

CARTA IBEROAMERICANA SOBRE LICENCIAS DE CONDUCIR

VIII ENCUENTRO DE RESPONSABLES DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL CELEBRADO EN SANTIAGO DE CHILE LOS DÍAS 15 A 17 DE JUNIO DE 2009

Reunidos en Santiago de Chile los días 15, 16 y 17 de junio de 2009 los Responsables de Tránsito y Seguridad Vial de los 17 países asistentes

Considerando lo siguiente:

1. Tanto en la Declaración de Quito, correspondiente al VII Encuentro Iberoamericano de julio de 2008 como en los Principios de Madrid, elaborados en el marco del 1er Congreso Iberoamericano de Tráfico y Seguridad Vial, se recogía la voluntad de avanzar con decisión hacia un espacio iberoamericano de seguridad vial.
2. En un mundo globalizado, en el que aumentan de día en día los desplazamientos conduciendo vehículos de motor y donde el tránsito transfronterizo tanto de vehículos de transporte de pasajeros y mercancías como el de vehículos particulares es cada vez mayor, tiene cada vez más sentido que la expedición de las licencias para conducir dichos vehículos se realice con criterios parecidos en los distintos territorios, creando un espacio iberoamericano de licencias de conducir.
3. En este momento la situación es muy distinta. Las normativas que regulan las licencias de conducción son completamente dispares en los países de Iberoamérica. Las licencias que habilitan para conducir las diferentes clases de vehículos reciben nombres distintos en cada país. No coincide tampoco la catalogación de vehículos que una licencia permite conducir. Las edades o la experiencia requerida para obtener licencias similares varían entre países limítrofes. Los períodos de vigencia de las licencias tampoco coinciden. Y no se encuentra argumento que sustente todas estas diferencias.
4. Esta disparidad ha dado lugar a que haya en la actualidad un elevado número de modelos distintos de licencias de conducir válidas para conducir en los diferentes países. En algunos países coexisten modelos correspondientes a legislaciones sucesivas. En otros países coexisten modelos emitidos por diferentes autoridades. Y por último los modelos de cada país son distintos de todos los de los demás países. Todo ello hace que la labor de control de las policías de tráfico sea muy dificultosa, y en algunos casos imposible, y que la falsificación de los documentos sea extremadamente fácil.
5. Un sistema homogéneo en el que las licencias para conducir los mismos tipos de vehículos se denominen de la misma manera en todos los países es un primer requisito indispensable para empezar a normalizar la situación.

6. La adaptación de un único modelo de licencia iberoamericana que sustituya a todos los demás es la única medida que hará posible la subsanación de todos los problemas hasta ahora enumerados.
7. Una de las mejores maneras de trabajar para la mejora de la seguridad vial es garantizar que los que obtienen una licencia para la conducción de vehículos:
 - a.- Conocen de forma suficiente tanto las normas de circulación que permiten una convivencia pacífica del tráfico como los riesgos a evitar.
 - b.- Tienen un buen dominio del vehículo.
 - c.- Y que saben comportarse con responsabilidad cuando circulan por las vías públicas. Esto sólo es posible si los exámenes y pruebas, tanto teóricas como prácticas, en circuito cerrado y en vías abiertas al tráfico que se deben superar para obtener las licencias, se realizan con rigor.
8. Un sistema en el que las condiciones para conducir cada tipo de vehículo, las pruebas a superar y la edad para obtener cada tipo de licencia sean las mismas en todos los países es mucho más razonable que la situación actual, y mucho más entendible para los ciudadanos.
9. No hay tampoco ningún argumento científico que avale diferentes períodos de validez para los mismos tipos de licencias. Mucho más lógico sería que los períodos de vigencia fueran iguales en todos los países iberoamericanos.
10. En los últimos años se está haciendo patente el riesgo creciente de sufrir un accidente que soportan los conductores de vehículos de 2 ruedas, un problema de alcance mundial. Una de las formas de combatir este riesgo y minimizarlo es permitir el acceso a la conducción de estos vehículos de forma gradual, de forma que la conducción de motocicletas de mayor potencia sólo se pueda hacer cuando se tenga experiencia en la conducción de otras de más fácil manejo, y después de demostrar un dominio suficiente de las mismas superando las pruebas correspondientes.
11. Por último disponer de un registro único de conductores en todo el país es condición indispensable para poder hacer cualquier estudio sobre la accidentalidad y para afrontar con garantías de éxito determinadas políticas para la mejora de la seguridad vial.

A la vista de todo ello adoptan las siguientes

DECISIONES:

- En primer lugar, después de analizar la Primera Conclusión acordada por los participantes en los cursos de Formación celebrados en La Antigua (Guatemala) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que decía:

Clases de licencias y requisitos para obtenerlos.

