



Asamblea General

Distr. general
24 de agosto de 2000
Español
Original: inglés

Quincuagésimo quinto período de sesiones

Tema 94 a) del programa provisional*

Cuestiones de política macroeconómica: comercio y desarrollo

La situación en materia de tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y en los países que les son vecinos

Nota del Secretario General**

El Secretario General tiene el honor de presentar a la Asamblea General, de conformidad con la solicitud contenida en su resolución 53/171 de 15 de diciembre de 1998, el informe sobre la situación en materia de tránsito en los Estados sin litoral del Asia central y en los países que les son vecinos preparado por el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.

* A/55/150.

** La presentación de este documento se atrasó ligeramente debido al volumen de trabajo necesario para la preparación de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados.

Informe del Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción.....	1–3	3
II. Recuperación económica y nuevas modalidades de comercio y tránsito en el Asia central	4–9	4
A. Indicadores económicos básicos y perspectivas de crecimiento	4–8	4
B. Principales corredores alternativos para el transporte de tránsito en el Asia central	9	5
III. Estrangulamientos de infraestructura física: cómo resolver los problemas a corto plazo y adaptarse a las tendencias a plazo más largo	10–15	5
A. Parámetros para el desarrollo a largo plazo	10	5
B. Novedades en materia de mejoramiento de la infraestructura física.....	11–15	5
IV. Medidas destinadas a superar los obstáculos no físicos para los corredores de transporte de tránsito existentes	16–32	8
A. Creación de un entorno jurídico propicio a las operaciones de tránsito	16–28	8
B. Consecuencias financieras de la aplicación de acuerdos internacionales	29–30	11
C. Fortalecimiento de los sistemas institucionales y administrativos nacionales	31	12
D. Asistencia técnica	32	13
V. Establecimiento de un marco para mejorar la cooperación y la coordinación	33–40	14
A. Cooperación financiera y técnica.....	33–34	14
B. Coordinación de la ayuda.....	35	14
C. Un proceso orgánico como base de la transición hacia una economía de mercado	36–37	14
D. Mecanismos intergubernamentales de apoyo institucional	38–40	15
Anexo		
Situación de los acuerdos y convenios de la Comisión Económica para Europa en materia de transporte al 9 de febrero de 2000.....		17

I. Introducción

1. La Asamblea General, en el párrafo 6 de la resolución 53/171 de 15 de diciembre de 1998, titulada Situación en materia de tránsito de los Estados sin litoral del Asia central y los países en desarrollo de tránsito vecinos, pidió al Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) que preparase un informe sobre la aplicación de esa resolución y se lo presentara en su quincuagésimo quinto período de sesiones. El presente informe, preparado en respuesta a este pedido se ocupa de lo sucedido en relación con los párrafos 2 a 5 de la resolución, a saber:

a) Elaborar un programa para aumentar la eficiencia de la situación actual en materia de tránsito de los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y los países en desarrollo de tránsito que les son vecinos;

b) Prestar asistencia técnica y servicios de asesoramiento a los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y a los países en desarrollo de tránsito que les son vecinos, teniendo en cuenta los acuerdos sobre transporte de tránsito pertinentes;

c) Prestar a los Estados en desarrollo sin litoral recientemente independizados del Asia central y los países en desarrollo de tránsito que les son vecinos la asistencia financiera y técnica adecuada para la mejora de la situación en materia de tránsito, incluso la construcción, conservación y mejora de sus estructuras de transporte y almacenamiento y otras estructuras relacionadas con el tránsito y la mejora de las comunicaciones;

d) Posibles medios de promover disposiciones más cooperativas entre los Estados sin litoral del Asia central y los países en desarrollo de tránsito vecinos, y de estimular un apoyo más activo de parte de la comunidad de donantes.

2. Con respecto al inciso a) del párrafo anterior, desde la aprobación de la resolución 53/171 se han terminado varios estudios, y se están preparando otros, especialmente en la UNCTAD, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), la Comisión Económica para Europa (CEPE), el Banco Asiático de Desarrollo (BASD), el Banco Europeo de Reconstrucción y Fomento (BERF) y por conducto del programa TRACECA (Corredor de Transporte Transeuropeo–Caucásico–Asiático) de la Unión Europea. Las recomendaciones presentadas en estos estudios prepararon el terreno para elaborar una gran variedad de programas y proyectos destinados a mejorar la infraestructura del transporte y superar los obstáculos no físicos que aún quedaban.

3. Con respecto a los incisos b) a d) del párrafo 1, en el presente informe se destacan los principales proyectos de asistencia técnica y financiera en curso que guardan relación con el mejoramiento de la situación en materia de tránsito de los Estados sin litoral del Asia central y los países en desarrollo de tránsito que les son vecinos.

II. Recuperación económica y nuevas modalidades de comercio y tránsito en el Asia central

A. Indicadores económicos básicos y perspectivas de crecimiento

4. Los países del Asia central, durante el primer decenio de su independencia, se vieron confrontados con los problemas de la transición a una economía de mercado que seguirán planteándose probablemente durante el próximo decenio. El ritmo de la recuperación y el desarrollo en el Asia central no ha sido el mismo en todos los países ni tampoco en los distintos sectores económicos de cada país, pero la tendencia general parece ser satisfactoria.

5. En un informe publicado en 1996, el Secretario General describió las muchas dificultades que enfrentaban los países sin litoral del Asia central (véase A/51/288). En particular, indicó que el cambio económico en el Asia central había tenido como consecuencia: a) una grave contracción económica; b) la pérdida de mercados tanto para las materias primas como para los productos industriales de la región; c) una brusca caída del producto interno bruto (PIB) real que disminuyó entre un 30% y un 50%; d) una crisis en el sector bancario, con varias quiebras y una disminución del ahorro y la inversión; e) una grave desorganización del sistema de transporte; y f) un aumento espectacular del desempleo.

6. En un informe posterior, publicado en 1998 (A/53/331), el Secretario General observó con satisfacción que había habido un cambio positivo, a saber: a) se habían observado indicios de recuperación económica y de nuevos mercados para las exportaciones y las importaciones; b) se habían registrado inversiones considerables en los principales corredores alternativos de transporte de tránsito; c) los proyectos de asistencia técnica habían tenido un impacto cada vez mayor en la reestructuración institucional del sector del transporte; d) la cooperación regional había mejorado gracias a la preparación y aprobación, al más alto nivel, de acuerdos marco multilaterales relacionados con el tránsito; y e) se habían adoptado medidas para mejorar los recursos humanos en el Asia central.

