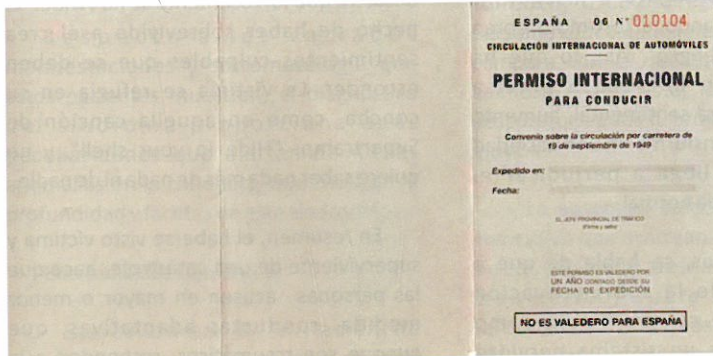


LA VALIDEZ DE LOS PERMISOS INTERNACIONALES

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



Conducir de todo el mundo, cuya misión no es otra, que unificar un modelo similar para todos los países, y con ello, dar una solución a la problemática que genera su traducción. De este modo,

consideramos que dicho documento constituye una herramienta que facilita su interpretación (armonizado), tanto por las Autoridades como los Agentes encargados de su control en el ejercicio de sus funciones.

Habida cuenta que en la práctica, estos Permisos Internacionales se configuran como una mera traducción de los diferentes idiomas del propio Permiso Nacional de Conducir. Además existe referencia expresa a éste en alguno de ellos e incluso la mención que debe acompañar al Permiso Internacional. Si bien, el Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores, esgrime en su artículo 21 la regulación de los Permisos Internacionales, pero sin embargo no incluye este requisito.

Actualmente coexisten cuatro Convenciones Internacionales, pero sin embargo el Reglamento General de Conductores solo reconoce tres (Convención de Ginebra de 1949, Convención de Viena de 1968 (refundición 2006) y la Convención de París de 1926), no siendo de aplicación y de amparo legal en nuestro país, la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano adoptada

en Washington D.C., el 15 de Diciembre de 1943.

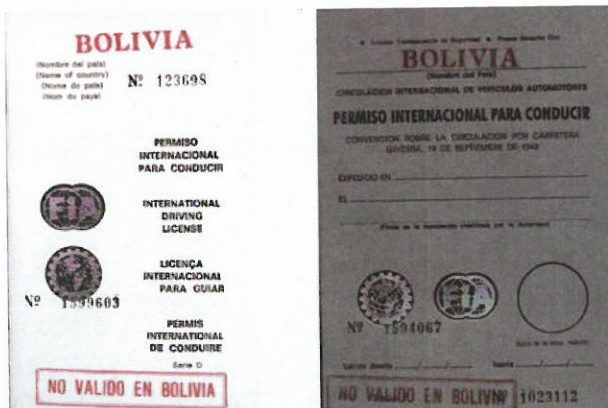
El modelo del Permiso Internacional para conducir expedido por España se adapta a lo dispuesto en el Convenio Internacional de Ginebra de 19 de septiembre de 1949 (dimensiones 105 mm x 148 mm), cuyas características más importantes son: se compone de una cubierta o cartulina de color gris en forma de tríptico y contiene 16 páginas en su interior; su escritura se halla redactada en diferentes idiomas: 1- Idioma o idiomas prescritos por el Estado que expida el permiso. 2- Idiomas oficiales de las Naciones Unidas. 3- otros seis idiomas a lo más: como el español, alemán, inglés, francés, italiano, portugués, árabe y ruso. No obstante lo anterior, su última página se encuentra totalmente redactada en francés, cuya composición consta de una página biográfica donde figuran los datos personales del titular, como también las categorías de los diferentes permisos de conducción que posee. Este documento tiene una validez de 1 año, no siendo válido para conducir en el país que lo expide.

El requisito primordial exigido para poder expedir un Permiso Internacional de Conducción consistirá en que su titular tenga en vigor y esté en posesión de un Permiso Nacional de Conducción. De igual modo, el Permiso Internacional no seguirá siendo válido una vez haya expirado el Permiso Nacional de Conducción correspondiente, cuyo número deberá figurar en aquél.

Los Permisos Internacionales expedidos conforme al Convenio de Viena de 8 de Noviembre de 1968, se componen de un libretto en formato A 6 (dimensiones 148 mm x 105mm). El color de la cubierta es de color gris y las páginas interiores blancas (similar al Convenio de Ginebra de 1949). Es importante reseñar que pueden estar expedidos con una duración tanto por 1, 2 o incluso 3 años, además tiene impregnado un óvalo con la sigla internacional del país

No es ocioso iniciar este artículo con una pregunta que nos cuestione la función tanto práctica como jurídica al amparo legal de los permisos internacionales de conducción, para con ello abordar el tema en cuestión. ¿Sabemos para que se utiliza un Permiso Internacional de Conducción? De forma sucinta y a su vez explícita, podemos aducir que se configura como un Documento Oficial necesario para poder conducir temporalmente por el territorio de países que no son miembros de la Unión Europea, y que no hayan adoptado su modelo de Permiso de Conducción Nacional como vienen estipulados en los Convenios de París, de Ginebra y de Viena.

