



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/107¹

EX/39, EC/18

24/8/04

Revisada

25/9/04

Árabe, español,
francés, inglés
y ruso
únicamente

ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO Y COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 14: Seguridad de la aviación

Cuestión 29: Facilitación

S.A.F.E. – LA ESTRATEGIA DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL TURISMO SOBRE FOMENTO DE LA SEGURIDAD Y DE LA FACILITACIÓN

(Presentada por la Organización Mundial del Turismo)

RESUMEN

Se invita a la Asamblea a:

Tomar nota de las posiciones de la Organización Mundial del Turismo (OMT) sobre la necesidad de integrar la facilitación y la seguridad, con el fin de reducir los motivos de irritación de los viajeros, de controlar los costes de seguridad y de ayudar a disminuir la carga que representan esos costes para los países en desarrollo,

Tomar nota del trabajo de la OMT en el campo de la seguridad y de la facilitación para los turistas, y de la evolución cohesiva de esa labor en la estrategia S.A.F.E., y

Convenir en que la OACI investigue con la OMT las posibilidades de estrechar su cooperación en el campo de la seguridad y la facilitación, conforme a lo indicado en el presente documento.

Los puntos que se someten a decisión de la Asamblea se relacionan en el párrafo 25.

INTRODUCCIÓN

1. El turismo² se ha convertido en objetivo de elección de los atentados terroristas, y ese fenómeno tiene una importante incidencia negativa en la economía, a la vez que unos efectos sociales

¹ Las versiones en árabe, español, francés, inglés y ruso fueron suministradas por la OMT.

² Viajes de negocios/recreo y servicios conexos en origen/destino para los viajeros.

devastadores. La continuada amenaza del terrorismo es una característica cada vez más significativa del panorama turístico mundial, al tiempo que persisten otros actos delictivos dirigidos contra los turistas. Por otra parte, a pesar de algún retroceso temporal, el crecimiento a largo plazo del sector turístico es un fenómeno bien establecido, y tiene especial importancia para los mercados emergentes y menos desarrollados. El desafío que se nos plantea hoy es crear unos sistemas intensificados de seguridad mundial, y hacerlo de forma que se faciliten los movimientos turísticos, que se respete la dignidad de los turistas y que se garantice que todos los países, especialmente los más pobres, puedan participar activamente en esos sistemas con los recursos humanos cualificados, la tecnología y la financiación que necesiten.

2. Entre el transporte aéreo y el turismo existe una fuerte sinergia. Se observa una estrecha correlación entre las pautas y las tendencias mundiales del número de turistas internacionales (registrados por la OMT) y las del número de pasajeros internacionales (registrados por la OACI), aunque en el último decenio el crecimiento de las llegadas turísticas haya superado el de los pasajeros transportados. Muchas rutas aéreas se han iniciado y se sostienen por la demanda de turismo de negocios y el crecimiento de los mercados de recreo. A la inversa, otras rutas aéreas, especialmente las explotadas por compañías de vuelos chárter y de bajo coste, han sido las que han creado corrientes turísticas nuevas. Para los países pobres, la disponibilidad de unos servicios de transporte aéreo buenos y de bajo coste es un requisito previo esencial para el crecimiento de sus exportaciones de turismo³.

3. Como consecuencia de esa sinergia, los viajes y el turismo representan ahora uno de los principales sectores de la economía mundial. El turismo aporta una mayor contribución directa e indirecta al PIB, al empleo y a la inversión que la mayoría de las demás actividades económicas. Así sucede en particular en los países en desarrollo y emergentes, donde el turismo es la actividad principal del sector de los servicios y un catalizador notablemente eficaz de la igualdad entre los sexos, del empleo juvenil, de la regeneración rural, de la conservación cultural y de la protección de la naturaleza.

4. Las deficiencias importantes de seguridad en el transporte aéreo y el turismo no son sólo, por tanto, motivo de preocupación directa porque puedan dar ocasión a una tragedia humana, sino también porque tienen ramificaciones más extensas en la economía mundial, y particularmente en las economías de muchos países en desarrollo.

5. La gran mayoría de los actos de interferencia ilícita con la aviación civil afecta a los turistas en su calidad de pasajeros. Además, los viajeros usuarios del transporte aéreo son con frecuencia el objetivo directo de los atentados terroristas perpetrados en instalaciones y sitios de interés turístico fuera de la periferia del aeropuerto. Al mismo tiempo, la agilización del movimiento de pasajeros en las fronteras y por los aeropuertos es un asunto crítico y de interés común para el transporte aéreo y el turismo. Por ese motivo, la OMT apoya los programas de seguridad y facilitación de la OACI en general. A este respecto, aun aprobando sin reservas la Declaración emanada en febrero de 2002 de la Conferencia ministerial de alto nivel de la OACI sobre seguridad de la aviación, la OMT quiere insistir especialmente en los siguientes objetivos fundamentales:

- Conseguir que las medidas de seguridad se apliquen de la forma más económica posible para evitar que graven indebidamente a la aviación civil.
- Procurar en todo lo posible que las medidas de seguridad no interrumpan ni dificulten el movimiento de pasajeros, de carga, de correo ni de aeronaves.

³ Por ese motivo, la OMT propuso a la última Conferencia Mundial de Transporte Aéreo el concepto de las “rutas esenciales para el desarrollo turístico”, mecanismo encaminado a apoyar los servicios aéreos con destino y origen en los países pobres para estimular sus exportaciones de turismo. Esa cuestión es ahora objeto de estudio por parte de la OACI y la OMT.