7. Aunque la crisis financiera rusa de 1998 atenuó la recuperación económica, las economías del Asia central se recuperaron en 1999 y se espera que sigan creciendo en 2000 y 2001. Se calcula que el crecimiento del PBI general en la región, que fue del 0,8% en 1998¹ y el 2,8% en 1999, llegará al 4,9% en 2000. En 1999, Kazajstán registró un crecimiento del PIB del 1,7%, Kirguistán del 3,6% y Tayikistán del 3,7%, mientras que el PIB de Turkmenistán y Uzbekistán aumentó 4,4%². La inflación en la región saltó del 11,4% en 1998 al 21,9% en 1999, pero se prevé que descenderá al 15,1% en 2000. Se calcula que los saldos en cuenta corriente, que disminuyeron en un 4,5% en 1998, y llegaron al 2% en 1999, alcanzarán el 2,4% en 2000¹. El valor del PIB atribuible al sector privado en las repúblicas del Asia central es bajo, aun si se compara con los demás países en transición a economías de mercado. En Tayikistán, por ejemplo, es del 30%, comparado con el 60% en Mongolia.

8. A partir de 1997, muchos países del Asia central, a causa de la agravación de los déficit en cuenta corriente, los desequilibrios presupuestarios y la carga de la deuda en general, han tropezado con dificultades cada vez mayores para obtener fondos en los mercados internacionales. Por eso, y por la magnitud de sus necesidades de desarrollo y su limitada capacidad para generar un excedente invertible, el volumen, la puntualidad y las condiciones de los recursos financieros externos son

esenciales y deben corresponder a las necesidades inmediatas de desarrollo a corto y largo plazo. La asistencia extranjera servirá para promover el crecimiento nacional, así como el desarrollo y la transformación económicos a largo plazo, para que, a la larga, estos países puedan reducir su dependencia de la asistencia.

B. Principales corredores alternativos para el transporte de tránsito en el Asia central

9. El Asia central ofrece un número cada vez mayor de opciones para el transporte de tránsito comercial: a) los enlaces tradicionales por ferrocarril y por carretera a través de la Federación de Rusia; b) las rutas por ferrocarril y carretera a través del Mar Caspio por transbordador; c) los enlaces por ferrocarril y por carretera a través de la República Islámica del Irán; d) hacia el oriente, por ferrocarril y por carretera, a través de China, y e) hacia el sur, por carretera, a través de China, hacia el Pakistán y la India. Estas rutas han influido considerablemente en la apertura del Asia central al comercio y podrán contribuir aún más a la expansión del comercio si se mejora su eficiencia superando los estrangulamientos de infraestructura física y los obstáculos no físicos con el fin de minimizar el costo del transporte.

III. Estrangulamientos de infraestructura física: cómo resolver los problemas a corto plazo y adaptarse a las tendencias a plazo más largo

A. Parámetros para el desarrollo a largo plazo

10. Por pertenecer a organizaciones regionales como la CESPAP y la CEPE, los países del Asia central se han comprometido a participar en programas y mecanismos comunes como, por ejemplo, el proyecto de desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre en Asia y también han convenido en adherirse a los acuerdos y convenios internacionales fundamentales en que se estipulan las normas y los procedimientos para promover la facilitación del tránsito, así como las condiciones técnicas mínimas para la construcción y el mantenimiento de la infraestructura y las medidas de facilitación del transporte de tránsito. Si el Asia central ha de transformarse en un puente entre Europa y Asia, no le queda sino adaptarse a las normas y los principios comunes; sin embargo, la adaptación a las normas europeas de construcción y mantenimiento de la infraestructura y a las medidas de facilitación del transporte, como se indica en los párrafos 29 y 30, a continuación, es costosa, por lo que los países del Asia central necesitarán seguramente que los asociados comerciales y las instituciones multilaterales y financieras les proporcionen la asistencia técnica a las que tienen derecho.

B. Novedades en materia de mejoramiento de la infraestructura física

1. Recorrido posible para los oleoductos

11. Desde la presentación del informe del Secretario General de 1998 se han registrado grandes progresos en el Asia central con respecto a la construcción de oleoductos. En junio de 2000, Azerbaiyán, Georgia y Turquía convinieron en el marco

jurídico para el proyecto del llamado oleoducto Baku-Tiblisi-Ceyhan. En julio de 2000, Botas, la empresa estatal de oleoductos de Turquía, llamó a licitación para los trabajos preliminares de ingeniería de la parte del oleoducto situada en Turquía. Se calcula que esta parte, que constituye más del 50% de un total de 1.700 kilómetros, costará aproximadamente 2.500 millones de dólares una vez terminada, y tendrá una capacidad de aproximadamente 1 millón de barriles diarios. Con todo, el reciente aumento del suministro de petróleo desde Kazajstán a través de la Federación de Rusia pone en duda un inicio de la construcción en fecha próxima.

12. Se ha indicado que el oleoducto de Baku-Supsa, que va desde Azerbaiyán al Mar Negro a través de Georgia, se deterioró hasta tal punto que hubo que actualizar el proyecto de rehabilitación y transformarlo en una operación de reconstrucción total. El oleoducto así restaurado tendrá una capacidad de hasta 20 millones de toneladas por año.

13. En Kazajstán, el Consorcio Internacional de Oleoductos del Caspio, establecido en 1993 para construir un oleoducto de 2.200 millones de dólares EE.UU. desde el yacimiento de Tengiz hasta el puerto ruso de Novorossiysk, sobre el Mar Negro, está por llegar a un acuerdo con todas las partes interesadas a lo largo de su trazado. Este oleoducto debería construirse en los próximos 12 a 18 meses y con su capacidad inicial de 28,2 millones de barriles por día, que debería luego llegar a 67 millones, aumentaría inicialmente las exportaciones de petróleo de Kazajstán en un 80%. La posibilidad de construir un enlace hacia Kazajstán por debajo del Mar Caspio está aún en estudio. También existen planes para la construcción de un oleoducto de 3.000 kilómetros desde Aktobe, en Kazajstán, hasta el yacimiento de Karami en China, que tendría una capacidad de 20 millones de toneladas por año, y de otro desde Kazajstán hasta el Golfo Pérsico, a través de Turkmenistán y la República Islámica del Irán. Cuando se terminen las terminales portuarias de transbordo de Iktan en Baku, la capacidad de exportación de petróleo de Kazajstán llegará a los 10 millones de toneladas por año.

