



**Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo**

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.30/3
12 de noviembre de 2007

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión de la Empresa, la Facilitación de la
Actividad Empresarial y el Desarrollo
Reunión de Expertos sobre la cooperación regional
en el transporte de tránsito: Soluciones para los
países en desarrollo sin litoral y de tránsito
Ginebra, 27 y 28 de septiembre de 2007

**INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS SOBRE LA COOPERACIÓN
REGIONAL EN EL TRANSPORTE DE TRÁNSITO: SOLUCIONES PARA
LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO**

ÍNDICE

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. RESUMEN DEL PRESIDENTE	1 - 51	2
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN.....	52 - 56	9
<i>Anexo: Asistencia</i>		10

I. RESUMEN DEL PRESIDENTE

1. La Reunión de Expertos sobre la cooperación regional en el transporte de tránsito: Soluciones para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito se celebró los días 27 y 28 de septiembre de 2007, de conformidad con la decisión adoptada por la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo en su 11º período de sesiones. Los expertos tuvieron ante sí el documento de antecedentes que había preparado la secretaria (TD/B/COM.3/EM.30/2).
2. La Reunión proporcionó un foro para estudiar modelos y prácticas óptimas a fin de mejorar las operaciones internacionales de transporte de tránsito aplicando soluciones prácticas, con miras a potenciar dicho transporte en beneficio de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
3. Los Expertos procedían de: a) ministerios de comercio, transporte y otros ministerios; b) administraciones de aduanas; c) otros organismos; d) organizaciones del sector privado; e) compañías de transporte público y privado; y f) organizaciones especializadas que se ocupan del comercio, el transporte y las negociaciones multilaterales.
4. Los debates sustantivos se agruparon en los siguientes temas:
 - a) Puntos de vista y experiencias del sector en materia de tránsito;
 - b) Estrategias de los países de tránsito;
 - c) Distintos acuerdos de tránsito; y
 - d) Conclusiones y camino a seguir.
5. En las observaciones introductorias de la Reunión se hizo referencia a la declaración aprobada en la Reunión de Ministros de Comercio de los países en desarrollo sin litoral, celebrada en Ulaanbaatar (Mongolia) los días 28 y 29 de agosto de 2007. En la Reunión de Expertos se distribuyó una copia de la declaración. Al respecto, se destacó que la cuestión del tránsito era muy importante tanto para los 31 países en desarrollo sin litoral que no tenían acceso al mar como para los países de tránsito.

A. Opiniones y experiencias del sector en materia de tránsito

6. Se señaló que, para ser competitivos, los cargadores tenían que centrarse en el control eficiente de la cadena de suministro. Las cadenas de suministro habían dejado de ser nacionales y se habían globalizado, por lo que su gestión era más compleja.
7. Uno de los principales problemas que tenían los cargadores para optimizar las cadenas de suministro eran las limitaciones de infraestructura, como la congestión de carreteras y puertos, y el subdesarrollo del sistema ferroviario. Esos problemas tenían que resolverse si se pretendía alcanzar un crecimiento económico nacional sostenido. En particular se podía crear una capacidad de transporte adicional transfiriendo los productos básicos al transporte ferroviario. Para atender las necesidades de infraestructura, incluso mediante soluciones multimodales, se necesitaban acuerdos de asociación entre los sectores público y privado. Sin embargo, sólo se

atraería inversión para el desarrollo infraestructural en el marco de esos acuerdos si se demostraba que eran eficaces.

8. En las complejas cadenas de suministro se consideró fundamental la eficiencia de los servicios de cada proveedor. Por ejemplo, la congestión de los puertos trababa la cadena de suministro. La transparencia y disponibilidad de la información eran decisivas para la viabilidad de los corredores, y una determinación y comunicación claras de las necesidades eran esenciales y se lograrían, por ejemplo, celebrando foros en que participaran tanto los usuarios como las autoridades.

