativa a los secretos comerciales y la información comercial confidencial, también se contemplan exenciones para otras materias, como los memorandos o cartas enviados dentro de un organismo o entre distintos organismos, y los registros o la información recopilados a los fines de la vigilancia del cumplimiento de la ley.

de su promulgación y publicación en el *Registro Federal*<sup>5</sup>. Si una norma, propuesta o definitiva, de un organismo pudiera dar lugar a una incoherencia grave o interferir de cualquier otra forma con una actuación de otro organismo, esa norma se considerará importante según se define el término en el Decreto y, por tanto, quedará sujeta a revisión por la OGP. La OGP facilitará a los demás organismos interesados una copia de la norma para que formulen observaciones durante el proceso de revisión.

#### 4. La Ley de procedimiento administrativo

El principal mecanismo para velar por que el procedimiento para la elaboración de normas que se utiliza en los Estados Unidos sea abierto y transparente es un sistema normalizado de consulta con el público a medida que se elaboran y revisan las normas. En la LPA se especifican los requisitos para la elaboración de normas, es decir, el proceso por el cual los organismos federales formulan, proponen, establecen, enmiendan o suprimen una norma. Las normas sustantivas publicadas por un organismo en el marco de la LPA son jurídicamente vinculantes.

Si en la legislación habilitadora de un organismo se le autoriza a elaborar normas, en esa legislación normalmente se especifica si han de seguirse los procedimientos oficiales o los oficiosos:

- Los procedimientos oficiosos de elaboración de normas requieren, con algunas excepciones limitadas, que el organismo publique una notificación previa y ofrezca la posibilidad de intervenir mediante la presentación de datos o argumentos por escrito en respuesta a la publicación de una norma propuesta. Cualquier persona, sea cual sea su ubicación geográfica, puede formular observaciones. Puede tratarse, por ejemplo, de particulares, empresas u organismos gubernamentales de otros países. Esos procedimientos requieren también que el organismo tenga en cuenta los datos y argumentos presentados y que, al publicar una Norma Definitiva, incluya una declaración sobre el fundamento y los objetivos de la Norma y una referencia a las observaciones presentadas. En párrafos posteriores aparece un examen más detallado de los procedimientos oficiosos de elaboración de normas.

---

<sup>5</sup> En la sección 3 f) del Decreto se define una "actuación normativa importante" como "cualquier actuación normativa" que pueda conducir a la elaboración de una Norma con algunos de los efectos que se enumeran, entre los que figuran el de tener un impacto en la economía superior a 100 millones de dólares anuales o afectar de forma negativa a la economía, a un sector económico, a la productividad, a la competitividad, al empleo, al medio ambiente, la salud o a la seguridad del público, o los gobiernos o comunidades estatales, locales o tribales; la introducción de una incoherencia o la interferencia de cualquier otro tipo con alguna actuación de otro organismo; y el planteamiento de cuestiones jurídicas o de política nuevas en relación con los mandatos jurídicos, las prioridades del Presidente o los principios establecidos en el Decreto.

- Los procedimientos oficiales de elaboración de normas exigen que un organismo lleve a cabo una audiencia completa de carácter oral en la que puedan presentarse pruebas. El organismo debe ofrecer a las personas que deseen participar la posibilidad de comparecer y presentar pruebas y opiniones orales y documentales y formular preguntas a otros participantes en la audiencia. Generalmente, las audiencias están presididas por un juez especializado en derecho administrativo. En el registro del procedimiento se guardan las transcripciones de los testimonios y las pruebas presentadas en la audiencia, junto con todos los documentos presentados durante el procedimiento.

En general se utilizan procedimientos oficiosos de elaboración de normas, incluso en la mayoría de los casos relativos al establecimiento de especificaciones para productos. La elaboración de normas mediante el procedimiento oficial ha sido, y continúa siendo, la excepción. Un organismo debe utilizar los procedimientos oficiales de elaboración de normas si realiza esa actividad en el marco de un instrumento legislativo que exija que ésta se realice "de forma oficial".

En algunos instrumentos legislativos se requiere la utilización de procedimientos "mixtos" de elaboración de normas, en los que la presentación oficiosa de observaciones por escrito se complementa con comparencias orales de algún tipo. Además, los organismos que utilizan procedimientos oficiosos de elaboración de normas pueden, de manera discrecional, decidirse por la utilización de procedimientos "mixtos". Por ejemplo, pueden celebrar sesiones públicas cuando opinen que sería ventajoso el intercambio directo de opiniones e información entre el organismo y el público. Como sucede con los procedimientos oficiales, los procedimientos "mixtos" representan una proporción muy pequeña de todos los procedimientos de elaboración de normas.

Los organismos pueden añadir requisitos a los procedimientos establecidos por la LPA u otros instrumentos legislativos, pero nunca suprimirlos. Como se ha mencionado anteriormente, los organismos que elaboran normas mediante procedimientos oficiosos a veces deciden voluntariamente celebrar sesiones públicas. Los procedimientos adicionales que un organismo decida utilizar no deben contravenir los requisitos de procedimiento contemplados en la LPA u otros instrumentos legislativos, como las normas relativas a la consideración de las observaciones presentadas por escrito durante un procedimiento de elaboración de normas.

Los procedimientos oficiosos de elaboración de normas se desarrollan de la forma que se explica a continuación. No es necesario que en todos los procesos se realicen todas las etapas, por ejemplo las notificaciones preliminares. En la mayor parte de los casos la elaboración de normas entraña sólo tres etapas: la publicación de una notificación de la intención de elaborar una norma en la que se recaban observaciones del público; el examen por el organismo de toda la información pertinente, incluidas las observaciones del público; y la publicación de una Norma Definitiva tras el examen de la información pertinente. Como es especialmente probable que en la elaboración de las normas más importantes se cubra un mayor número de etapas, a continuación se exponen todas las etapas posibles. Cabe señalar que la duración de la elaboración de las normas puede variar de algunos meses a varios años, según la norma sea más o menos compleja o controvertida y según sea su naturaleza.

a) Avisos preliminares

Aunque en la LPA no se exige la publicación de notificaciones preliminares, ni siquiera se contempla la cuestión, algunos organismos normativos las publican. Un organismo que tenga previsto elaborar una norma puede considerar conveniente obtener información adicional antes de elaborar y publicar una propuesta concreta. En esos casos, para obtener más información acerca de la naturaleza y la magnitud de un posible problema, o para obtener la opinión del público sobre qué enfoque normativo sería más eficaz y deseable, el organismo puede publicar una notificación preliminar en la que recaba las observaciones del público.