14. En diciembre de 1997 se llegó a un acuerdo en Turkmenistán para la construcción de un gasoducto de 140 kilómetros de largo para la exportación de gas al Irán. Además, es probable que también en Turkmenistán se construya un gasoducto por debajo del Mar Caspio que irá hacia Erzurum, en Turquía, a través del Cáucaso, por un total estimado de 2.000 y 4.000 millones de dólares EE.UU. En junio de 1998, un consorcio de intereses llegó a un acuerdo preliminar pero el inicio de la construcción podría demorarse habida cuenta de la decisión adoptada por Turkmenistán en mayo de 2000 de duplicar la cantidad de gas enviada a la Federación de Rusia. El proyecto de oleoducto transafgano desde Turkmenistán al Pakistán se ha aplazado por tiempo indeterminado a la espera de un entorno más estable en materia de tránsito.

2. Rehabilitación y mejoramiento de la infraestructura del transporte

15. Los principales corredores de transporte de tránsito ya han sido construidos, por lo que se ha pasado, a la segunda etapa, a saber, el mejoramiento de la infraestructura de transporte en el Asia central, centrado sobre todo en la rehabilitación, el mantenimiento y la modernización. Con respecto a la infraestructura ferroviaria, se presta especial atención al mejoramiento de las estaciones de cambio de bogies, la modernización y la reconstrucción de las vías y los puentes, y el mejoramiento de las telecomunicaciones y la electrificación. Se ha otorgado prioridad al mantenimiento y la rehabilitación de las carreteras respecto de la construcción de

nuevas carreteras. En el cuadro 1, a continuación, se reseñan algunos de los principales proyectos que están en marcha.

Cuadro 1
Mejoramiento de los proyectos de infraestructura acordados en el período 1998-2000, que deberán quedar terminados, por lo general, en el período 2000-2004

<i>Estado</i>	<i>Proyecto de infraestructura</i>	<i>Valor</i>	<i>Organización</i>
Kazajstán	Reconstrucción de la carretera de Almaty a Gulshad	9,57 millones de dólares EE.UU.	BIIsD ^a
	Mantenimiento de las vías de ferrocarril	64,8 millones de euros	BERF ^b
	Reestructuración del transporte por carretera	100 millones de dólares EE.UU.	Banco Mundial
Kirguistán	Rehabilitación de la carretera de Almaty a Bishkek	5 millones de dólares EE.UU.	BAAsD ^c
	Rehabilitación de la segunda carretera de Bishkek a Osh	50 millones de dólares EE.UU.	BAAsD
Tayikistán	Rehabilitación de la carretera de Dushanbé a Kulyab	20 millones de dólares EE.UU.	BAAsD
Turkmenistán	Rehabilitación de la autorruta de Ashgabat a Mary	50 millones de dólares EE.UU.	BERF
	Rehabilitación del puerto de Turkmenbashi	30 millones de dólares EE.UU.	BERF
Uzbekistán	Modernización ferroviaria	70 millones de dólares EE.UU.	BAAsD/BERF
	Rehabilitación del enlace ferroviario entre Chengeldy, Tashkent y Samarkand	70 millones de dólares EE.UU.	BAAsD
	Rehabilitación de la carretera de Bukhara a la frontera de Turkmenistán	50 millones de dólares EE.UU.	BAAsD
Proyectos regionales			
	Exportación intermodal de algodón		TRACECA ^d
	Locomotoras eléctricas de carga	39,8 millones de euros	BERF
	Servicios de contenedor entre Baku y Turkmenbashi	2,5 millones de euros	TRACECA
	Instalaciones de transbordador por ferrocarril, Mar Negro de Georgia	3,4 millones de euros	TRACECA
	Equipo para manipular carga y contenedores	5,825 millones de euros	TRACECA

Fuente: Datos reunidos por la secretaría de la UNCTAD a partir de información suministrada por las organizaciones interesadas.

^a Banco Islámico de Desarrollo.

^b Banco Europeo de Reconstrucción y Fomento.

^c Banco Asiático de Desarrollo.

^d Programa del Corredor de Transporte Transeuropeo-Caucásico-Asiático de la Unión Europea.

IV. Medidas destinadas a superar los obstáculos no físicos para los corredores de transporte de tránsito existentes

A. Creación de un entorno jurídico propicio a las operaciones de tránsito

16. Desde su independencia en 1991, los países del Asia central han adoptado medidas para entrar a formar parte de la comunidad de naciones pasando a integrar las Naciones Unidas y los organismos conexos y afiliándose a varias organizaciones de su región. Como parte de la estrategia que emplearon para integrarse de pleno en la comunidad de naciones, estos países han redoblado los esfuerzos para concluir acuerdos regionales y bilaterales con los países vecinos y para adherirse a los convenios internacionales.

1. Adhesión a convenios internacionales

17. Los países del Asia central, como se indica en el cuadro 2, *infra*, han hecho un trabajo digno de elogio para cumplir la resolución 48/11 de la CESPAP, de 23 de abril de 1992³, en que se recomienda que sus miembros hagan lo posible por adherirse a: a) la Convención sobre la circulación vial de 1968; b) la Convención sobre la señalización vial de 1968; c) los regímenes de tránsito aduanero internacional del tipo de los estipulados en el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) de 1975, d) el Convenio aduanero sobre importación temporal de vehículos comerciales de transporte por carretera de 1956, e) la Convención aduanera sobre contenedores de 1972; f) el Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras de 1982 y g) la Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera de 1956.

Cuadro 2

Adhesión a los convenios internacionales por parte de los países del Asia central y los países vecinos, en febrero de 2000

Estado	CMR ^a	TIR ^b	Armoni- zación de Conte- nedores fronteras	Circula- ción vial	Señaliza- ción vial	ADR ^c	ATP ^d	AETR ^e	AGR ^f	TEMP ^g
Armenia		X		X						
Azerbaiyán	X							X	X	
China			X							
Georgia	X	X	X	X	X		X			
Irán (República Islámica del)	X	X			X	X				
Kazajstán	X	X			X	X		X	X	
Kirguistán	X	X		X		X				X
Mongolia					X					
Rusia	X	X	X	X	X	X	X	X	X	

<i>Estado</i>	<i>CMR^a</i>	<i>TIR^b</i>	<i>Conte- nedores</i>	<i>Armoni- zación de fronteras</i>	<i>Circula- ción vial</i>	<i>Señaliza- ción vial</i>	<i>ADR^c</i>	<i>ATP^d</i>	<i>AETR^e</i>	<i>AGR^f</i>	<i>TEMP^g</i>
Tayikistán	X	X			X	X					
Turquía	X	X	X							X	
Turkmenistán	X				X	X			X		
Uzbekistán	X	X	X	X	X	X		X	X		X

Fuente: Comisión Económica para Europa.