Es conveniente avanzar hacia un sistema homogéneo de licencias de conducir. Para ello en todos los países:

- *Las licencias deben denominarse de la misma manera.*
- *Se deben exigir los mismos requisitos para obtener licencias idénticas.*
- *La edad necesaria para obtenerlas debe ser la misma.*
- *Los plazos de validez deben ser similares.*

Debe establecerse un acceso gradual a las licencias para la conducción de motocicletas.

Al final del proceso debería establecerse un modelo único de licencia para todos los países de Iberoamérica.

adoptan la

PRIMERA DECISIÓN:

PROPONER QUE LOS TIPOS DE LICENCIAS PARA CONDUCIR VEHÍCULOS DE MOTOR, LAS EDADES PARA OBTENERLAS Y SUS PERÍODOS DE VIGENCIA SEAN LAS MISMAS EN TODOS LOS PAISES DE IBEROAMÉRICA, Y EN CONCRETO LAS QUE SE EXPONEN A CONTINUACIÓN:

TIPOS DE LICENCIA Y EDADES PARA OBTENERLAS:

- v Las licencias para conducir vehículos de vehículos de dos ruedas serán las siguientes:

AM: La licencia de conducir de la clase AM autoriza para conducir ciclomotores. La edad mínima para obtenerla será de 16 años..

A1: La licencia de conducir de la clase A1 autoriza para conducir motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cm³, una potencia máxima de 11 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg y triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW. La edad mínima para obtenerla será de dieciséis años cumplidos.

A2: La licencia de conducir de la clase A2 autoriza para conducir motocicletas con una potencia máxima de 35 kW y una relación potencia/peso máxima de 0,2 kW/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia. La edad mínima para obtenerla será de dieciocho años cumplidos.

A: La licencia de conducir de la clase A autoriza para conducir motocicletas y triciclos de motor. La edad mínima para obtenerla será de veinte años. Sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de un permiso en vigor de la clase A2 con, al menos, dos años de antigüedad.

- v La licencia para conducir vehículos ligeros será la siguiente:

B: La licencia de conducir de la clase B autoriza para conducir los siguientes vehículos:
- automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg..

La edad mínima para obtenerla será de dieciocho años cumplidos. .

B+E: La licencia de conducir de la clase B + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir la licencia de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 3500 kg sin perjuicio de las disposiciones que las normas de aprobación de tipo establezcan para estos vehículos. La edad mínima para obtenerla será de dieciocho años cumplidos.

- v Las licencias para conducir vehículos pesados serán las siguientes:

C1: La licencia de conducir de la clase C1 autoriza para conducir automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg y no sobrepase los 7500 kg, diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerla será de dieciocho años cumplidos.

C1+E: La licencia de conducir de la clase C1 + E autoriza para conducir los siguientes vehículos:

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir la licencia de la clase C1 y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg siempre que la masa máxima autorizada del conjunto así formado no exceda de 12000 kg.

- conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir la licencia de la clase B y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 12000 kg, La edad mínima para obtenerla será de dieciocho años cumplidos.

C: La licencia de conducir de la clase C autoriza para conducir automóviles cuya masa máxima autorizada exceda de 3500 kg que estén diseñados y construidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerlo será de veintiún años cumplidos.

C+E: La licencia de conducir de la clase C + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir la licencia de la clase C y un remolque o semirremolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg,. La edad mínima para obtenerla será de veintiún años cumplidos.

D1: La licencia de conducir de la clase D1 autoriza para conducir automóviles diseñados y construidos para el transporte de no más de dieciséis pasajeros además del conductor y cuya longitud máxima no exceda de ocho metros. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerla será de veintiún años cumplidos.

D1+E: La licencia de conducir de la clase D1 + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir la licencia de la clase D1 y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg,. La edad mínima para obtenerla será de veintiún años cumplidos.

D: La licencia de conducir de la clase D autoriza para conducir automóviles diseñados y construidos para el transporte de más de ocho pasajeros además del conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kg. La edad mínima para obtenerla será de veinticuatro años cumplidos.

D+E: La licencia de conducción de la clase D + E autoriza para conducir conjuntos de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor de los que autoriza a conducir la licencia de la clase D y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kg, La edad mínima para obtenerla será de veinticuatro años cumplidos.

- v La expedición de las licencias que a continuación se indican estará supeditada a las condiciones siguientes:

a) La licencia de las clases C1, C, D1 y D sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de una licencia en vigor de la clase B.

b) La licencia de las clases B + E, C1 + E, C + E, D1 + E y D + E sólo podrá expedirse a conductores que ya sean titulares de una licencia en vigor de las clases B, C1, C, D1 o D, respectivamente.

- v Los Estados podrán elevar o rebajar la edad mínima para la expedición de una licencia de conducir:

- a) para la categoría AM hasta un mínimo de 14 años y un máximo de 18.
- b) para la categoría A1 hasta 18 años.
- c) para la categoría B hasta un mínimo de 17 años.

