

# CIRCULACIÓN INTERNACIONAL DE VEHÍCULOS

Valentín Guillén Pérez

Cabo de la Policía Local de San Pedro del Pinatar

Perito en Documentoscopia y Grafística

Licenciado en Criminología

Doctor en Derecho

José Alexis Sosa Guerra

Agente de la Policía Local de Gáldar

Perito en Documentoscopia y Grafística

Perito en Propiedad Industrial

Docente Dir. Gral. de Seguridad y Emergencias del Gob. de Canarias

## PREVENCIÓN

Aunque constituya un lugar común, cabría empezar definiendo la circulación internacional de vehículos -término razonablemente necesario en el ámbito de tráfico-, entendido como aquella circulación que es realizada fuera del territorio nacional erigido por el ordenamiento jurídico; tanto interno, como nacional o internacional, lo que conlleva que la libre circulación por otros países esté sometida a la obligación de seguir unas reglas preestablecidas.

En este sentido, podemos aseverar que coexisten un acerbo de Convenios Internacionales y Directivas Europeas que regulan la citada circulación dentro del ámbito mundial y comunitario, refrendado, como no puede ser de otra forma, mediante normativa nacional.

Los orígenes de la legislación vial internacional se remontan a la **Convención internacional sobre la circulación de vehículos a motor, concluida en París el 11 de octubre de 1909**. En esa Convención ya se abordaban, en lo esencial, los problemas relacionados con la fabricación de automóviles, la admisión al tráfico internacional y su señalización.

La expansión de la circulación de automóviles condujo a la conclusión en París, el 24 de abril de 1926, de dos nuevas convenciones mediante las que se pretendía enmendar y ampliar la Convención de 1909: la Convención internacional relativa a la circulación de vehículos automotores y la Convención internacional relativa a la circulación por carretera. Como base para la elaboración de esas convenciones se utilizaron varios textos, especialmente el proyecto preparado por el Comité especial de estudio de la circulación por carretera de la Liga de las Naciones, un proyecto preparado por el Gobierno de Francia y un proyecto preparado por el Gobierno de Suecia en el que se contemplaba principalmente la normalización de algunas señales de advertencia de peligro.

En la Convención de 1926 no se abordaban de forma exhaustiva la cuestión

de la señalización. Para cubrir este vacío legal, el 30 de marzo de 1931 se concluyó en Ginebra la Convención sobre la unificación del sistema de señales en las carreteras. En diciembre de 1943, los Estados de las Américas, reunidos en Washington bajo los auspicios de la Unión Panamericana, concluyeron una Convención Interamericana sobre la reglamentación del tráfico automotor. En esa Convención regional no se abordó la cuestión de la señalización.

El 19 de septiembre de 1949 se firmó en Ginebra un Convenio Internacional sobre circulación internacional en el que se fijaron las condiciones en que los países firmantes se comprometían aceptar la libre circulación por su territorio, de vehículos procedentes de otros países, bajo el cumplimiento de las mismas, observando que las Convenciones de 1926 y 1931 habían quedado obsoletas.

En 1964, el Consejo Económico y Social observó que el procedimiento para la revisión sin necesidad de convocar una conferencia no había tenido éxito hasta entonces en lo que se refería a la Convención de 1949, aunque se precisaba una mayor uniformidad de las normas nacionales que regían la circulación vial y el equipamiento de los automóviles, y que también era necesario modificar el protocolo de la Convención 1949 de una forma más radical a raíz de ello se realizó una Conferencia, que reunió a países de todo el mundo, se celebró del 7 de octubre al 8 de noviembre de 1968 en Viena y concluyó con la ceremonia de apertura a la firma de los dos textos acordados: la Convención sobre la circulación vial (E/CONF.56/16/Rev.1) y la Convención sobre la señalización vial (E/CONF.56/17/Rev.1). Donde treinta y seis (36) países firmaron la Convención sobre la circulación vial ese día. La Convención entró en vigor el 21 de mayo de 1977.