^a Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera.

^b Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR).

^c Acuerdo Europeo sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera.

^d Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para su transporte.

^e Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera.

^f Acuerdo europeo sobre las principales arterias de tráfico internacional.

^g Convenio aduanero sobre importación temporal de vehículos comerciales de transporte por carretera.

18. Todos los convenios internacionales estipulados por la CESPAP en su resolución 48/11 son importantes. Sin embargo, es imposible describirlos a todos in extenso. El Convenio TIR se trata con más detalles en el presente informe por la importancia que reviste para la facilitación del tránsito en todo el mundo.

19. Al principio, el Convenio TIR de 1975, que sustituyó la versión anterior adoptada en 1973, estaba limitado al transporte de bienes por carretera, pero la versión actual incluye también otras modalidades de transporte (aire, ferrocarril y transporte multimodal), siempre que parte del viaje se haga por carretera. Con arreglo al Convenio TIR, un vehículo o contenedor amparado por un documento aduanero específico, a saber, el cuaderno TIR, puede viajar desde su punto de partida a su punto de destino sin tener que someterse a inspecciones aduaneras al cruzar las fronteras intermedias.

20. La secretaría de la Unión Internacional de Transportes por Carretera, con sede en Ginebra, expide los cuadernos TIR, que se distribuyen a las asociaciones nacionales que representan a la Unión en los países que son partes contratantes en el Convenio. Para obtener un cuaderno TIR, el transportista debe pertenecer a una asociación nacional que pueda proporcionar garantías profesionales y económicas y que esté autorizada a expedir cuadernos. Por otra parte, los vehículos y contenedores empleados deben cumplir las condiciones técnicas y de otro tipo establecidas en el Convenio.

21. Cada asociación garantiza, con arreglo a un acuerdo con las autoridades aduaneras, el pago de los aranceles e impuestos debidos por los bienes transportados al amparo del cuaderno TIR expedido por la propia asociación o cualquier otro miembro de la cadena internacional de asociaciones garantes. Del mismo modo, la asociación nacional garante debe firmar un acuerdo con la Unión Internacional de Transportes por Carretera que regule los derechos y obligaciones recíprocos implícitos en la operación del sistema TIR.

22. Para garantizar plenamente los montos reclamados por irregularidades de una operación TIR, la Unión Internacional de Transportes por Carretera ha negociado un acta de garantía con un conjunto de empresas aseguradoras internacionales.

23. Los pilares fundamentales del sistema de tránsito TIR son los siguientes: a) los bienes deben transportarse en vehículos o contenedores seguros; b) los aranceles e impuestos deben estar protegidos con una garantía internacional válida a lo largo de todo el viaje; c) los bienes deben ir acompañados de un cuaderno de validez internacional, expedido en el país de partida y aceptado en los países de tránsito y destino; y d) los países de tránsito y destino deben aceptar las medidas de control aduanero aplicadas en el país de partida.

24. En el Asia central, el sistema TIR, como se indica en el cuadro 3 que figura más adelante, está afianzándose, pero la base financiera, poco sólida de muchos transportistas locales dificulta considerablemente su participación en el sistema, lo que ha permitido la dominación de los transportistas extranjeros. Para remediar esta situación insatisfactoria hace falta prestar mucha más asistencia técnica al sector bancario y a las empresas aseguradoras locales, para que puedan establecer mecanismos confiables y económicos, y ofrecer garantías financieras a los transportistas locales. Sin estas garantías, será difícil, por no decir imposible, que los transportistas por carretera puedan cumplir los requisitos del sistema TIR, que, entre otras cosas, obliga a comprar un tipo especial de vehículo para poder operar en los mercados occidentales.

Cuadro 3

Número de cuadernos TIR emitidos para el comercio exterior del Asia central

<i>Estado</i>	<i>1994</i>	<i>1995</i>	<i>1996</i>	<i>1997</i>	<i>1998</i>	<i>1999</i>
Azerbaiyán	0	0	0	300	600	650
Georgia	0	0	300	500	300	900
Kazajstán	0	0	2 000	Se suspendió la expedición	3 500	9 000
Federación de Rusia	121 000	110 000	145 500	191 500	218 000	174 350
Turquía	189 500	221 000	263 000	307 000	307 000	279 000
Uzbekistán	0	0	600	250	450	600

Fuente: Comisión Económica para Europa y Unión Internacional de Transportes por Carretera.

2. Servicios de transporte en tránsito

25. Las ventajas del sistema TIR pueden verse muy reducidas si no se permite que los vehículos registrados en otros países crucen las fronteras nacionales. Hay que esforzarse más para alcanzar acuerdos regionales o bilaterales en el Asia central con el fin de facilitar los servicios de transporte por carretera puerta a puerta.

3. Derechos de tránsito por carretera

26. Los derechos de tránsito por carretera han sido criticados también por los transportistas extranjeros, que han señalado no sólo que son elevados, sino que son aplicados por distintas autoridades (gobiernos, autoridades provinciales, comunidades locales, etc.). Esta multiplicidad de derechos de tránsito podría constituir un grave obstáculo para la eficiencia de las operaciones de tránsito; en consecuencia, es necesario hacer todo lo posible para mejorar la situación. Hay que destacar que el transporte en tránsito sería más fácil si se armonizaran a nivel subregional los derechos de tránsito por carretera, como se hizo en el África meridional. Los derechos de tránsito, los límites de carga axial, los visados y demás elementos que revisten importancia para la facilitación del tránsito, son cuestiones que pueden abordarse mejor en el marco de acuerdos regionales.

4. Seguros contra terceros para vehículos automotores

27. Se ha propuesto extender la tarjeta verde europea de seguro automovilístico al Asia central, pero las perspectivas de que se ponga en práctica en fecha próxima son pocas, por lo que habría que aplicar como medida interina, las propuestas presentadas en los acuerdos regionales, como el acuerdo marco de transporte de tráfico de la Organización de Cooperación Económica para el establecimiento de mecanismos subregionales.