Las licencias de conducir de las clases AM y B expedidas a personas cuya edad sea inferior a 16 ó 18 años respectivamente sólo serán válidas en el territorio del Estado que la expidió hasta que el titular haya alcanzado dichas edades.

PERIODOS DE VIGENCIA DE LAS LICENCIAS:

- ∅ Licencias de las clases AM, A1, A2 y A, B y B+E: 10 años hasta los 50. A partir de esta edad los estados pueden establecer plazos más limitados.
- ∅ Licencias para conducir vehículos pesados: 5 años hasta los 50. A partir de esta edad los estados pueden establecer plazos más limitados.
Los Estados pueden dar plazos más limitados a los conductores noveles.
Los Estados podrán reducir el período de validez de la licencia para casos concretos cuando se considere necesario aplicar una mayor frecuencia de revisiones médicas u otras medidas específicas tales como las restricciones para los infractores de tránsito.

MODELO UNICO DE LICENCIA.

Se debe adoptar un modelo único de licencia de conducir, común para todos los países de Iberoamérica, como forma de facilitar el trabajo policial, y evitar el fraude. El modelo debe incorporar todos los elementos de seguridad que permiten los adelantos tecnológicos.

- En segundo lugar, después de analizar la Segunda Conclusión acordada por los participantes en los cursos de Formación celebrados en La Antigua (Guatemala) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que decía:

Conocimientos teóricos:

- *Los nuevos conductores deben demostrar que, además de conocer las normas y señales que regulan el tránsito, tienen un buen conocimiento de seguridad vial.*
- *Se considera conveniente incorporar pruebas teóricas específicas para los aspirantes a obtener una licencia de conducir motocicletas o vehículos pesados*

adoptan la

SEGUNDA DECISIÓN:

PROPONER QUE LAS PRUEBAS TEÓRICAS PARA OBTENER LA LICENCIA DE CONDUCIR SE REALICEN DE LA SIGUIENTE FORMA:

A.- Los nuevos conductores deben demostrar que, además de conocer las normas y señales que regulan el tránsito, tienen un buen conocimiento de seguridad vial. Y en concreto se proponen las siguientes materias:

- 1 El problema de los accidentes de tránsito.
- 2 El riesgo de la velocidad excesiva o inadecuada
- 3 El riesgo del alcohol y otras drogas al conducir.
- 4 El riesgo de las enfermedades y los fármacos al conducir.
- 5 El riesgo del sueño y la fatiga al conducir.
- 6 El riesgo de las distracciones al conducir.
- 7 Los dispositivos de seguridad en el vehículo.
- 8 Los usuarios vulnerables en el tránsito.
- 9 Las técnicas para conducir mejor
- 10 Cómo comportarse ante un accidente de tránsito.

B.- Los aspirantes a obtener una licencia para conducir motocicletas, deben superar un nuevo examen teórico en el que, además de la normativa propia y de las técnicas para una conducción de un vehículo de dos ruedas, incluya preguntas de seguridad vial.

C.- Los aspirantes a obtener una licencia para conducir vehículos pesados destinados al transporte de mercancías o colectivo de viajeros deben superar por una vez un examen teórico en el que, además de la normativa propia de la circulación de dichos vehículos o del transporte, incluya preguntas de seguridad vial.

- En tercer lugar, después de analizar la 3ª Conclusión acordada por los participantes en los cursos de Formación celebrados en La Antigua (Guatemala) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que decía:

Pruebas en circuito cerrado

- *Solo el que supera las pruebas en circuito cerrado demuestra que domina el vehículo con suficiente seguridad. Hay que incorporar, con carácter general, las pruebas de circuito cerrado antes de permitir que empiecen su aprendizaje en las vías públicas.*

adoptan la

TERCERA DECISIÓN:

PROPONER QUE PARA OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR, ANTES DE CIRCULAR EN PRÁCTICAS POR LAS VIAS PÚBLICAS ABIERTAS AL TRÁNSITO, EL ASPIRANTE DEBA DEMOSTRAR QUE TIENE UN DOMINIO SUFICIENTE DEL VEHÍCULO SUPERANDO LAS PRUEBAS QUE SE DETERMINEN EN UN CIRCUITO CERRADO.

A título de ejemplo se proponen las siguientes pruebas que se desarrollan con más detalle en los Anexos I, II Y III.