El tipo más habitual de notificación preliminar es la Notificación Anticipada de la Intención de Elaborar una Norma (ANPRM). Con ella se tiene la posibilidad de conocer las observaciones del público en una etapa muy temprana del proceso. En la notificación se describe de forma general la esfera en la que se pretende establecer una norma y habitualmente se recaban las observaciones del público acerca de las cuestiones y las opciones normativas que se están contemplando. También se invita al público a que exponga cualesquiera otras cuestiones de interés.

En la ANPRM se especifica un plazo en el que el público tiene que presentar sus observaciones. Cualquier persona puede hacerlo. Algunos organismos guardan todas las observaciones recibidas en respuesta a la ANPRM en una carpeta que se pone a disposición del público, en tanto que otros publican sólo las observaciones que apoyan la elaboración de una posterior Notificación de la Intención de Elaborar una Norma. En cualquiera de los casos no se revela la información recibida como secreto comercial o información empresarial confidencial. El plazo para la presentación de observaciones es normalmente de 60 días, pero puede ser mayor o menor según las circunstancias.

b) Notificación de la Intención de Elaborar una Norma

En la mayoría de los casos, la etapa inicial del proceso de elaboración de normas es la redacción y posterior publicación de una propuesta. La propuesta se denomina Notificación de la Intención de Elaborar una Norma (NPRM). El objetivo de la NPRM es informar al público acerca de la propuesta y solicitar que se formulen observaciones al respecto. La NPRM consta normalmente de dos partes: un preámbulo, con una exposición narrativa, y el texto normativo propuesto. En algunos casos, sin embargo, no se incluye el texto normativo. El preámbulo puede ser más o menos detallado. En los preámbulos más detallados se expone el problema que se aborda en la propuesta, se examina y analiza la información relativa a la existencia, la naturaleza y la magnitud del problema, se explica cómo la propuesta contribuirá a su solución y se analizan el costo y los beneficios de la propuesta. Si la NPRM estuvo precedida por la publicación de una notificación preliminar, en la NPRM se pueden resumir y contestar las observaciones formuladas por el público en respuesta a esa notificación preliminar. En la medida en que en la NPRM no se exponen ni explican las hipótesis, análisis y metodologías en que se fundamenta la propuesta, el organismo coloca los documentos relativos a esas cuestiones en una carpeta pública para que cualquiera tenga ocasión de formular observaciones sobre ellas.

En la NPRM se especifica un determinado plazo en el que cualquier persona que lo desee puede presentar observaciones. En el Decreto N° 12866 se recomienda un plazo de 60 días, aunque puede ser más corto o más largo según las circunstancias. El organismo coloca todas las observaciones en una carpeta pública, salvo los secretos comerciales y la información comercial confidencial que no se revelan. Ese proceso de presentación de observaciones por parte del público sirve a varios fines, entre los que se cuentan el que las personas tengan la oportunidad de:

- Proporcionar al organismo información que contribuya a mejorar su conocimiento de los asuntos relacionados con la propuesta; y
- Poner en duda las hipótesis, análisis y conclusiones provisionales en que se fundamenta la propuesta del organismo y mostrar en que están equivocadas.

Si, transcurrido el plazo para la presentación de observaciones, el organismo recibe nueva información o nuevos análisis que no sean simplemente una adición a las anteriores, sino que puedan influir en el fondo de la Norma Definitiva, debe hacerlo público para que se puedan formular observaciones. Si el organismo ha establecido una práctica de examinar las observaciones y otros materiales recibidos a última hora y pretende tener en cuenta las últimas observaciones realizadas sobre la información o los análisis recibidos en el último momento, tal vez no sea necesario volver a abrir el plazo para la presentación de observaciones que figura en la NPRM. Si, además de no ser similares a los anteriores, la nueva información o los nuevos análisis pueden entrañar la introducción de cambios importantes e imprevistos en la Norma Definitiva, el organismo debe publicar un aviso en el *Registro Federal* para garantizar que el público sepa que se dispone de ese material nuevo.

En respuesta a las observaciones presentadas en respuesta a la NPRM o a nuevos acontecimientos (por ejemplo, nuevos resultados de las investigaciones) posteriores a la publicación de la NPRM, el organismo generalmente modifica algunos aspectos de la propuesta. En la mayoría de los casos, los cambios quedan dentro de la gama de enfoques normativos que se contemplan en la NPRM y no es necesario dar al público una nueva ocasión de formular observaciones. No obstante, si algunas de las modificaciones que el organismo desea introducir se refiere a aspectos que no se han examinado en la NPRM ni son una consecuencia lógica de ellos, el organismo debe dar al público la oportunidad de formular observaciones sobre la propuesta revisada antes de publicar una Norma Definitiva. Para tener en cuenta esa posibilidad, el organismo publica una Notificación Suplementaria de la Intención de Elaborar una Norma.

c) Notificación Suplementaria de la Intención de Elaborar una Norma (SNPRM)

En la SNPRM se exponen los cambios importantes en la norma propuesta que no podían deducirse razonablemente de la lectura de la NPRM. Se puede exponer también nueva información que no se hubiera incluido en la etapa de la NPRM y en la que el organismo no pretenda basarse para elaborar la Norma Definitiva. En la SNPRM se explican los motivos de la modificación del texto normativo y se solicita al público que formule observaciones al respecto. Las SNPRM se publican con mucha menos frecuencia que las ANPRM.

d) Normas Definitivas

Tras examinar las observaciones recibidas durante el proceso de elaboración de la norma, el organismo adopta la decisión de publicar una Norma Definitiva. Las Normas Definitivas contienen un preámbulo y un texto normativo. Si el organismo publica una Norma Definitiva, en el preámbulo se incluye una exposición detallada del fundamento de los objetivos de la Norma, se explica por qué el organismo está de acuerdo o no con las observaciones sustantivas recibidas y se describen, en su caso, las observaciones que se hayan introducido en la Norma como respuesta a las observaciones con las que esté de acuerdo. Si el organismo permite que se presenten solicitudes de reconsideración, debe aclararse ese extremo y debe especificarse la fecha límite para hacerlo. En la Norma Definitiva se especifica también la fecha en la que entrará en vigor. No es raro que se dé un plazo (conocido como plazo previo) de uno a tres años entre la publicación de la Norma Definitiva y su entrada en vigor, especialmente en el caso de normas importantes o que regulen tecnologías o productos. Si el organismo decide no publicar una Norma Definitiva, puede publicar una Notificación de Retirada de la Propuesta en el que explicaría los motivos por los que ha adoptado esa decisión.