5. El empleo de la tecnología de la información para facilitar el tránsito aduanero

28. En el marco de los acuerdos de tránsito, la tecnología de la información puede emplearse para ayudar a las autoridades aduaneras a controlar el tránsito y mejorar la eficiencia de los operadores de transporte y, por ende, beneficiar a los comerciantes. Los documentos de papel en que se registra por lo general el caudal de información están siendo substituidos por sistemas telemáticos. La nueva tecnología de la información puede emplearse: a) para informatizar las tareas de manejo de datos de las que se encargan los abastecedores de servicios de tránsito, incluidos los operadores del transporte, los expedidores de carga, los bancos, las empresas de seguros, los operadores de los depósitos, las aduanas y los proveedores de información del mercado y b) para informatizar el intercambio de información entre quienes prestan servicios de tránsito, como por ejemplo, entre las autoridades portuarias y ferroviarias, o con las autoridades aduaneras nacionales. Se han propuesto varios sistemas de información, como el Sistema Aduanero Automatizado para el Acceso, el Control y la Gestión (SIDUNEA) de la UNCTAD, para el Asia central. Tal vez los países que no disponen de sistemas de información aduanera instalados deseen elegir uno y pedir asistencia técnica.

B. Consecuencias financieras de la aplicación de acuerdos internacionales

29. Si bien debe acogerse con agrado la voluntad política de los países del Asia central de adherirse a los convenios internacionales, no deben pasarse por alto ni subestimarse las consecuencias financieras y de otro tipo que tendría la aplicación de esos convenios. Por ejemplo, la adhesión al Acuerdo europeo sobre las principales vías internacionales de tránsito y el Acuerdo europeo sobre los principales ferrocarriles internacionales supondría introducir mejoras en gran escala en

la infraestructura física por valor de millones, si no miles millones de dólares. La instalación de signos y señales, o su actualización, de conformidad con la Convención sobre la señalización vial de 1968, serían costosas, dadas las grandes distancias que existen en el Asia central, cuyo territorio es tan grande como el de la India y el Pakistán juntos.

30. Los requisitos de construcción para los vehículos en virtud del Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera comportarían la renovación total del parque y gastos de certificación y otros gastos administrativos. Por último, según el Acuerdo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera, es preciso instalar y usar tacógrafos que permitan tener un registro mecánico fiable del tiempo de conducción y de descanso, entre otros aspectos. Lamentablemente, los tacógrafos y sus sistemas de accionamiento han resultado intrínsecamente frágiles y toda manipulación de sus componentes con fines de reparación obliga a la posterior recalibración del instrumento. El costo económico de mantener tacógrafos en las difíciles condiciones de explotación existentes en el Asia central sería elevado. Esa es la razón por la que en toda la Comunidad de Estados Independientes se halla en vigor una suspensión temporal de la aplicación de ese requisito.

C. Fortalecimiento de los sistemas institucionales y administrativos nacionales

31. Además de las cuestiones relativas a las limitaciones financieras, es importante reconocer que es imposible aplicar los convenios internacionales si no se cuenta con sistemas eficaces de apoyo institucional y administrativo tanto en el sector público como en el privado. El gobierno tiene una responsabilidad decisiva en tres esferas fundamentales, a saber: a) velar por que se adopten las medidas legislativas necesarias para ajustar, si procede, las leyes nacionales a los distintos convenios y acuerdos; b) garantizar que el sistema judicial tenga la capacidad requerida para administrar las leyes nacionales, incluidas las promulgadas con arreglo a convenios internacionales y acuerdos regionales y bilaterales; y c) ofrecer capacitación adecuada a los agentes de control público, como las autoridades aduaneras, la policía de control fronterizo y las distintas autoridades expedidoras de licencias. La complejidad y el carácter multilateral de los servicios internacionales de transporte también exigen la existencia de un sector privado eficaz. Asimismo, la complejidad y el carácter multilateral de las operaciones de tránsito exigen una nueva clase de operadores de transporte de tránsito que posean una capacidad financiera y administrativa adecuada. Las compañías de transporte necesitan recibir apoyo no sólo de sus asociaciones nacionales de transportistas, sino también la de los órganos profesionales asociados, en particular los servicios bancarios, de seguros y de expedición de cargas. Es necesario fortalecer los órganos y asociaciones profesionales de ese tipo, ya que sin ellos sería imposible establecer servicios internacionales eficientes.

D. Asistencia técnica

32. Existen muchos problemas de transporte que generalmente causan demoras en la circulación de mercancías en todo el mundo, y el Asia central no es una excepción. Esa región y sus asociados para el desarrollo, así como los marcos bilaterales o multilaterales, han tratado de resolver los problemas mediante la ejecución de proyectos de asistencia técnica adecuados. Como se indica en el cuadro 4 *infra*, la asistencia técnica estuvo dirigida a resolver una amplia gama de cuestiones y problemas, incluidos los relacionados con los sistemas de mantenimiento de transporte por carretera, los preparativos para apoyar la aplicación de los acuerdos multilaterales y las medidas para el fortalecimiento de la capacidad institucional.

Cuadro 4

Principales proyectos de asistencia técnica convenidos durante el período 1998–2000, la mayoría de los cuales debe concluir a más tardar a finales de 2001

<i>Estado</i>	<i>Asistencia técnica</i>	<i>Valor</i>	<i>Organización</i>
Kazajstán	Aumento de la eficacia del sector vial	750.000 dólares EE.UU.	BASe ^a
Kirguistán	Aumento de la eficacia del sector vial	440.000 dólares EE.UU.	BASe
	Tercera rehabilitación vial	600.000 dólares EE.UU.	BASe
Tayikistán	Mejoramiento institucional y normativo del sector vial	500.000 dólares EE.UU.	BASe
	Rehabilitación de carreteras/perfil sectorial	840.000 dólares EE.UU.	BASe
Turkmenistán			
Uzbekistán	Reforma normativa en el sector ferroviario	600.000 dólares EE.UU.	BASe
	Modernización ferroviaria	450.000 dólares EE.UU.	BASe
Proyectos regionales			
	Plan de acción sobre las emisiones de vehículos automotores	900.000 dólares EE.UU.	BASe
	Fondos para carreteras/mantenimiento sostenible	350.000 dólares EE.UU.	BASe
	Facilitación del transporte de tránsito por carretera	2,8 millones de euros	TRACECA ^b
	Previsión del tráfico	2 millones de euros	TRACECA
	Aplicación de acuerdos multilaterales	1,1 millones de euros	TRACECA
	Cooperación regional para la restauración de la Ruta de la Seda	1,2 millones de dólares EE.UU.	PNUD ^c
	Sistemas de mantenimiento de carreteras	2,5 millones de euros	TRACECA
	Servicios de transporte intermodal	2 millones de euros	TRACECA
	Facilitación del comercio	1,35 millones de dólares EE.UU.	BASe

Fuente: Las organizaciones mencionadas.

^a Banco Asiático de Desarrollo.

^b Programa del Corredor de Transporte Transeuropeo–Caucásico–Asiático de la Unión Europea.