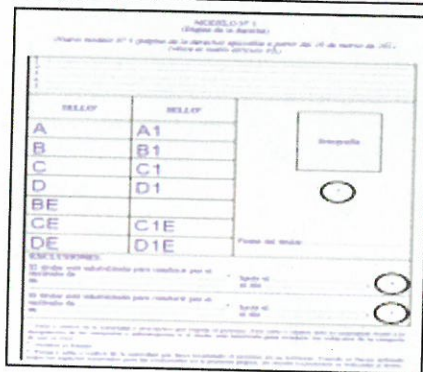
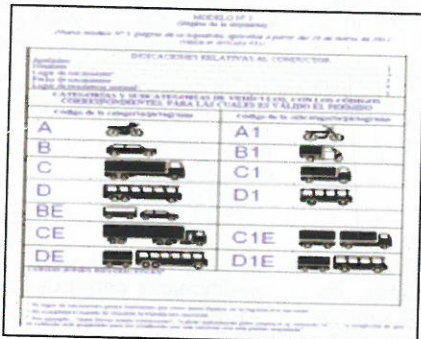
A tenor de la exposición realizada, podemos aducir que estos documentos están concebidos y expedidos por los Organismos oficiales, para solventar la problemática existente que acarrea la abultada diversidad de los diferentes formatos de los Permisos Nacionales de



emisor, y constar tanto su fecha de vencimiento como la referencia del Permiso Nacional de conducción por el cual se le otorga el Permiso Internacional.

La parte interior y exterior de la cubierta figuran impresas en el idioma nacional, o al menos en uno de los idiomas nacionales del Estado que lo emita. Las dos últimas páginas interiores estarán enfrentadas e impresas en francés. El interior de las páginas precedentes a esas dos páginas repetirá a la primera en varias lenguas, entre las cuales deberán incluirse inglés, ruso y español.

Cabe destacar que hubo una Refundición de dicha Convención en el año 2006, y cuya aplicación definitiva se llevó a cabo a partir del 29 de Marzo de 2011, incluyendo en sus preceptos que todo Permiso Internacional se ajustará a las disposiciones del ANEXO 7 de la presente Convención, con la condición de que dicho documento se exhiba junto al Permiso Nacional de Conducción correspondiente emitido por su país. Esta Refundición no ha sido ratificada hasta la fecha por España.



Se pueden observar las nuevas categorías de conducción armonizadas.

Los Permisos Internacionales expedidos conforme al Convenio de París de 24 de Abril de 1926 (en vigor y contemplada en el Reglamento General de Conductores), han sido desplazada por los Convenios de Viena y Ginebra anteriormente reseñados, siendo muy excepcional encontrar algún modelo

acorde a este Convenio.

En dichos Permisos Internacionales de Conducción se establecen tres categorías:

A) Automóviles cuyo peso total, integrado por el peso en vacío y por el de la carga máxima declarada admisible en el momento de su entrega, no exceda de 3.500 kilogramos.

B) Automóviles cuyo peso total, integrado como el peso anterior, exceda de 3.500 kilogramos.

C) Motocicletas con o sin sidecar.

La validez del documento será siempre de un año.

En otro orden de cosas, y en aras de abordar su aplicación más pragmática, podemos aducir que el Permiso Internacional de Conducir está generando constantes divergencias y cierta polémica. No es menos cierto que dicho documento en la actualidad, se asevera como una traducción del propio Permiso Nacional de Conducir. Ahora bien, ¿tiene validez jurídica por sí solo? Esta cuestión, es el punto de inflexión donde los profesionales difieren y discrepan en su aplicación conforme a la legislación, de tal modo que a raíz de la entrada en vigor de la Convención de Viena de 1968, refundición en el año 2006, reafirma que es necesario presentar el Permiso Nacional de Conducir junto con el Permiso Internacional de Conducir.

El artículo 41 reza que " Permisos para conducir (Disposiciones aplicables a partir del 29 de marzo de 2011) 2. a) Las Partes Contratantes reconocerán: ii) Todo permiso internacional que se ajuste a las disposiciones del anexo 7 de la presente Convención, a condición de que se presente con el permiso nacional correspondiente".

Como de momento no hay ninguna norma que exija la presentación conjunta del Permiso Nacional de Conducir y del Permiso Internacional de Conducir, si bien es cierto que algunos Permisos Internacionales de Conducir sí que lo exigen como condición obligatoria (lo hacen constar en la contraportada), la presentación de ambos

documentos (Convención de Ginebra de 1949).

No obstante cabe destacar que también podemos hallar Permisos de Conducción Internacionales expedidos en formato Tarjeta (ID-1), que aunque sean expedidos por Organismos oficiales, no son válidos para conducir en España por no adaptarse a las Convenciones vigentes, constituyendo una infracción al Reglamento General de Conductores y a la posterior inmovilización del vehículo hasta que no desaparezcan sus causas que motivaron su inmovilización.

Una práctica habitual tras la penalización del Código Penal vigente por conducir un vehículo a motor o ciclomotor "sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción" (art. 384), es referida a que sujetos de otros países obtengan un Permiso Internacional de Conducción emitidos por Entidades no autorizadas, simulando un documento de legal expedición, pero con una apariencia que se asemeja a un Permiso de Conducir Internacional válido.

Nos encontramos por tanto, ante documentos FICTICIOS o FALSOS, ya que no copia las características inherentes de un Permiso Internacional de legal expedición, sino más bien crea un nuevo documento inexistente, de modo que no emite ninguna autoridad competente en materia de tráfico de ningún Estado, dotándoles en este sentido de una apariencia de conformidad con los auténticos. Además estos documentos FALSOS, están impregnados incluso de medidas de seguridad, que presentan similitudes en el aspecto formal con respecto documentos indubitados, dotándoles de una apariencia de autenticidad con capacidad suficiente de inducir a error a un neófito en la materia, es decir, ante cualquier persona no específicamente instruida en el análisis documental, dado que están realizados con una gran calidad de falsificación. ■

Imágenes obtenidas de INTERNET.