9. Otras preocupaciones importantes de los cargadores en las operaciones regionales de tránsito eran la falta de normas modernas, la complejidad y falta de armonización de los procedimientos fronterizos que generaban altos costos, la falta de cooperación transfronteriza, la ausencia de terminales y centros logísticos, la falta de un marco para los acuerdos sobre corredores, la insuficiente penetración de la tecnología de la información y las comunicaciones (TIC), y las limitaciones de los recursos de capital y los recursos humanos.

B. Estrategias de los países de tránsito

10. Una de las cuestiones esenciales relacionadas con la aplicación de los acuerdos de tránsito era tener una clara estrategia de tránsito en el ámbito nacional así como con los países vecinos. Al respecto, los principales objetivos de una estrategia nacional de tránsito eran: a) facilitar el comercio para aumentar la eficiencia y reducir el costo de transacción, y b) favorecer la integración económica y la promoción del comercio desde una perspectiva regional.

11. Se solía considerar que una estrategia nacional de tránsito constaba de varios elementos, entre otros los acuerdos bilaterales con los países vecinos, los acuerdos regionales y los acuerdos multilaterales. Al respecto, se señaló que un país podía formar parte de varios acuerdos regionales de tránsito, como Tailandia, que era miembro tanto del Acuerdo de Cooperación Económica de la Subregión del Gran Mekong como del Acuerdo Marco de la ASEAN (Asociación de Naciones del Asia Sudoriental) sobre la facilitación del tránsito de mercancías.

12. Se señaló con particular interés que, mientras se esperaba la plena aplicación de la solución de la subregión del Gran Mekong, los países miembros habían empezado a aplicar medidas temporales "por la vía rápida" mediante acuerdos bilaterales como los memorandos de entendimiento.

C. Distintos acuerdos de tránsito

1. Acuerdos regionales de tránsito

13. Al presentarse las ponencias se dijo que entre las consideraciones generales relacionadas con los acuerdos regionales de tránsito figuraban la dimensión política, el entorno general de facilitación del comercio, la vinculación de los acuerdos de tránsito con el comercio bilateral, y el enfoque sistemático por el cual los distintos aspectos del comercio y el transporte se consideraban en un sistema integrado.

14. Se consideró que, de ser posible, las soluciones regionales debían integrar la estrategia multilateral para atender las necesidades de tránsito en los corredores continentales y evitar aislar a determinadas regiones. Las consecuencias negativas de las soluciones aisladas incluían la confusión del sector y las autoridades del transporte.

15. En cuanto a las operaciones de transporte, algunas consideraciones importantes eran la libertad de tránsito, el acceso a la profesión y el acceso al mercado. Otros aspectos relacionados con las operaciones de transporte eran las cuestiones fiscales, los cánones por uso de infraestructura y la utilización de tecnología del transporte. En lo que respecta a los vehículos, se debía otorgar libertad de tránsito y había que considerar cuestiones como la documentación sobre normas técnicas. Las cuestiones que afectaban a los conductores, como las licencias para conducir, la facilidad para obtener visas por los conductores profesionales, las horas de descanso, los certificados específicos incluso para mercancías peligrosas o las pólizas de seguro de salud también debían incluirse en los acuerdos regionales. Por último, con respecto a la carga, se debía desarrollar más el concepto de libertad de tránsito en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

16. En cuanto a los acuerdos regionales, se presentó el ejemplo del Mercado Común del África Meridional y Oriental (MECAFMO). Los acuerdos de tránsito del MECAFMO se centraban, entre otras cosas, en la infraestructura física, incluidas las terminales, las cuestiones administrativas y reglamentarias, los procedimientos aduaneros y portuarios, los servicios durante el transporte, los cánones de los usuarios, las operaciones fronterizas, la inmigración, y la concesión de licencias a operadores y vehículos.

17. En cuanto a la infraestructura física, era necesario aumentar la conectividad regional, entre otras cosas construyendo los enlaces de transporte que faltaban.

18. En lo que respecta a las cuestiones no físicas, como la facilitación del comercio, era necesario adoptar marcos reglamentarios e institucionales favorables, eliminar las restricciones no físicas y promover la facilitación del comercio y el fomento de capacidad. Una política favorable también entrañaba la promoción de la inversión y la participación privadas en la infraestructura y las reformas en los frentes reglamentario e institucional, incluida la promoción de la competencia y la atribución de poderes a los organismos reguladores.