^c Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

V. Establecimiento de un marco para mejorar la cooperación y la coordinación

A. Cooperación financiera y técnica

33. Ha habido quienes pensaban que aumentando el número de proyectos se demostraba mejor la decisión de la comunidad internacional de facilitar el proceso de transición en el Asia central. Después de casi 10 años de esfuerzos por prestar ayuda y constatar que los costos logísticos, administrativos y de transacción han consumido una buena parte de los recursos, que se calcula entre el 60% y el 70% de los fondos para proyectos, parecería que ha llegado el momento de realizar una nueva evaluación a fin de mejorar la manera en que se concibe y se presta la ayuda, en particular la asistencia técnica.

34. Otra deficiencia de los proyectos dirigidos por los donantes ha sido el hecho de que, a veces mucho después de terminados los proyectos, se comprueba que los países beneficiarios no tenían en realidad las instituciones adecuadas para mantenerlos en marcha. Ejemplo de ello es el Convenio TIR, que entró en vigor antes de que se establecieran asociaciones de transporte por carretera e instituciones de apoyo a la banca y los seguros en el Asia central, lo que dio por resultado que muchos operadores de transporte locales no pudieran aprovechar las ventajas que ofrecía el sistema TIR por carecer de la capacidad financiera y administrativa adecuada.

B. Coordinación de la ayuda

35. La coordinación de la ayuda también ha sido deficiente. Por suerte, algunas de las instituciones crediticias han comenzado a cooperar de manera cada vez más estrecha y sistemática para reducir la duplicación de esfuerzos y obtener los mayores resultados posibles. Por ejemplo, el BERF y el BASD han firmado un memorando de entendimiento relativo a sus actividades en el Asia central. El BASD tendrá la responsabilidad general de los proyectos de infraestructura en Kirguistán y Tayikistán, mientras que ambas instituciones cooperarán en el desarrollo de proyectos concretos de infraestructura en Kazajstán, Uzbekistán y Turkmenistán, en particular cuando resulte necesaria la cofinanciación. La primera aplicación de importancia de la nueva estrategia consistió en un proyecto de modernización del transporte ferroviario en Uzbekistán por valor de 70 millones de dólares EE.UU. De igual manera, el BERF y el Banco Mundial han llegado a un entendimiento por el cual el BERF está asumiendo la responsabilidad principal de los proyectos de infraestructura ferroviaria.

C. Un proceso orgánico como base de la transición hacia una economía de mercado

36. En informes anuales recientes de los bancos multilaterales de desarrollo y en un creciente número de documentos de posición e informes de proyectos de asistencia técnica se hace hincapié en la necesidad de que, como una cuestión de máxima prioridad, los gobiernos de la región adopten y apliquen estrategias coherentes de desarrollo institucional. De hecho, las instituciones crediticias comienzan a reconocer que el buen gobierno es prácticamente un requisito indispensable para alcanzar el crecimiento económico sostenible y la confianza a largo plazo de los

inversionistas extranjeros ya que se admite cada vez más que la inversión sola no produce resultados.

37. El buen gobierno en el contexto del sector del transporte no sólo significa licitaciones competitivas para la construcción y el mantenimiento de equipo e infraestructura. El buen gobierno depende esencialmente de una legislación eficaz, formulada adecuadamente y aplicada con rigor e imparcialidad, y mecanismos de reglamentación que garanticen la competencia leal. Durante los primeros años de actividad de los organismos internacionales de desarrollo en las economías de transición, las leyes se consideraban generalmente un componente adicional, casi como un ajuste de último momento, y no como parte de un proceso orgánico. Como se expresa elocuentemente en un examen del BASD, para crear un sistema jurídico sólido y flexible a la vez que apoye las operaciones del sector privado, es necesario adoptar un enfoque sistemático de la reforma jurídica. Ello supone apartarse de un enfoque basado únicamente en la reacción a problemas concretos y adoptar otro que procure comprender y tener en cuenta el funcionamiento del sistema jurídico en su conjunto. Para eso es necesario que las iniciativas de reforma legislativa dejen de concentrarse en la parte normativa (es decir, la formulación de nuevas leyes, aunque debe seguir prestándose atención a este aspecto), para prestarle más atención al fortalecimiento de la capacidad institucional de los organismos judiciales y de gobierno por medio de la capacitación, incluida la educación jurídica permanente de los profesionales existentes.

D. Mecanismos intergubernamentales de apoyo institucional

38. Es necesario establecer un mecanismo institucional dedicado a promover la simplificación, armonización y normalización de los reglamentos, los procedimientos y la documentación que se aplican en los principales corredores de tránsito que se originan en el Asia central. La armonización regional de las normas convenidas en acuerdos regionales o bilaterales para complementar los convenios internacionales facilitarían las operaciones de tránsito. La atención debe centrarse en reglamentos relativos a los límites de la carga por eje, los requisitos para la concesión de licencias de conducción, las horas de trabajo en los puestos de control fronterizo y los derechos de tránsito, entre otros aspectos.

39. Los mandatos de los actuales arreglos de organización subregionales en el Asia central están asociados básicamente a corredores concretos. El programa del Corredor de Transporte Transeuropeo–Caucásico–Asiático (TRACECA) está modernizando el marco físico y de reglamentación del tránsito por el corredor de transporte a través del Mar Caspio; la Organización de Cooperación Económica se centra fundamentalmente en los corredores de tránsito con origen en los puertos del Océano Índico; la CEI se ocupa del desarrollo y la reglamentación del transporte de tránsito por el corredor y las rutas tradicionales a través de la Federación de Rusia; las cuestiones de tránsito relativas al corredor oriental a través de China se discuten por separado entre ese país y los países interesados del Asia central; y el Programa Especial de la CEPE y la CESPAP para las Economías del Asia Central (SPECA) coordina los programas o proyectos de asistencia técnica de las Naciones Unidas en el Asia central.

40. En las circunstancias actuales es evidente la necesidad de un arreglo institucional con un mandato general. Sin embargo, habida cuenta del gran número de organizaciones o mecanismos subregionales ya establecidos, no sería conveniente proponer la creación de otra institución. Por consiguiente, corresponde a las organizaciones existentes encontrar la manera de cooperar y coordinar entre ellas. Los propios países del Asia central tienen también una importante función que desempeñar, pues no deben negociar un día un conjunto de normas y procedimientos para un corredor y al día siguiente convenir un conjunto diferente para otro corredor. Ese proceder será un obstáculo para la eficacia de las operaciones de transporte de tránsito, con el consiguiente aumento de los costos del transporte, y socavará los esfuerzos que realizan esos países en relación con el comercio exterior y su competitividad en los mercados mundiales.