Al entrar en vigor, la Convención de 1968, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 48, derogó y sustituyó, en lo que se refiere a las relaciones entre las Partes Contratantes, las anteriores convenciones sobre la circulación vial, en particular la Convención de Ginebra sobre la Circulación

por Carretera de 1949.

Así en el Capítulo III de la referenciada Convención de 1968 se establecen las condiciones que han de reunir los automóviles y los remolques para ser admitidos en circulación internacional.

Del tenor literal del precepto citado, se derivan claramente los siguientes artículos:

### ARTÍCULO 35.- "Matrícula".

1.

a) Para poder acogerse a las disposiciones de la presente Convención, todo automóvil en circulación internacional y todo remolque, que no sea un remolque ligero, enganchado a un automóvil deberán estar matriculados por una Parte Contratante o por una de sus subdivisiones, y el conductor del automóvil deberá estar provisto de un certificado válido acreditativo de esta matrícula, expedido ya sea por una autoridad competente de esa Parte Contratante o de su subdivisión, ya sea en nombre de la Parte Contratante o de la subdivisión, por la asociación que ésta haya habilitado al efecto. El certificado, denominado certificado de matrícula (Permiso de Circulación), contendrá por lo menos:

- Un número de orden, llamado número de matrícula, cuya composición se indica en el anexo 2 de la presente Convención;
- La fecha de la primera matrícula del vehículo;
- El nombre completo y el domicilio del titular del certificado;
- El nombre o la marca de fábrica del constructor del vehículo;
- El número de orden del chasis (número de fabricación o número de serie del constructor);
- Si se trata de un vehículo destinado al transporte de mercancías, la tara;
- El plazo de validez, si no fuese ilimitado.
- Las indicaciones que aparezcan en el certificado figurarán únicamente en caracteres latinos o en cursiva llamada inglesa o aparecerán repetidas en dichos caracteres.



b) Las Partes Contratantes o sus subdivisiones podrán, sin embargo, disponer que en los certificados expedidos en su territorio se indique el año de fabricación en lugar de la fecha de la primera matrícula.

c) Si se trata de automóviles de las categorías A y B definidas en los anexos 6 y 7 de la presente Convención y, de ser posible, en el caso de los demás automóviles:

- El certificado irá encabezado por el signo distintivo del Estado de matriculación que se define en el anexo 3 de la presente Convención;
- Las letras A, B, C, D, E, F, G y H deberán colocarse, respectivamente, delante o detrás de los datos que se mencionan en el apartado a) del presente párrafo, que habrán de figurar en todos los certificados de matrícula;
- Las palabras Certificat d'immatriculation, en francés, podrán colocarse delante o detrás del título del certificado en el idioma (o idiomas) nacional del país de matriculación.

d) En el caso de los remolques, incluidos los semirremolques, importados temporalmente en un país por un medio de transporte no sea por carretera, bastará una fotocopia del certificado de matrícula legitimada por la autoridad que hubiera expedido el certificado.

2. No obstante lo dispuesto en el párrafo 1 del presente artículo, un vehículo articulado, no desacoplado, mientras esté en circulación internacional quedará acogido a las disposiciones de la presente Convención aunque sólo exista para ese vehículo una sola matrícula y se haya expedido un solo certificado para el tractor y el semirremolque que lo forman.

3. Ninguna de las disposiciones de la presente Convención podrá interpretarse en el sentido de que limite el derecho de las

Partes Contratantes o sus subdivisiones a exigir al conductor, en el caso de un vehículo en circulación internacional no matriculado a nombre de ninguno de los ocupantes del mismo, que justifique su derecho a la posesión del vehículo.

4. Se recomienda que las Partes Contratantes, que aún no lo tengan, establezcan un servicio que a escala nacional o regional se encargue de llevar un registro de los automóviles matriculados y centralizar, por vehículo, los datos contenidos en cada certificado de matrícula.