19. Se señaló que podían establecerse estructuras de corredores en el marco de las comunidades económicas regionales, los acuerdos multinacionales, y las soluciones bilaterales e híbridas con el gobierno y el sector, como en el caso del corredor de Dar es Salaam.

20. Por último, se señaló que la principal tarea de las comunidades económicas regionales era basarse en los principios generales establecidos en el marco multilateral internacional y adaptarlos y modularlos para atender las distintas especificaciones en los ámbitos nacional y regional. Al respecto, el problema era que muchos países en desarrollo no podían aplicar los instrumentos aprobados a causa de las limitaciones en materia de capacidad. Era pues importante fomentar la capacidad en materia de aplicación.

2. Acuerdos bilaterales de tránsito

21. En cuanto al tráfico bilateral, se debería principalmente velar por la reciprocidad y un tráfico controlado. La elaboración de los acuerdos bilaterales de transporte y tránsito se había basado tradicionalmente en dos fases: la primera, basada en la buena voluntad diplomática y pocos detalles, y la segunda, relacionada con la aplicación detallada del acuerdo de la primera fase.

22. En Europa, los acuerdos bilaterales de tránsito incluían tradicionalmente tanto el flete como el transporte de pasajeros.

23. Los acuerdos bilaterales de transporte y tránsito incluían tradicionalmente una serie de elementos estándar, como las exenciones de impuestos y gravámenes, la designación de los organismos competentes, la determinación de los viajes permitidos y los requisitos para los permisos de viaje, o las restricciones impuestas a los vehículos en lo que respecta a las dimensiones y el peso.

24. En Europa, los acuerdos bilaterales de transporte y tránsito estaban dejando gradualmente de regular y limitar pura y simplemente el número de vehículos en el tráfico bilateral (atención puesta en la competencia) para tratar el nivel total de contaminación que generaba el tráfico en tránsito.

25. Las ventajas de los acuerdos bilaterales de transporte y tránsito eran las siguientes: a) establecían claramente el marco reglamentario, a menudo basado en instrumentos jurídicos internacionales; b) podían basarse en la reciprocidad; y c) los Estados podían imponer políticas específicas, como la protección del medio ambiente. Las desventajas eran las siguientes: a) esos acuerdos solían contener restricciones cuantitativas que provocaban un aumento de los costos de transporte; b) no se garantizaba una armonización internacional más amplia; y c) su aplicación era costosa. Se preveía que los acuerdos bilaterales serían superados por los sistemas multilaterales y regionales.

26. En el contexto de las normas de transporte, los acuerdos de las Naciones Unidas y la esfera del transporte interior en particular, los acuerdos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa ofrecían un sólido marco para garantizar un enfoque armonizado del comercio, el transporte y el tránsito.

3. Acuerdos sobre corredores

27. Se señaló que entre los elementos fundamentales de los acuerdos de tránsito, incluida la gestión de corredores, figuraban el costo de las demoras y la falta de confiabilidad en el tránsito. Según un reciente estudio del Banco Mundial, esos factores eran ocho veces mayores que los gastos de almacenamiento en tránsito.

28. Además, las conclusiones de los estudios del Banco Mundial indicaban que las esferas en que se podían obtener mayores beneficios en la reducción de los gastos de logística eran el aumento de la previsibilidad de las cadenas de suministro, la reducción de las actividades de captación de rentas y la reforma de las estructuras del mercado, entre otras cosas eliminando los cárteles, los sindicatos, etc.

29. Recientemente el Banco Mundial había realizado dos estudios sobre los gastos de tránsito y las prácticas óptimas en la gestión de los corredores de tránsito. Se estaban preparando nuevos estudios sobre las cuestiones del rastreo de la carga, la gestión de las cadenas de suministro, el flete aéreo, la gestión fronteriza y otras cuestiones similares.