Notas

- ¹ Indicadores económicos de los países en desarrollo de Asia del Banco Asiático de Desarrollo, 1997–2001.
- ² Fondo Monetario Internacional, *Perspectivas de la Economía Mundial* (Washington, D.C., mayo de 2000).
- ³ Véase *Documentos Oficiales del Consejo Económico y Social, 1992, Suplemento No. 11* (E/1992/31), cap. IV.

Anexo

Situación de los acuerdos y convenios de la Comisión Económica para Europa en materia de transporte al 9 de febrero de 2000^a

Leyenda

X = Ratificación, adhesión, firma definitiva

S = Firma

* = Países que no son miembros de la CEPE

1/ = Firmado por la ex República de China

Siglas

ADR	Acuerdo europeo sobre el transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera
AETR	Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera
AGR	Acuerdo europeo sobre las principales vías internacionales de tránsito
AGC	Acuerdo europeo sobre las principales líneas internacionales de ferrocarril
AGN	Acuerdo europeo sobre las principales vías de navegación interior de importancia internacional
AGTC	Acuerdo europeo sobre las grandes líneas internacionales de transporte combinado e instalaciones conexas
APC	Acuerdo sobre requisitos mínimos en materia de concesión y validez de permisos de conducir
ATP	Acuerdo sobre el transporte internacional de productos alimenticios perecederos y sobre la utilización de equipo especial para su transporte
CLN	Convención sobre la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques de navegación interior
CMR	Convención relativa al contrato de transporte internacional de mercancías por carretera
CRTD	Convención sobre la responsabilidad civil por daños causados durante el transporte de mercaderías peligrosas por carretera, ferrocarril y buques fluviales
CVN	Convención sobre el contrato de transporte de pasajeros y equipajes por vías navegables interiores
CVR	Convención sobre el contrato de transporte internacional de pasajeros y equipaje por carretera
TIR	Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR

^a Preparado por la División de Transportes de la Comisión Económica para Europa (CEPE).

	Declaración	
	1	Construcción de grandes vías internacionales, 1950
	2	Principales vías internacionales de tránsito (AGR), 1975
	3	Principales líneas internacionales de ferrocarril (AGC), 1985
	4	Grandes líneas internacionales de transporte combinados (AGTC), 1991
	5	Protocolo del AGTC relativo a la navegación interior, 1997
	6	Vías de navegación interior de importancia internacional (AGN), 1996
	7	Circulación por carretera, 1949
	8	Circulación vial, 1968
	9	Símbolos y señales en las carreteras, 1949
	10	Señalización vial, 1968
	11	Acuerdo que complementa la Convención de 1968 sobre circulación vial, 1971
	12	Acuerdo que complementa la Convención de 1968, sobre señalización vial, 1971
	13	Dimensiones y peso, 1950
	14	Acuerdo complementario de la Convención y del Protocolo de 1949, 1950
	15	Señales de carretera, 1957
	16	Protocolo sobre el marcado de carreteras, 1973
	17	Permisos de conducir (APC), 1975
	18	Construcción de vehículos, 1958
	19	Inspección técnica de vehículos, 1997
	20	Reglamentaciones técnicas mundiales relativas a vehículos automotores, 1998
	21	Trabajo del personal que se dedica al transporte internacional por carretera (AETR), 1970
	22	Régimen fiscal de los vehículos particulares de carretera, 1956
	23	Régimen fiscal de los vehículos que realizan transportes internacionales, 1956
	24	Régimen fiscal de los vehículos que realizan transportes internacionales de mercancías, 1956
	25	Contrato de transporte de mercancías por carretera (CMR), 1956
	26	Protocolo del CMR, 1978
	27	Contrato para el transp. internacional de pasajeros y equipajes por carretera (CVR), 1973
	28	Protocolo del CVR, 1978
	29	Reglamentación del aspecto económico del transp. internacional por carretera, 1954
	Redes de infraestructura	
	Tráfico por carretera	
	Vehículos	
	Transporte por carretera	
Alguniistán*		
Albania		
Alemania	X	
Andorra		
Antigua y Barbuda*		
Argelia*		
Argentina*		
Armenia		
Australia*		
Austria	X	S
Azerbaiján		X
Bahamas*		
Bahrein*		
Bangladesh*		
Barbados*		
Belarús		X
Bélgica	X	X
Benin*	X	

	Navegación interior						Facilitación del paso de frontera														Mercaderías peligrosas y cargas especiales				
	Declaración																								
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
Egipto*							X	X	X																
El Salvador*								X	X																
Eslovaquia			X							X	X						X	X	X	X	X	X	X		X
Eslovenia								X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X		X
España								X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X		X
Estados Unidos								X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X		X
Estonia										X	X									X	X	X	X		X
ex República Yugoslava de Macedonia									X	X	X		X							X	X	X	X		X
Federación de Rusia	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X						X	X	X	X	X	X	X		X
Fiji*							X	X	X																
Filipinas*							X	X	X																
Finlandia							X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X		X
Francia	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X		X
Georgia										X															X
Ghana*								X	X																
Grecia									X	X							X		X	X		X	S		X
Guatemala*									S	S															
Guyana*																									

	Declaración																												
	Redes de infraestructura						Tráfico por carretera										Vehículos				Transporte por carretera								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
Nigeria*																													
Noruega	X	X		X			X	X	S	X								X			X	X		X	X	X			X
Nueva Zelanda*							X																						
Países Bajos	X	X		X	X	X	X		X			X	X	S				X	X		X	X	X	X	X	X			S
Pakistán*								X		X																			
Panamá*																													
Papua Nueva Guinea*						X																							
Paraguay*						X	X																						
Perú*						X	X																						
Polonia	X	X	X	S			X	X	X	X	X		X		X						X	X		X	X				
Portugal	X	X	S	X	S		X	S	X	S			X		X						X				X	X			
Reino Unido	X	S					X	S	X	S	S		X		X						X	X	X	X	X	X			S
República Árabe Siria*						X	X																						
República Centroafricana*							X	X																					
República Checa	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X		X						X	X		X	X	X			X
República de Corea*						X	X	S		S																			
República Democrática del Congo*						X	X	X		X																			
República Democrática Popular Lao*						X																							