## ARTÍCULO 36.- "Número de Matrícula".

1. Todo automóvil en circulación internacional deberá llevar su número de matrícula en la parte delantera y en la parte trasera; sin embargo, las motocicletas sólo tendrán que llevar este número en la parte trasera.

2. Todo remolque matriculado, en circulación internacional, deberá llevar en la parte trasera su número de matrícula. En el caso de un automóvil que arrastre uno o más remolques, el remolque o el último de los remolques, si no estuvieran matriculados, llevarán el número de matrícula del vehículo tractor.

3. La composición y la forma en que haya de colocarse el número de matrícula, a que se refiere el presente artículo, se ajustarán a las disposiciones del anexo 2 de la presente Convención.

## ARTÍCULO 37.- "Signo distintivo del Estado de matriculación".

1.

- Todo automóvil en circulación internacional deberá llevar en la parte trasera, además de su número de matrícula, el signo distintivo del Estado donde haya sido matriculado;
- Ese signo podrá ir separado de la

placa de matrícula o podrá ir incorporado en ésta;

- Cuando el signo distintivo vaya incorporado en la placa de matrícula, deberá figurar también en la placa de matrícula delantera del vehículo si ésta fuese obligatoria.

2. Todo remolque enganchado a un automóvil y que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 de la presente Convención, deba llevar en la parte trasera un número de matrícula deberá llevar también en la parte trasera, separado de la placa de matrícula o incorporado en ella, el signo distintivo del Estado que haya asignado ese número de matrícula.

Las disposiciones del presente párrafo se aplicarán incluso en el caso de que el remolque esté matriculado en un Estado que no sea el Estado de matriculación del automóvil al que esté enganchado; si el remolque no estuviera matriculado deberá llevar en la parte trasera el signo distintivo del Estado de matrícula del vehículo tractor,



excepto cuando circule en ese Estado.

3. La composición del signo distintivo, así como la forma en que haya de colocarse o su incorporación en la placa de matrícula, se ajustarán a las condiciones establecidas en los anexos 2 y 3 de la presente Convención.

## ARTÍCULO 38.- "Marcas de Identificación".

Todo automóvil y todo remolque en circulación internacional deberán llevar las marcas de identificación definidas en el anexo 4 de la presente Convención.

## ARTÍCULO 39.- "Disposiciones Técnicas e Inspección de Vehículos".





internacionalmente Vehicle Identification Number (VIN), el cual está compuesta por una secuencia de dígitos alfanuméricos que identifica los vehículos de motor de cualquier tipo, y los remolques a partir de un cierto peso; es un código específico y único para cada unidad fabricada. Con anterioridad a 1980 no existía una norma para estos códigos, por lo que los diferentes fabricantes utilizaban distintos formatos.

A través de las normas ISO, por sus siglas en inglés (International Organization for Standardization), organización mundial que agrupa a representantes de cada uno de los organismos nacionales de estandarización, y que tiene como objeto desarrollar estándares internacionales que faciliten el comercio internacional, se "regularizó" en cierta manera, el VIN.

No fue hasta 1980, cuando la aparición del estándar ISO 3779 sirvió para definir un VIN o código de bastidor de 17 cifras y letras para los vehículos. Si bien coexisten cuatro ISO's relacionados con el VIN que se mencionan a continuación:

**ISO 3779:** Especifica el contenido y la estructura de un número de identificación del vehículo (siglas en inglés VIN) con el fin de establecer, sobre una base mundial, un sistema de numeración de identificación uniforme para los vehículos de carretera.

**ISO 3780:** Especifica el contenido y la estructura de un identificador con el fin de establecer, sobre una base mundial, la identificación de los fabricantes de vehículos de carretera. El identificador de fabricante mundial (siglas en inglés WMI) constituye la primera sección del número de identificación del vehículo (VIN) descrito en la norma ISO 3779.