Normalmente, la LPA requiere que se publique una Norma Definitiva al menos 30 días antes de su entrada en vigor. No obstante, el plazo de 30 días no es necesario si en la Norma se contempla una exención o se suavizan especificaciones existentes, o si el organismo decide, y así lo publica, que es necesaria una entrada en vigor más rápida "por un buen motivo".

e) Respuesta a las solicitudes de reconsideración

Incluso después de la publicación de una Norma Definitiva, el público tiene una última oportunidad de pedir al organismo que introduzca modificaciones. Cualquier persona puede hacerlo presentando una solicitud de reconsideración. La presentación de una solicitud de reconsideración generalmente no supone el aplazamiento de la entrada en vigor de la norma.

Algunos organismos responden a las solicitudes de reconsideración introduciendo cambios en la Norma Definitiva sin recabar primero la presentación de observaciones por parte del público siempre que esas modificaciones queden dentro del marco de la NPRM o se deduzcan razonablemente de ésta. Otros organismos pueden publicar una nueva NPRM antes de introducir cualquier cambio en respuesta a una solicitud de reconsideración, tanto si las modificaciones quedan dentro del marco de la NPRM como si no.

El requisito de la notificación previa y la posibilidad de que el público formule observaciones pueden suprimirse cuando el organismo tenga un "buen motivo" por el que esos procedimientos sean "impracticables, innecesarios o contrarios al interés público" (5 U.S.C. párr. b) 3) B)). Los tribunales han interpretado este extremo de forma que se permite que un organismo suprima los procedimientos de notificación previa y formulación de observaciones y publique las Normas cuando pueda demostrar que se encuentra en una o más de las siguientes situaciones de "emergencia": 1) cuando al organismo se le ha impuesto por ley una fecha límite corta; 2) cuando sea necesaria la publicación inmediata de una Norma para hacer frente a un riesgo grave para la salud y la seguridad públicas; 3) cuando la notificación previa iría en contra de los objetivos de la norma; ó 4) cuando sea necesaria la aclaración inmediata de Normas y

Reglamentos vigentes para evitar confusiones. Es importante señalar que la excepción por "un buen motivo" se interpreta de forma bastante restrictiva. Además, los organismos no pueden suprimir automáticamente los procedimientos oficiosos de elaboración de normas cuando se encuentren en alguna de esas cuatro situaciones o cuando, en opinión del organismo, exista una situación de emergencia. El organismo debe demostrar claramente que esa supresión es apropiada en cada circunstancia concreta.

#### 5. Otras posibilidades de participación del público

Los ciudadanos particulares, las industrias y las organizaciones pueden participar en las actividades de elaboración de normas de un organismo de diversos modos. Además de presentar observaciones y solicitudes como se ha examinado más arriba en la sección correspondiente a la LPA, las personas pueden dirigirse directamente a los organismos con arreglo a sus requisitos de procedimiento, participar en comités consultivos establecidos por los organismos o participar en la elaboración negociada de normas.

Aunque en la LPA se limitan las comunicaciones orales ex parte en el procedimiento oficial de elaboración de normas, no es ese el caso cuando se trata del procedimiento oficioso<sup>6</sup>. No obstante, los diversos organismos federales han adoptado sus propias políticas acerca de esas comunicaciones durante el proceso oficioso de elaboración de normas. Esas políticas varían. Algunos organismos no prohíben la comunicación oral ex parte durante todas las etapas de un procedimiento de elaboración de normas, incluso antes de la publicación de una NPRM, aunque las desalientan. Otros organismos sólo desalientan las comunicaciones orales ex parte después de publicada una NPRM. Por último, otros organismos las permiten en cualquier momento durante el procedimiento de elaboración de una norma. En todos los casos, sin embargo, en la medida en que un organismo desee basar su Norma Definitiva en información o datos recibidos mediante comunicaciones orales ex parte, debe comentar el fondo de las comunicaciones en un memorando que habrá de hacerse público. Esa documentación es necesaria para garantizar que el público y los tribunales (en caso de que se presente una demanda) tengan conocimiento de esas comunicaciones.

Los organismos federales pueden reunirse con comités o grupos de personas para potenciar las posibilidades de diálogo y aportación del público en el proceso de elaboración de normas. Algunos de esos comités o grupos pueden ser comités consultivos según el significado que se les da en la Ley federal de comités consultivos, 5 U.S.C. App. 2 (LFCC). En virtud de esa Ley, un comité consultivo es cualquier comité o grupo del que al menos un miembro no sea funcionario federal a tiempo completo que sea establecido o utilizado (es decir, gestionado o controlado) por un organismo federal con el fin de procurarse asesoramiento o recomendaciones. Pueden establecerse comités consultivos en el marco de la LFCC una vez que se haya publicado una notificación pública y se haya determinado que el establecimiento de esos comités redundará en

---

<sup>6</sup> En la LPA se definen las "comunicaciones ex parte" como "una comunicación oral o escrita que no sea de carácter público de la que no se da notificación previa razonable a todas las partes, pero en la que no se incluye una solicitud de información sobre la marcha de los trabajos en ningún asunto o procedimiento..." (5 U.S.C. párr. 551 14)).

interés público. Los comités deben estar inscritos en la Oficina General de Contabilidad y tener un objetivo claramente definido. Su composición debe ser equilibrada en cuanto a los puntos de vista representados y las funciones desempeñadas. Las reuniones de los comités consultivos deben anunciarse en el *Registro Federal* y deberán generalmente estar abiertas a la participación pública. Las actas de las reuniones y todos los documentos conexos deben hacerse públicos.

En la Ley sobre la elaboración negociada de normas de 1990 (LENN) se establece un marco para la elaboración negociada de normas y se alienta a los organismos a que lo utilicen para fomentar el procedimiento oficioso de elaboración de normas (5 U.S.C. párr. 561, *et seq*). La premisa en la que se fundamenta la elaboración negociada de normas es que al reunir a los representantes de un organismo con los diversos grupos afectados para negociar y llegar a un consenso en torno a una norma propuesta se reducirá la probabilidad de que se planteen litigios cuando se publique la Norma Definitiva. Según la LENN, el organismo establece un comité consultivo compuesto por representantes de los grupos afectados y representantes del organismo con el fin de llegar al consenso en torno a un proyecto de norma que habrá de publicarse en una Notificación de la Intención de Elaborar una Norma. El comité estará sujeto a la LFCC y, por tanto, deberá generalmente celebrar reuniones públicas. Las negociaciones en el seno del comité cuentan habitualmente con la ayuda de un mediador neutral. El objetivo del comité es llegar al consenso dentro de los límites de la autoridad jurídica del organismo y de los objetivos de política de la norma. Si se llega al consenso, el organismo lo utiliza como base de su Notificación de la Intención de Elaborar una Norma. Como sucede en el caso de los procedimientos de la elaboración de normas que no entrañan la negociación, el organismo debe tener en cuenta las observaciones formuladas por el público en el marco de esa Notificación antes de publicar una Norma Definitiva.