30. En lo que respecta a los acuerdos sobre corredores, se presentó el ejemplo del Grupo del Corredor de Walvis Bay. Este Grupo cooperaba estrechamente con la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo en el suministro de una puerta de entrada occidental a la región.

31. El Grupo del Corredor de Walvis Bay era una red multinacional de corredores múltiples. El desarrollo de la infraestructura del corredor había llevado unos diez años y el foco de atención se había desplazado ahora a la facilitación. El Grupo era un acuerdo de asociación entre los sectores público y privado e incluía a representantes de las aduanas, los puertos y el sector del transporte privado.

32. Algunas de las importantes enseñanzas adquiridas del Grupo eran:

- a) El criterio de desarrollo. Los corredores debían estar incorporados en las agendas nacionales y regionales y regirse por motivaciones económicas y comerciales.
- b) El marco institucional. Debía crearse un marco adaptado, ya que no podía aplicarse una fórmula única, porque las circunstancias políticas y económicas eran diferentes. Los siguientes factores eran esenciales: los acuerdos de asociación entre los sectores público y privado, una composición correcta, una estructura sólida, una buena capacidad de gestión y una financiación suficiente.
- c) El programa de desarrollo. Basado en un enfoque integrado, el programa debía hacer frente a los principales problemas de tránsito e incluir la promoción y comercialización del corredor.

33. Además, cuestiones como el intercambio de información y prácticas óptimas mediante foros de intercambio del corredor y la rápida respuesta dada a los problemas de puesta en práctica habían demostrado ser esenciales para que el desarrollo del corredor fuera satisfactorio.

4. Acuerdos de tránsito aduanero

34. Los problemas a que se enfrentaban los operadores de tránsito respecto a los regímenes de tránsito aduanero podían describirse básicamente como: a) la exigencia de cumplir dos o más requisitos nacionales; b) la exigencia de suministrar documentación nacional; y a menudo c) la exigencia de proporcionar garantías nacionales.

35. Los sistemas internacionales de tránsito aduanero, como el del Convenio TIR, sobre el transporte internacional por carretera, contribuían a proporcionar un enfoque armonizado e integrado de los requisitos del tránsito aduanero en los 55 países en los que se aplicaba. Ese Convenio se había abierto a la firma de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas y se basaba en los principios de un sistema único de garantías y documentos, el reconocimiento mutuo, unidades de carga y contenedores homologados, y operadores habilitados. A raíz de ello,

las operaciones de transporte internacional por carretera proporcionaban procedimientos eficientes a los operadores e ingresos a los Estados miembros.

36. En el ámbito nacional, muchos países habían puesto en práctica sistemas de tránsito aduanero que proporcionaban gestión de riesgos y dispositivos garantizados. En muchos países, esos sistemas se aplicaban con el apoyo de sistemas de TIC que vinculaban las oficinas aduaneras, para asegurar un control aduanero continuo de las operaciones de tránsito.

5. Soluciones de TIC en la gestión del tránsito

37. Los sistemas comunitarios de carga se habían elaborado originalmente para atender la necesidad de sistemas integrados entre los puertos y el comercio interior, incluido el control de mercancías en tránsito.

38. Los sistemas comunitarios de carga diferían del concepto de ventanilla única en que se basaban en un sistema de TIC integrado, abierto y en tiempo real, mientras que el concepto de ventanilla única se basaba en un sistema centralizado. Además, el sistema comunitario de carga se aplicaba a toda la cadena de suministro.

39. Los sistemas comunitarios de carga integraban sistemas comerciales y aduaneros, a diferencia de los sistemas de ventanilla única, y podían incorporar el Marco Normativo de la Organización Mundial de Aduanas para la seguridad de la cadena de suministro.

40. El proceso de reforma y modernización aduaneras tenía por finalidad reforzar las administraciones de aduanas y al mismo tiempo simplificar el comercio. El Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD estaba prestando asistencia en ese proceso mediante la informatización de los procedimientos aduaneros centrada en esferas fundamentales: recaudación fiscal y estadísticas, aplicación de normas y seguridad, y facilitación del comercio.