**ISO 3833:** Define los términos relacionados con algunos tipos de vehículos de carretera designados de acuerdo con ciertas características técnicas y de diseño. Se aplica a todos los vehículos destinados a la circulación por carretera,

con excepción de los tractores agrícolas que se utilizan sólo de manera incidental al transporte de personas o mercancías por carretera.

**ISO 4030:** Especifica los requisitos para la localización y el marcado del número de identificación del vehículo (VIN) en los vehículos de motor, remolques, motocicletas y ciclomotores que se definen en la norma ISO 3833.

## Estructura del número de chasis o V.I.N.

El primer carácter del código identifica el país en donde fue ensamblado. El 1 indica que fue manufacturado en Estados Unidos, el 2 en Canadá, el 3 en México el 9 para Brasil o bien las letras J para Japón, K para Corea, S para Inglaterra, W para Alemania, Y para Suecia, Z para Italia, entre otros.

El segundo carácter identifica a la empresa fabricante por ejemplo Audi (A), BMW (B), Buick (4), Cadillac (6), Chevrolet (COLAS), Chrysler (C), Dodge (B), Ford (F), GM Canada (7), General Motors (G), Honda (H), Jaguar (A), Lincoln (L), Mercedes Benz (D), Mercury (M), Nissan (N), Oldsmobile (3), Pontiac (2 o 5), Plymouth (P), Saab (S), Saturn (8), Toyota (T), Volkswagen (V).

El tercer carácter identifica la división de la compañía que realizó la manufactura del vehículo.

Del cuarto carácter al octavo corresponde la identificación de las características del vehículo, tipo de chasis, modelo de motor, entre otros. El noveno carácter es un verificador que se obtiene con la asignación de valores a las letras del abecedario omitiendo la I, O, Q y N según la norma 3779 de la Organización Internacional

para la Estandarización.

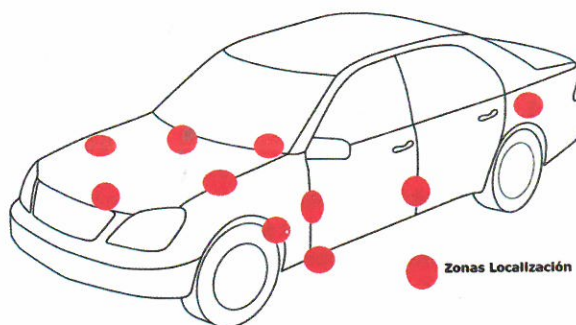
La décima posición del código de identificación de vehículos nos indica el año del modelo. Si el vehículo fue producido entre 1980 y 2000 o entre 2010 y 2030 se identifica con una letra, pero si fue manufacturado entre 2001 y 2009 o entre 2031 y 2039 se identificará con un número.

En la decimoprimer posición indica el número de la planta en donde fue ensamblado el vehículo. De la duodécima posición a la decimoséptima se indica en números correlativos la secuencia en la línea de producción del vehículo de acuerdo al fabricante.

## Zonas de Localización del V.I.N.

A continuación en la presente fotografía se señalizan varias zonas donde los fabricantes ubican el estampado o troquelado de los guarismos que componen los VINs de los vehículos en el proceso de ensamblado, si bien existen otros lugares donde cada fabricante troquelela otros a parte del referenciado en la presente, como medida de seguridad ante las posibles alteraciones de los especificados.

Fuentes: Propias, Convenio Internacional de Viena de 1968, Guía Automotriz. ■



|          |     |     |   |   |   |   |   |   |   |    |     |    |    |    |    |    |    |
|----------|-----|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|-----|----|----|----|----|----|----|
| Estándar | 1   | 2   | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11  | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| ISO 3779 | WMI | VDS |   |   |   |   |   |   |   |    | VIS |    |    |    |    |    |    |

WMI = World Manufacturer Identifier,

VDS = Vehicle Descriptor Section, VIS = Vehicle Identifier Section.