#### 6. Otros requisitos para el establecimiento de normas

Además de los requisitos que figuran en su legislación habilitadora, los organismos normativos están sujetos a otros requisitos jurídicos para el análisis de los diferentes efectos de sus propuestas de normas y sus Normas Definitivas. Entre ellos figuran requisitos para analizar los efectos de cualquier norma en las empresas pequeñas (la Ley de flexibilidad normativa) o el medio ambiente (la Ley de política ambiental nacional). Si la norma ha de exigir que los niveles de gobierno de ámbito inferior al federal o sector privado tengan que gastar más de 100 millones de dólares al año sus efectos han de ser analizados (la Ley de mandatos sin financiación). Además, debe analizarse el efecto de los requisitos en materia de recogida de información que se contemplen en cualquier norma (la Ley de reducción de los trámites). Esos análisis, al igual que los demás análisis exigidos, deben hacerse públicos.

Además, el Gobierno establece otros requisitos mediante la promulgación de decretos. El más importante de ellos es el Decreto N° 12866. En ese Decreto, que se publicó el 30 de septiembre de 1993, se establecen una filosofía y unos principios normativos generales que deben servir a los organismos como directrices en la elaboración de normas eficaces y eficientes. En él se establece que, en la medida en que la ley lo permita, los organismos deben evaluar los costos y beneficios (tanto cuantitativos como cualitativos) de cualquier norma que se propongan elaborar y únicamente propondrán o elaborarán una norma después de determinar de forma

motivada que las ventajas que de ella se desprendan justifican su costo<sup>7</sup>. En el Decreto se establece que, a la hora de elegir entre diferentes enfoques normativos, los organismos deben seleccionar aquellos que brinden mayores beneficios. Uno de los objetivos principales del Decreto es hacer que los procesos normativos sean más accesibles y abiertos al público. En el Decreto se exige que antes de que los organismos normativos publiquen propuestas de normas y Normas Definitivas de carácter "importante", deben presentarlas a la OGP para su examen. Las normas importantes deben ir acompañadas de un análisis exhaustivo de sus efectos. El análisis ha de incluirse en la carpeta pública para facilitar que puedan formularse observaciones. El Decreto puede consultarse en <http://reginfo.gov/eo12866.htm>.

En la Ley para el adelanto y la transferencia de tecnología nacional (LATTN) de 1995 se indica a los organismos federales que utilicen normas voluntarias consensuadas, tanto a nivel nacional como internacional, en lugar de reglamentos elaborados por el Gobierno, como medio para llevar a cabo las actividades o los objetivos de política determinados por los organismos, salvo cuando el hacerlo pueda resultar incompatible con la ley o inviable por cualquier otro motivo (Decreto público N° 104-113) (15 U.S.C., párr. 272, nota). En la ley se indica también a los organismos que participen en actividades de elaboración de normas voluntarias consensuadas "cuando esa participación redunde en interés público y sea compatible con las misiones, facultades, prioridades y recursos presupuestarios del organismo y del departamento". Esa participación está encaminada a contribuir a la elaboración de normas voluntarias que reduzcan al mínimo la necesidad de elaborar y mantener reglamentos gubernamentales distintos.

También se exige a los organismos federales que, al elaborar sus normas, tengan en cuenta las normas internacionales pertinentes y, en su caso, fundamenten sus normas en esas normas internacionales (título IV de la Ley de acuerdos comerciales de 1979 (Decreto público N° 96-39), enmendado en 1994 (Decreto público N° 103-465) y en 1996 (Decreto público N° 104-295) (19 U.S.C., párr. 2532 2)). En la Ley se establece expresamente que entre los motivos por los que puede no resultar conveniente basar una norma en una norma internacional figuran, sin limitarse a ellos, la protección de la salud o la seguridad humanas, la vida o la salud de los animales o plantas, o el medio ambiente.

### C. EXAMEN POR EL CONGRESO

La mayoría de las normas sobre productos publicadas por los organismos como Normas Definitivas deben presentarse al Congreso para su examen con arreglo a la Ley de examen por el Congreso, 5 U.S.C. §§ 801, *et seq.* (LEC) y para su supervisión por el Congreso<sup>8</sup>. En la LEC se

---

<sup>7</sup> En algunas leyes por las que se autoriza la publicación de normas sobre productos se limita la medida en que el organismo encargado de su publicación puede considerar los costos a la hora de seleccionar esas normas. En algunas incluso se establece que las normas habrán de redactarse y publicarse sin tener en cuenta el costo.

<sup>8</sup> En el caso de una "norma importante", en la LEC se establece que esa norma no podrá entrar en vigor antes de transcurrido un plazo de 60 días a partir de su presentación al Congreso. A los fines contemplados en la LEC, se define como "importante" una norma que la OGP haya determinado que tendrá alguno de los siguientes efectos: a) un efecto anual en la economía

establece un procedimiento especial mediante el cual el Congreso puede rechazar por votación las normas publicadas por los organismos. El efecto de una votación de rechazo es la nulidad de la norma. También puede rechazarse una norma si ambas cámaras del Congreso aprueban por mayoría una resolución conjunta y el Presidente firma la correspondiente resolución. Una norma puede rechazarse también si ambas cámaras del Congreso adoptan esa resolución y se oponen a un posible veto presidencial a esa resolución. Aunque el Congreso puede aprobar una resolución por la que se rechaza la totalidad de la norma, no puede adoptar una resolución en el marco de la LEC por la que se enmiende una norma o se ordene que la norma sea enmendada. Cuando actúa al amparo en lo dispuesto en la LEC, el Congreso puede abstenerse de adoptar medida alguna o aprobar una resolución de rechazo.

Cuando actúa fuera del marco de la LEC, es decir, con arreglo a sus procedimientos legislativos habituales, el Congreso puede, de hecho, anular una Norma establecida por un organismo promulgando nueva legislación que prohíba a ese organismo utilizar fondos para asegurar su cumplimiento. El Congreso también puede promulgar legislación en la que se enumeren las disposiciones normativas a las que se especifique que el organismo no puede mantener en vigor o publicar una norma que contenga esas disposiciones.