41. El SIDUNEA se estaba utilizando en más de 80 países y se basaba en normas internacionales generalmente aceptadas.

42. El SIDUNEA incluía un módulo de tránsito, que podía ayudar a los países a gestionar tanto los sistemas nacionales de tránsito como los sistemas regionales e internacionales, como el de transporte internacional por carretera (TIR) o el *Transit Routier Inter-Etats*.

43. Los elementos esenciales de un funcionamiento adecuado de los sistemas de tránsito tenían un marco jurídico, que describía las funciones y los procedimientos, aseguraba las garantías, garantizaba la estructura orgánica y proporcionaba comunicación. Todos esos elementos se suministraban mediante el módulo de tránsito del SIDUNEA.

D. Conclusiones y camino a seguir

44. Los países en desarrollo sin litoral tenían sólo un éxito limitado en la obtención de beneficios de los procesos de globalización relacionados con el comercio. Para resolver la situación era indispensable mejorar el acceso de los comerciantes de esos países a los mercados mundiales. Desde el punto de vista de la política general, el principio de libertad de tránsito proporcionaba ese acceso. Si bien ese principio estaba generalmente aceptado, la atención tenía

que centrarse más en la aplicación y puesta en práctica del concepto, teniendo presentes los intereses de los usuarios y los proveedores de servicios de tránsito. De ser así, el tránsito podía generar una situación de beneficio mutuo tanto para los países sin litoral como para los países de tránsito.

45. En la Reunión se planteó la evidente exigencia de los usuarios de que las cadenas de suministro se ampliaran para llegar a los usuarios y los consumidores de los países en desarrollo sin litoral. Al respecto, debían hacerse más esfuerzos de coordinación entre los organismos y los usuarios del sector privado, en particular aumentando la transparencia y la previsibilidad, que era una exigencia de los usuarios.

46. En la relación entre las soluciones multilaterales, regionales y bilaterales, quedaba claro que el enfoque multilateral debía prevalecer en la medida de lo posible y que las soluciones regionales, bilaterales y nacionales debían basarse en el marco multilateral, de ser posible. Sin embargo, la experiencia demostraba que la adaptación del enfoque multilateral era necesaria en los ámbitos regional, bilateral y nacional, ya que no había soluciones únicas para todos los casos.

47. Al respecto, las soluciones multilaterales aplicadas por la Organización Mundial de Aduanas (OMA), por ejemplo mediante el Convenio TIR o las normas de la OMC, podían garantizar la vinculación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito con los mercados mundiales. Al respecto, en algunos casos podría ser necesario acelerar temporalmente la aplicación de esos principios mediante soluciones bilaterales o nacionales hasta que se negociaran soluciones regionales.

48. La existencia y el aprovechamiento eficaz de la infraestructura física de transporte, que incluía, entre otras cosas, los puertos marítimos, los aeropuertos, los puertos secos, las carreteras, los ferrocarriles y la infraestructura de transporte multimodal, eran una condición de la existencia de soluciones eficaces en materia de tránsito. Era esencial que la infraestructura se considerara en los ámbitos local, nacional y regional, incluyendo tanto la financiación del sector público como del privado. Al respecto, se pidió a las instituciones financieras internacionales que suministraran suficiente financiación.

49. Se necesitaban más inversiones en la infraestructura institucional, en los ámbitos nacional y regional, para mejorar el tránsito. Incluían los mecanismos para facilitar la comunicación entre los tres grupos principales de asociados: los sectores público y privado, los países sin litoral y de tránsito, y los proveedores de servicios y los usuarios.

50. Los acuerdos sobre corredores debían recibir más apoyo, en particular en relación con la conceptualización y la puesta en práctica, y mediante el intercambio de prácticas óptimas. Era importante garantizar la sostenibilidad financiera de los acuerdos sobre corredores cerciorándose de que los servicios y el entorno eran viables a largo plazo, en particular incorporando a los corredores de tránsito como parte de las iniciativas y políticas de desarrollo industrial.