- ü Licencia de la clase AM:
 - Maniobra A) Circular sobre una franja de anchura limitada
 - Maniobra B) Realizar un zigzag entre conos a velocidad lenta.
- ü Licencias de las clases A1, A2 y A:
 - Maniobras A) y B).
 - Maniobra C) Realizar un zigzag a velocidad rápida,
 - Maniobra D): Sortear un obstáculo,
 - Maniobra E): Aceleración y Frenado controlado, y
 - Maniobra F): Frenado de emergencia controlado.
- ü Licencia de la clase B: Como mínimo dos pruebas a elegir entre las siguientes
 - Maniobra G) Marcha atrás en recta y curva,
 - Maniobra H) Cambio de sentido de la marcha en espacio limitado,
 - Maniobra I) Estacionamiento y salida en línea y en batería,
 - Maniobra J) Arranque en rampa
- ü Licencias de las clases C1, C: Tres pruebas a elegir entre las siguientes
 - Maniobra G), I) en línea, y J),

- Maniobra K) Estacionamiento seguro para cargar o descargar en una plataforma de carga o similar
- ü Licencias de las clases D1 y D:
 - Maniobra G
 - Maniobra L) Estacionar para que los pasajeros suban o bajen con comodidad
- ü Licencias de la clase B+E:-
 - Maniobras G) y K),
 - Maniobra M) Proceder al acoplamiento y desacoplamiento del remolque.
- ü Licencias de las clase C1+E, C+E.
 - Maniobras G y M.
 - Maniobra K) Para las clases C1+E y C+E.
 - Maniobra -L) Para las clases D1+E y D+E.

- En cuarto lugar después de analizar la 4ª Conclusión acordada por los participantes en los cursos de Formación celebrados en La Antigua (Guatemala) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que decía :

Pruebas en vías abiertas al tránsito.

- *Se debe destinar a estas pruebas el tiempo suficiente para que los aspirantes a obtener cualquier tipo de licencia demuestren que pueden conducir el vehículo sin crear riesgos y respetando los derechos de los demás usuarios de la vía pública.*

adoptan la

CUARTA DECISIÓN:

PROPONER QUE PARA OBTENER UNA LICENCIA DE CONDUCIR DEBA DEDICARSE, COMO MÍNIMO, EL SIGUIENTE TIEMPO A REALIZAR UNA PRUEBA DE CIRCULACIÓN POR VIAS ABIERTAS AL TRÁFICO DE LAS CLASES QUE SE INDICAN.

- ü Licencias de las clases A1: 15 minutos, preferentemente vías urbanas.
- ü Licencias de la clase A2 y A: 15 minutos, preferentemente vías interurbanas.
- ü Licencias de la clase B: 15 minutos, vías urbanas e interurbanas.
- ü Licencias para vehículos profesionales: 20 minutos, preferentemente vías interurbanas.

- En quinto lugar, después de analizar la 5ª Conclusión acordada por los participantes en los cursos de Formación celebrados en La Antigua (Guatemala) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) que decía:

Evaluación de las pruebas:

- *Es necesario tener la garantía de que las pruebas se realizan de forma rigurosa. Debe ser la Administración que se cuide directamente de la realización y calificación de las pruebas.*

- *Los examinadores deberán recibir una formación suficiente para que las calificaciones tengan la máxima objetividad., y su trabajo debe ser evaluado periódicamente.*

adoptan la

QUINTA DECISIÓN

PROPONER QUE PARA GARANTIZAR QUE LA CALIFICACIÓN DE LAS PRUEBAS PRÁCTICAS SE REALIZA DE FORMA RIGUROSA, SE ADOPTEN LAS SIGUIENTES MEDIDAS.

- ü Debe ser la Administración la que cuide, directamente o a través de una Empresa Pública, de la realización y calificación de las pruebas.
- ü Las Autoescuelas o Centros Privados de Formación pueden preparar, pero en ningún caso calificar las pruebas o certificar la capacidad de los alumnos.
- ü Los examinadores deberán recibir una formación suficiente para desarrollar con objetividad y corrección su trabajo, que debe ser evaluado de forma constante.

DECISIÓN FINAL

LOS RESPONSABLES DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL, DESPUÉS DE CONSIDERAR LOS PASOS QUE ES NECESARIO DAR PARA QUE ESTA CARTA PUEDA SER UNA REALIDAD EN IBEROAMÉRICA, SE COMPROMETEN A:

- ü Presentar y justificar ante sus autoridades nacionales este documento.
- ü Trabajar para que todos los cambios normativos que se lleven adelante en los diferentes estados a partir de esta fecha se ajusten al contenido de esta CARTA.
- ü Dar traslado de esta CARTA a la Secretaría General de Iberoamérica (SEGIB) para que la incorpore a la Agenda de la próxima reunión de Ministros de Transportes y/o de Jefes de Estado y de Gobierno para su consideración y aprobación, con independencia de que pueda ser presentado también ante otras instancias de coordinación.
- ü Y proponer que se fije un plazo máximo de 5 años para que los Estados adecuen al contenido de esta CARTA su normativa interna.

En Santiago de Chile, a 17 de junio de 2009.



OISEVI