#### D. EXAMEN JUDICIAL

Todas las Normas Definitivas por las que se establezcan, enmienden o revoquen reglamentos podrán ser sometidas a examen judicial con arreglo a la legislación habilitadora de un organismo, a la LPA o a leyes específicas para un organismo concreto. Además, pueden estar sujetas a revisión judicial otras medidas definitivas, como la denegación de solicitudes de elaboración de normas, la denegación de solicitudes de reconsideración, y las decisiones de cancelar la elaboración de normas después de la publicación de una NPRM. Aunque el porcentaje de normas que se publican por la vía de la elaboración oficiosa y después se someten a examen judicial puede ser relativamente pequeño, hay un número constante y significativo de casos que entrañan la disconformidad con el procedimiento o con el fondo. Además, dada la precedencia de las decisiones de los tribunales, el examen judicial puede tener un efecto importante y duradero en la capacidad de un organismo para elaborar normas.

En el marco de la LPA, una persona puede pedir ante los tribunales federales que se revoque una Norma Definitiva o cualquier otra medida definitiva adoptada por un organismo si tiene "capacidad" para hacerlo. Para tener esa capacidad, una persona debe demostrar primero que la medida definitiva adoptada por el organismo de que se trate le perjudica y que es probable que ese perjuicio pueda compensarse por una decisión favorable del tribunal.

---

superior a 100 millones de dólares; b) un aumento importante de los costes o de los precios; o c) efectos adversos importantes en la competitividad, el empleo, la inversión, la productividad, la innovación o la capacidad de las empresas radicadas en los Estados Unidos para competir con las empresas radicadas en el extranjero en los mercados nacional y de exportación.

La persona debe entonces demostrar que sus perjuicios se sitúan dentro de la "zona de intereses" que el Congreso trataba de proteger al promulgar la ley al amparo de la cual el organismo adoptó la medida definitiva. En general, cualquier persona sujeta directamente a una norma sobre productos o cualquier persona que adquiera o utilice los productos sujetos a la norma puede demostrar que sus perjuicios se sitúan dentro de la zona de intereses protegidos por la ley al amparo de la cual se publicó la Norma. Una organización que no haya sufrido perjuicios puede también tener capacidad para litigar si puede demostrar que sus miembros podrían hacerlo en su propio nombre, que los intereses que trata de proteger son compatibles con el objetivo de la organización y que ni la reclamación presentada ni la indemnización solicitada hacen necesaria la participación en el proceso de sus miembros a título individual.

En el marco de la LPA, una persona puede solicitar que se revoque una medida definitiva adoptada por un organismo por diversos motivos, incluido el que la medida sea arbitraria, sea innecesaria, constituya un abuso de la autoridad discrecional o no sea conforme a derecho por cualquier otra causa. Normalmente, en las demandas contra las normas publicadas por los organismos se alegan motivos sustantivos y de procedimiento para su revocación. Entre los motivos de procedimiento figuran el no haberse notificado apropiadamente. Las personas que alegan que no se ha notificado apropiadamente a menudo afirman que la diferencia entre el texto normativo propuesto y el definitivo era tan grande que quienes deseaban formular observaciones no podían haber previsto que se adoptara alguna parte importante de la Norma Definitiva y por lo tanto no pudieron formular observaciones. Otro argumento frecuente es que, para apoyar la Norma Definitiva, el organismo se basó en datos o análisis que no se dieron a conocer con tiempo suficiente a quienes deseaban formular observaciones para que pudieran hacerlo antes de que se publicase la Norma Definitiva.

Para evitar que una norma sea revocada o rechazada como arbitraria o innecesaria, un organismo debe: establecer los hechos en que se basa su Norma; apoyar esos hechos vinculándolos con pruebas que habrán de figurar en el registro del procedimiento de elaboración de la Norma; explicar como fue su razonamiento desde los hechos básicos hasta los efectos previstos de la Norma; relacionar los hechos básicos y los efectos previstos con cada uno de los criterios, metas u objetivos establecidos en la ley; evitar que cualquier aspecto de su Norma Definitiva se fundamente en factores que el Congreso no deseaba que se tuvieran en cuenta; explicar los motivos por los que está o no de acuerdo con las observaciones principales y por los que resolvió las cuestiones planteadas por quienes formularon observaciones de la forma en que lo hizo; exponer las razones por las que se rechazaron otras alternativas a la norma que se aprobó, especialmente las que parecería que hubieran podido promover mejor los objetivos del instrumento legislativo en cuyo marco se publicó la Norma.

En general, un tribunal de revisión no hará valer su opinión por encima de la del organismo ni rechazará las conclusiones de éste siempre que cuenten con una base sustancial en el registro administrativo del proceso (véase la parte dedicada a los registros administrativos que figura más abajo). Eso es especialmente cierto cuando las cuestiones de carácter técnico afectan a una nueva tecnología en desarrollo o entrañan el ejercicio de los conocimientos especializados del organismo.

Una Norma Definitiva por la que se revoque un reglamento está sujeta al mismo grado de escrutinio judicial que una Norma Definitiva por la que se establezca o enmiende aquél. Se parte de la base de que el comportamiento de un organismo representa la aplicación de su juicio fundamentado de que, con ese comportamiento, desarrollará mejor las políticas que le ha confiado el Congreso. Así pues, si el organismo se aparta de las prácticas o posiciones que mantuvo en el pasado al adoptar una nueva Norma deberá explicar detalladamente por qué lo ha hecho.

El examen judicial se basa en el registro administrativo del procedimiento. De la compilación de ese registro administrativo se ocupa el organismo y en él figuran la Norma Definitiva y toda la información que el organismo tenía ante sí en el momento de publicarla, incluida la NPRM, todas las observaciones relacionadas con la NPRM y los informes y resultados de las investigaciones.

Si un tribunal revocase una Norma Definitiva, la devolverá al organismo para su ulterior examen. El tribunal puede anular la Norma, en cuyo caso ésta no surtirá efecto jurídico alguno; o puede simplemente devolverla, exigiendo al organismo que reconsidere su posición, pero dejando en vigor la totalidad de la Norma o parte de ella durante ese período de reconsideración.