51. Las TIC se consideraron como el elemento de apoyo más importante para garantizar la sostenibilidad de las soluciones de tránsito. Al respecto, era decisivo garantizar la interoperabilidad entre los sistemas de TIC de los diversos usuarios y países. Se lo podía hacer,

entre otras cosas, mediante sistemas comunitarios que vincularan a todas las partes en la cadena de suministro. Al respecto, los sistemas de tránsito aduanero debían no sólo integrarse más utilizando sistemas de TIC sino también ser objeto de una nueva reforma normativa para mejorar la gestión del tránsito.

II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Celebración de la Reunión de Expertos

52. El Dr. Supachai Panitchpakdi, Secretario General de la UNCTAD, declaró abierta la Reunión de Expertos en el Palacio de las Naciones, Ginebra, el 27 de septiembre de 2007.

B. Elección de la Mesa (tema 1 del programa)

53. En su sesión de apertura, la Reunión de Expertos eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Sr. Rigoberto Gauto Vielman (Paraguay)

Vicepresidente y Relator: Sr. Edouard Bizumuremyi (Rwanda)

C. Aprobación del programa y organización de los trabajos (tema 2 del programa)

54. En la misma sesión, la Reunión de Expertos aprobó el programa provisional distribuido en el documento TD/B/COM.3/EM.30/1. El programa de la Reunión fue pues el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. La cooperación regional en el transporte de tránsito. Soluciones para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

D. Documentación

55. Para examinar el tema sustantivo del programa, la Reunión de Expertos dispuso de una nota preparada por la secretaría de la UNCTAD titulada "Cooperación regional en el transporte de tránsito: Soluciones para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito" (TD/B/COM.3/EM.30/2).

E. Aprobación del informe de la Reunión (tema 4 del programa)

56. En su sesión de clausura, la Reunión de Expertos autorizó al Relator a preparar el informe final de la Reunión bajo la supervisión del Presidente.

Anexo

ASISTENCIA¹

1. Asistieron a la Reunión expertos de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Afganistán	Italia
Albania	Kenya
Andorra	Líbano
Angola	Lituania
Arabia Saudita	Madagascar
Azerbaiyán	Mali
Belarús	México
Benin	Namibia
Bolivia	Nepal
Burkina Faso	Nigeria
Camboya	Pakistán
Camerún	Paraguay
Chile	República Dominicana
China	Rwanda
Côte d'Ivoire	Senegal
Cuba	Sri Lanka
Federación de Rusia	Tailandia
Ghana	Togo
Guinea	Ucrania
Honduras	Viet Nam
India	Zambia
Irán (República Islámica del)	Zimbabwe
Iraq	

2. Estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Mercado Común del África Meridional y Oriental
Unión Africana

3. También estuvo representado en la Reunión el siguiente organismo de las Naciones Unidas:

Comisión Económica para África

4. Estuvieron representados asimismo en la Reunión los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Banco Mundial
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial
Organización Mundial del Comercio

¹ La lista de participantes figura en el documento TD/B/COM.3/EM.30/INF.1.

5. Asistieron a la reunión los siguientes expertos:

Sra. Brenda Horne, Consejo de Cargadores de Sudáfrica, Nelspruit (Sudáfrica)

Sr. Phantong Loykulnanta, Embajada Real de Tailandia (Aduanas), Bruselas (Bélgica)

Sr. Peter Krausz, Unión Internacional de Transportes por Carretera, Ginebra (Suiza)

Sr. Gilbert Maeti, Mercado Común del África Meridional y Oriental, Lusaka (Zambia)

Sra. Eva Molnar, Directora, División de Transportes, Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, Ginebra (Suiza)

Sr. Graham Smith, Economista en transporte, Banco Mundial, Washington (Estados Unidos de América)

Sr. Frank Gschwender, Ejecutivo de desarrollo de la empresa, Grupo del Corredor de Walvis Bay, Windhoek (Namibia)

Sr. Konstantin Glukhekiy, Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, Ginebra (Suiza)

Sr. Mohammed Javad Atrchian, Director General, Ministerio de Transporte, Teherán (República Islámica del Irán)

Sra. Marelía Martínez Rivas, Consultora en facilitación del comercio, París (Francia)