	Navegación interior										Facilitación del paso de fronteras										Mercaderías peligrosas y cargas especiales				
	Declaración																								
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
	Unificación sobre los abordajes en la navegación interior, 1960																								
	Matrícula de buques de navegación interior, 1965																								
	Arqueo de buques de navegación interior, 1966																								
	Limitación de responsabilidad de los propietarios de buques (CLN), 1973																								
	Protocolo del CLN, 1978																								
	Contrato de transp. internacional de pasajeros y equipaje en la navegación interior (CVN), 1976																								
	Protocolo del CVN, 1978																								
	Facilidades aduaneras para el turismo, 1954																								
	Formalidades para la importación temporal de vehículos particulares de carretera, 1954																								
	Convenio TIR, 1959																								
	Convenio TIR, 1975																								
	Importación temporal para uso privado de aeronaves y de embarcaciones, 1956																								
	Importación temporal de vehículos comerciales, 1956																								
	Facilitación del paso de fronteras a pasajeros y equipajes transportados por ferrocarril, 1952																								
	Facilitación del paso de fronteras a mercaderías transportadas por ferrocarril, 1952																								
	Formalidades para los repuestos para reparación de vagones EUROP, 1958																								
	Convención aduanera sobre contenedores, 1956																								
	Convención aduanera sobre contenedores, 1972																								
	Régimen aduanero de los bastidores de carga, 1960																								
	Armonización de los controles de mercancías en las fronteras, 1982																								
	Régimen aduanero aplicable a los contenedores, 1994																								
	Transporte internacional de mercaderías peligrosas por carretera (ADR), 1957																								
	Protocolo del ADR, 1993																								
	Responsabilidad civil por mercaderías peligrosas (CRTD), 1989																								
	Transporte internacional de productos alimenticios percederos (ATP), 1970																								
Nigeria*							X	X																	
Noruega								X	X	X		X		X			X		X	X		X	X		X
Nueva Zelanda*							X	X	X									X				X			
Países Bajos	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X
Pakistán*																									
Panamá*							S	S																	
Papua Nueva Guinea*																									
Paraguay*																									
Perú*							X	X									X		X						
Polonia	X						X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X	X		X	X		X
Portugal							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X		X	X		X
Reino Unido							X	X	X	X	X	X	X			X			X	S		X	X		X
República Árabe Siria*							X	X	X	X	X														
República Centroafricana*							X	X																	
República Checa			X						X	X	X	X					X		X			X			X
República de Corea*										X															
República Democrática del Congo*																									
República Democrática Popular Lao*																									

	Declaración																																	
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29				
		Redes de infraestructura										Tráfico por carretera										Vehículos				Transporte por carretera								
		Construcción de grandes vías internacionales, 1950																																
		Principales vías internacionales de tránsito (AGR), 1975																																
		Principales líneas internacionales de ferrocarril (AGC), 1985																																
		Grandes líneas internacionales de transporte combinados (AGTC), 1991																																
		Protocolo del AGTC relativo a la navegación interior, 1997																																
		Vías de navegación interior de importancia internacional (AGN), 1996																																
		Circulación por carretera, 1949																																
		Circulación vial, 1968																																
		Símbolos y señales en las carreteras, 1949																																
		Señalización vial, 1968																																
		Acuerdo que complementa la Convención de 1968 sobre circulación vial, 1971																																
		Acuerdo que complementa la Convención de 1968, sobre señalización vial, 1971																																
		Dimensiones y peso, 1950																																
		Acuerdo complementario de la Convención y del Protocolo de 1949, 1950																																
		Señales de carretera, 1957																																
		Protocolo sobre el marcado de carreteras, 1973																																
		Permisos de conducir (APC), 1975																																
		Construcción de vehículos, 1958																																
		Inspección técnica de vehículos, 1997																																
		Reglamentaciones técnicas mundiales relativas a vehículos automotores, 1998																																
		Trabajo del personal que se dedica al transporte internacional por carretera (AETR), 1970																																
		Régimen fiscal de los vehículos particulares de carretera, 1956																																
		Régimen fiscal de los vehículos que realizan transportes internacionales, 1956																																
		Régimen fiscal de los vehículos que realizan transportes internacionales de mercancías, 1956																																
		Contrato de transporte de mercancías por carretera (CMR), 1956																																
		Protocolo del CMR, 1978																																
		Contrato para el transp. internacional de pasajeros y equipajes por carretera (CVR), 1973																																
		Protocolo del CVR, 1978																																
		Reglamentación del aspecto económico del transp. internacional por carretera, 1954																																
República de Moldova				X			X		X																									
República Dominicana*							X		X																									
República Unida de Tanzania																																		
Rumania		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X				X			X	X										
Rwanda*							X		X																									
San Marino							X	X	X	X	X	X																						
Santa Sede							X	S	X	S	X	S			X																			
Senegal*							X	X	X	X	X																							
Seychelles*								X	X		X																							
Sierra Leona*							X																											
Singapur*							X																											
Sri Lanka*							X																											
Sudáfrica*							X	X																										
Suecia		X	X				X	X	X	X	X	X	X	X			X					X	X	X	X	X	X						S	
Suiza			X				X	X	X	S	X	X	X	X																			S	
Tailandia*							X	S	X	S	X	X	X			S	X																	
Tayikistán								X			X																							
Togo*							X																											

	Navegación interior										Facilitación del paso de frontera										Mercaderías peligrosas y cargas especiales				
	Declaración																								
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54
República de Moldova			X								X											X			
República Dominicana*									S	S															
República Unida de Tanzania								X	X																
Rumania	X		X					X	X	X	X	X						X	X			X	X		X
Rwanda*								X	X																
San Marino																									
Santa Sede								S	S																
Senegal*								X	X																
Seychelles*																									
Sierra Leona*								X	X		X	X					X								
Singapur*								X	X			X													
Sri Lanka*								X	X																
Sudáfrica*																				X					
Suecia								X	X	X	X	X	X	S	S							X	X		X
Suiza	X	X	X	S				X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	S	X	X		S
Tailandia*																									
Tayikistán										X															
Togo*																									

	Declaración		Navegación interior							Facilitación del paso de fronteras													Mercaderías peligrosas y cartas especiales			
	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	
Tonga*							X	X																		
Trinidad y Tabago*							X	X				X					X	X								
Túnez*							X	X			X															
Turkmenistán										X																
Turquía							X	X	X	X							X	X								
Ucrania										X							X									
Uganda*							X	X													S					
Uruguay*							X	S		X																
Uzbekistán										X		X								X	X				X	
Venezuela*																										
Viet Nam*																										
Yugoslavia	X	X	X									X	X				X	X							X	
Zaire*																										
Zimbabue*																										
Comunidad Europea*								X		X		X								X	X					