### **III. Procedimiento empleado en los Estados Unidos para garantizar el cumplimiento de las normas sobre seguridad y emisión**

En los Estados Unidos, el Gobierno federal mantiene un conjunto de especificaciones objetivas (por ejemplo por su carácter numérico) y viables en materia de seguridad y protección del medio ambiente que deben satisfacer todos los vehículos, equipos y repuestos. Esas especificaciones se agrupan en la Norma Federal sobre la Seguridad de los Vehículos Automóviles (NFSVA) y la Norma Federal sobre Emisiones. Las normas se enuncian en términos de rendimiento. Normalmente, las normas pueden cumplirse mediante diversos diseños, lo que ofrece a los fabricantes una gran flexibilidad a la hora de diseñar sus vehículos, equipos y repuestos.

En los párrafos que figuran a continuación se expone el sistema de observancia y vigilancia del cumplimiento que utiliza el Gobierno federal en lo relativo a las especificaciones en materia de seguridad y protección del medio ambiente para los vehículos de ruedas y sus equipos y repuestos.

## A. LA NHTSA Y LA AUTOCERTIFICACIÓN

La Dirección Nacional de Seguridad de la Circulación Viaria (NHTSA) está autorizada a publicar NFSVA en las que se especifiquen los requisitos en materia de rendimiento para los vehículos automóviles nuevos y los equipos o repuestos de esos vehículos. La legislación federal de los Estados Unidos prohíbe la fabricación, la comercialización interestatal, la venta o importación por cualquier persona de un vehículo automóvil nuevo o de una pieza para esos vehículos a menos que ese vehículo o pieza cumpla todas las normas de seguridad aplicables.

A diferencia de los organismos que se aseguran de la observancia de las normas mediante un sistema de homologación, la NHTSA no homologa vehículos ni piezas, ni concede aprobación alguna a ningún producto ni a quien lo comercializa. La ley exige a los fabricantes que autocertifiquen que sus productos cumplen las normas de seguridad de la NHTSA antes de que puedan ponerse a la venta<sup>9</sup>. La prueba de esa certificación debe figurar en una etiqueta según se dispone en el instrumento 49 del Código de Reglamentos Federales (CRF), partes 567 y 568, en el que se especifican el tamaño, la ubicación y el texto que ha de figurar en la etiqueta. Los fabricantes de vehículos también deben presentar a la NHTSA cierta información de identificación con arreglo a la parte 566 del mencionado instrumento a más tardar 30 días después de comenzar la fabricación de vehículos.

### 1. Autocertificación de los fabricantes

En cada una de las normas de seguridad se especifican las condiciones y procedimientos de ensayo que la NHTSA deberá utilizar para evaluar si un vehículo o una pieza cumple las especificaciones correspondientes. En algunas normas se prescriben ensayos dinámicos, como es el caso de la NFSVA N° 208 "Protección de los ocupantes en caso de colisión" y de la NFSVA N° 301 "Integridad del sistema de combustible" y el organismo puede realizar ensayos de rendimiento con arreglo a esas normas para determinar el cumplimiento. No obstante, el organismo no exige a los fabricantes que realicen ensayos destructivos de vehículos o que evalúen sus productos únicamente de la forma que se especifica en las normas de seguridad. Los fabricantes pueden elegir cualquier medio para evaluar un vehículo o una pieza con el fin de determinar si cumple las especificaciones de una norma determinada, siempre que elijan un medio que ofrezca una garantía razonable de que el vehículo o la pieza cumplirá las normas cuando la NHTSA lo someta a ensayo. La mayoría de los fabricantes certifican el cumplimiento mediante la realización de ensayos con arreglo a lo dispuesto en la NFSVA. En raras ocasiones, la certificación se basa en estudios o análisis más que en ensayos.

---

<sup>9</sup> En la disposición sobre la seguridad de los vehículos automóviles, que aparece en el capítulo 301 del título 49 del Código de los Estados Unidos, se establece un proceso de autocertificación en virtud del cual cada fabricante debe certificar que sus productos cumplen todas las normas de seguridad aplicables (véase 49 U.S.C. § 30115; 49 CRF, partes 567 y 568). Los NFSVA figuran en el instrumento 49 del CRF, parte 571. Además de las NFSVA, en el caso de algunos vehículos debe certificarse el cumplimiento de la Norma sobre parachoques que figura en el instrumento 49 del CRF, parte 581 y la Norma sobre la prevención del robo que figura en el mismo instrumento, parte 541.

Además de la certificación inicial, el fabricante tiene que comprobar también el cumplimiento continuado de las normas por los vehículos o piezas a lo largo de la fabricación de toda la serie. Para ello debe establecerse un programa eficaz de control de calidad por el que se inspeccionen y sometan a ensayo periódicamente los vehículos o piezas para velar por que todas las unidades se ajusten a las características originales certificadas.

A diferencia de un sistema de homologación, el sistema de autocertificación que utiliza la NHTSA ofrece a los fabricantes mayor flexibilidad para introducir cambios en sus productos.

## 2. Forma en que la NHTSA supervisa/vigila el cumplimiento

La NHTSA realiza ensayos para supervisar el cumplimiento. En el marco del programa anual de cumplimiento de la NHTSA se realizan un promedio de 30 de los 44 ensayos previstos en las NFSVA (30 normas sobre vehículos y 14 normas sobre equipos). El Gobierno selecciona (adquiere) aleatoriamente vehículos y piezas en el mercado y los somete a ensayo para determinar si cumplen las normas de seguridad. Si de los ensayos de la NHTSA se desprendiera el incumplimiento de una Norma por un vehículo o pieza, el organismo lo notificaría rápidamente al fabricante. Lo habitual es que el fabricante proceda rápidamente a una recogida general del producto, un procedimiento por el que el fabricante notifica del incumplimiento a los propietarios y les ofrece una solución gratuita. Si el fabricante no lo hace, el Gobierno pone en marcha una investigación para determinar si el fabricante ha incumplido la Norma. Al final de la investigación, el Gobierno puede ordenar al fabricante que proceda a una recogida general de todos los vehículos y piezas que no cumplen la Norma. Además, el organismo puede entablar una demanda civil por infracción del instrumento 49 U.S.C. § 30112 a), en el que se establece que ninguna persona puede fabricar con la intención de vender, vender, ofrecer para su venta, comercializar o entregar para su comercialización interestatal, o importar en los Estados Unidos ningún vehículo automóvil o equipo para esos vehículos fabricado con posterioridad a la entrada en vigor de una norma de seguridad de los vehículos automóviles que le sea aplicable a menos que ese vehículo o equipo cumpla la norma y esté acogido a una certificación expedida con arreglo a lo dispuesto en el instrumento 49 U.S.C. § 30115<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> En la sección 30112 b) 2) A) se establece que el que un vehículo o pieza no cumpla una norma no constituye una infracción si el fabricante ha actuado con un "cuidado razonable". La NHTSA ha venido sosteniendo que no puede determinar qué esfuerzos constituyen un "cuidado razonable" con antelación a las circunstancias reales en que se produce un incumplimiento. Lo que puede ser un "cuidado razonable" en un caso concreto depende de muchos factores, incluidas las limitaciones de la tecnología, la disponibilidad de equipos de ensayo, el tamaño de la empresa fabricante y, sobre todo, la diligencia en su actuación. Es importante señalar que, aunque el ejercicio de un "cuidado razonable" puede hacer que un fabricante no tenga que hacer frente a responsabilidad civil en relación con la fabricación y venta de vehículos o equipos que no cumplan una norma, no lo libera de la responsabilidad de proporcionar a los compradores de los vehículos o equipos que no cumplan esa norma una notificación del incumplimiento y una solución gratuita del problema. De forma similar, en la sección 30115 se establece que ninguna persona puede certificar que un vehículo cumple con todas las normas de seguridad aplicables

Puede haber defectos en materia de seguridad que no entrañen el incumplimiento de una NFSVA y que den lugar a una recogida general. Normalmente, la NHTSA abre una investigación sobre un defecto como respuesta a las quejas recibidas de los consumidores por teléfono o por otras vías. Además, los particulares pueden presentar solicitudes para que se ponga en marcha una investigación sobre un defecto.

Aunque una recogida general puede ser una medida importante y costosa para un fabricante, su propósito es eliminar el riesgo para la seguridad que plantean los vehículos o equipos que son defectuosos o que no cumplen las normas. Una recogida general exige al fabricante notificar a todos los compradores e instarlos a que lleven sus vehículos o piezas a su distribuidor para resolver de forma gratuita el incumplimiento o el defecto. El fabricante tiene la opción de reparar o sustituir el vehículo o la pieza de que se trate, o devolver el precio de compra. En la mayoría de los casos, la decisión de llevar a cabo una recogida general la adoptan los fabricantes antes de que la NHTSA adopte una decisión oficial de que existe un incumplimiento o un defecto en materia de seguridad, es decir, sin que sea necesario que se produzca una orden oficial del organismo. Si un fabricante se negase a cumplir una orden de recogida general de la NHTSA, el Gobierno podría solicitar ante un tribunal federal que se imponga el cumplimiento de esa orden.

#### B. DISPOSICIONES DEL ORGANISMO PARA LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE (EPA) RELATIVAS AL CUMPLIMIENTO Y LA VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO

Los procedimientos que utiliza el EPA para imponer el cumplimiento de las normas sobre emisiones son similares en muchos aspectos a las disposiciones de la NHTSA, aunque hay algunas diferencias importantes. Mientras que el EPA requiere también la certificación de los vehículos, equipos y repuestos (especialmente motores), sus normas no permiten la autocertificación. En vez de eso, los fabricantes deben solicitar la certificación del EPA. Las solicitudes de los fabricantes deben contener información específica, incluida información relativa a los ensayos sobre las emisiones, necesaria para que el EPA determine si el vehículo, equipo o repuesto de que se trate cumple las normas de emisión. El EPA puede realizar ensayos de confirmación o puede exigir a los fabricantes que realicen esos ensayos. Si el EPA determina que el vehículo, equipo o repuesto de que se trate cumple sus normas y otras especificaciones, expide un certificado de conformidad. Al igual que sucede con las normas de seguridad, los fabricantes deben exponer una etiqueta permanente de certificación en todos los modelos de los vehículos, equipos y motores certificados.

Los fabricantes no pueden vender o comercializar de cualquier otra forma ningún vehículo, equipo o repuesto sometido a la normativa sin un certificado de conformidad. Si el fabricante infringe esa disposición (por ejemplo, comercializando vehículos que sean diferentes de los que se describen en las solicitudes de certificación), puede ser sancionado con multas importantes.

---

"si, ejerciendo un cuidado razonable, la persona tuviera motivos para saber que el certificado es falso o engañoso en algún aspecto material".

El EPA también somete a ensayos, o requiere a los fabricantes para que lo hagan, vehículos, equipos o repuestos una vez que han sido manufacturados y montados. Si una serie de vehículos, equipos o repuestos no satisface las normas de emisión del EPA, este organismo puede ordenar una recogida general. Las recogidas generales impuestas por el EPA son similares a las que puede imponer la NHTSA. Los fabricantes pueden oponerse a una recogida general mediante un procedimiento administrativo tramitado en el seno del organismo o, si no tiene éxito, ante los tribunales. Además, si el EPA determina que los vehículos, motores o repuestos producidos por una cadena de montaje difieren de la configuración que se ha certificado, puede imponer multas por la comercialización de configuraciones no certificadas.

De forma similar, como las normas de emisión rigen durante toda la vida útil de un vehículo o motor, el EPA somete a ensayos vehículos y motores después de que han estado funcionando durante un período de tiempo sustancial para asegurarse de que siguen satisfaciendo las normas de emisión. La autoridad del EPA para ordenar una recogida general e imponer multas al amparo de estas disposiciones relativa a la realización de ensayos de vehículos o equipos en circulación es similar a su autoridad derivada de las disposiciones relacionadas con los ensayos a la salida de las cadenas de montaje que se han examinado anteriormente.

#### **IV. Glosario de siglas**

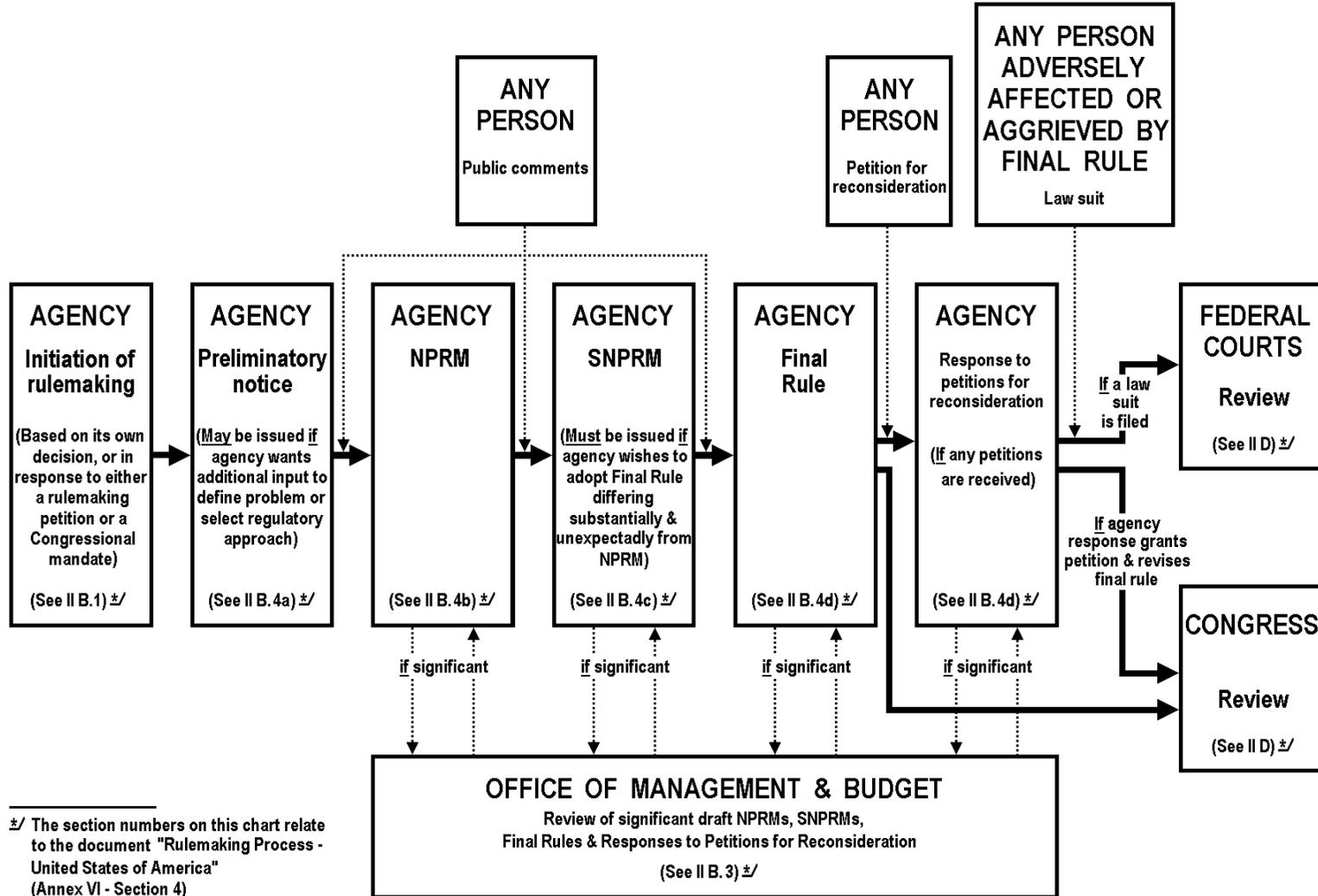
ANPRM	Notificación Anticipada de la Intención de Elaborar una Norma
LPA	Ley de Procedimiento Administrativo
CRF	Código de Reglamentos Federales
LEC	Ley de examen por el Congreso
LFCC	Ley federal de comités consultivos
LLI	Ley de libertad de información
NPRM	Notificación de la Intención de Elaborar una Norma
LENN	Ley sobre la elaboración negociada de normas
LATTN	Ley de adelanto y transferencia de tecnología nacional
OGP	Oficina de Gestión y Presupuesto
SNPRM	Notificación Complementaria de la Intención de Elaborar una Norma
USC	Código de los Estados Unidos

**V. Si desea más información, sírvase ponerse en contacto con**

- NHTSA Sra. Julie Abraham, Directora de Armonización y Política Internacional, Dirección Nacional de Seguridad de la Circulación Viaria, oficina 5208, 400 Seventh St., SW, Washington, DC 20590, tel.: (+1)-202-366-2114; fax: (+1)-202-366-2559; correo electrónico: [jabraham@nhtsa.dot.gov](mailto:jabraham@nhtsa.dot.gov).
- EPA Sr. Kenneth Feith, Asesor Principal de Políticas, Oficina de la Atmósfera y la Radiación, Organismo para la Protección del Medio Ambiente, Ariel Rios Building MC 6103A, 1200 Pennsylvania Av. N.W. Washington D.C. 20460. Tel.: (+1)-202-654-1679; fax: (+1)-202-654-1554; correo electrónico: [feith.ken@epa.gov](mailto:feith.ken@epa.gov).

PROCEDIMIENTO PARA LA ELABORACIÓN DE NORMAS - ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

-134-



## Sección 5

### **PROCESO NORMATIVO - CANADÁ**

A continuación figura una lista resumida de las etapas que culminan en la promulgación de una Norma relativa a la seguridad o las emisiones de vehículos automóviles, o una enmienda de una de esas Normas en el Canadá.

#### Iniciación

La necesidad de poner en marcha una iniciativa normativa puede derivarse de:

- Un riesgo detectado durante la realización de estudios
- Un riesgo detectado en la investigación de colisiones
- Un riesgo detectado por quejas del público
- Una solicitud de la industria
- El hecho de que una Norma sea un obstáculo para las nuevas tecnologías
- La necesidad de mantener una armonización normativa con las especificaciones de los gobiernos provinciales o extranjeros
- La necesidad de facilitar la observancia del cumplimiento de una especificación.

#### Ensayos

En esta etapa o en una etapa posterior pueden realizarse ensayos para el desarrollo normativo con el fin de determinar la viabilidad de una especificación técnica.

#### Comité director

Un comité director coordina las actividades de desarrollo y utiliza los conocimientos del personal. Si es necesario, pueden estar presentes en ese comité representantes de la industria o de otros órganos pertinentes.

#### Redacción

Con el asesoramiento del personal jurídico, se redactan la Norma propuesta, la Declaración del Análisis del Efecto del Reglamento (RIAS) (un documento en el que se resumen la Norma y todos los factores de interés) y demás documentos, como los relativos a los métodos de ensayo.

#### Publicación de la propuesta

La Norma propuesta y el documento RIAS asociado se publican en la *Gaceta del Canadá* (el boletín en el que se publican las versiones oficiales de los decretos, normas y leyes). En esa

publicación se solicita a las partes interesadas, como la industria, los demás gobiernos y los encargados de fomentar la seguridad, que presenten observaciones.

### Observaciones

Todas las observaciones se examinan y analizan y, si es necesario, se modifica la propuesta.

### Publicación de la Norma Definitiva

La Norma en su forma definitiva y el documento RIAS asociado, en el que se describen las observaciones recibidas y las medidas adoptadas al respecto, se publican en la *Gaceta del Canadá*.

### Plazo previo

Si es necesario, se da un plazo antes de la entrada en vigor de la Norma para que los fabricantes puedan introducir los cambios necesarios para cumplir con sus requisitos.

-----