- Asegurarse de que las medidas de seguridad se apliquen de manera objetiva y sin discriminaciones por razón de sexo, raza, religión o nacionalidad.
- Restablecer la confianza de la población en los viajes aéreos y reactivar el sector del transporte aéreo.

6. La OMT desearía que se estableciera una relación mucho más estrecha entre la seguridad y la facilitación en las estrategias nacionales y regionales de transporte aéreo y turismo. También está convencida de que la intensificación de su colaboración con la OACI en esos asuntos podría ayudar a mejorar las medidas de seguridad, aumentar la facilitación y controlar los costes, sobre todo en los países más pobres del mundo. La realidad es que, a pesar de las declaraciones solemnes y de las buenas intenciones expresadas, los costos están subiendo para los proveedores de turismo y para los propios turistas, la facilitación se está deteriorando, y los países pobres corren el riesgo de quedar aun más rezagados precisamente en el sector de la economía que más esperanzas les ofrece de salir de la trampa de la pobreza.

CONTROLAR COSTOS Y MOTIVOS DE IRRITACIÓN

7. En cuanto al tema de los costos, la OMT entiende que la seguridad es, en última instancia, responsabilidad de los gobiernos y que los costes de seguridad no deben gravar indebidamente al turismo. Esa opinión es fiel reflejo de la que mantiene la OACI en el campo del transporte aéreo. La adopción por el Consejo de esa Organización en junio de 2004 de una adición a las *Políticas de la OACI sobre derechos aeroportuarios y por servicios de navegación aérea* (Doc 9082 de la OACI), en el sentido de que no se debe cargar a la aviación civil ningún gasto efectuado para cumplir las funciones más globales de seguridad que incumben a los Estados, como el mantenimiento del orden público en general, los servicios de información y la seguridad nacional, es un paso positivo hacia delante; la OMT apoya también las orientaciones existentes sobre los derechos en concepto de medidas de seguridad que se reseñan en las *Políticas de la OACI* (párrafo 29 del documento 9082), y valora que la OACI siga dando una prioridad alta a la continuación de su labor sobre la asignación y la recuperación de los costos de las medidas de seguridad del transporte aéreo (A35-WP/10, EC/2). La imposición de costes suplementarios a los turistas tendría efectos disuasivos en el tráfico turístico y, en muchos mercados donde el turismo es muy sensible a los precios, podría reducir efectivamente los ingresos totales y la correspondiente recaudación fiscal del turismo.

8. La OMT siente especial preocupación por la carga que suponen los costes de las nuevas medidas de seguridad en los países en desarrollo. Los países pobres, que tienen una deuda ingente, y costes básicos de salud, saneamiento, alimentación y educación que sufragar, no deberían verse obligados a asumir la carga suplementaria de los costes de seguridad para cumplir unas normas del sistema internacional que normalmente no tratarían de alcanzar. Y esos costes tienen dos facetas: en primer lugar, los costes de instalación, formación de personal, uso y mantenimiento de los dispositivos de seguridad, y, en segundo lugar, los costes de preparar y procesar documentos de viaje de lectura electrónica, ulteriormente mejorados con tecnología biométrica.

9. En cuanto a los dispositivos de seguridad, es necesario cerciorarse de que se mantienen unas normas mínimas de seguridad elevadas, pero también de que el dispositivo empleado sea apropiado para el entorno, entre cuyos componentes han de contarse la intensidad del tránsito y el coste relativo de los recursos humanos. También hay que tener en cuenta que la tecnología y la formación suelen exigir el empleo de unas escasas divisas extranjeras. Por otra parte, podrían hacerse economías de escala y mejorarse la seguridad y la facilitación para los turistas si se aplicara el mismo mecanismo en las instalaciones y en los sitios específicamente turísticos, como los aeropuertos.

10. En cuanto a la documentación de viaje, en mayo de 2003 el Comité de Transporte Aéreo de la OACI adoptó un "Plan" de aplicación interoperable a escala mundial de la tecnología biométrica en

pasaportes y otros documentos de viaje para los fines de la documentación electrónicamente asistida, que podría suponer un importante paso adelante en el logro de un equilibrio adecuado entre la agilización del movimiento de los pasajeros y las actuales necesidades de seguridad. De conformidad con ese Plan, en abril de 2004 la Reunión departamental de Facilitación de la OACI recomendó la adopción de nuevas normas y métodos recomendados, que incluían la norma de que todos los Estados empezaran a emitir exclusivamente pasaportes de lectura electrónica a partir de abril de 2010 y el método recomendado de que los Estados incluyan datos biométricos en los pasaportes, visados y otros documentos oficiales de viaje de lectura electrónica. En junio de 2004, la IATA tomó la decisión paralela de exigir que sólo se emitieran billetes electrónicos para el transporte aéreo a finales de 2007.

11. La OMT apoya ese proceso en general y estima que, al igual que en el caso de los dispositivos de seguridad, puede interesar a algunos Estados que se amplíe el concepto conexo de la interoperabilidad de la lectura electrónica y de la tecnología biométrica a los buques de crucero (donde ya se utiliza la biometría para el reembarque en las escalas de tránsito), así como a las instalaciones y a los sitios turísticos en sus territorios. De ese modo, se aliviarían las tareas administrativas al tiempo que se simplificaría la visita del turista. En ese sentido, se carece prácticamente de información sobre la viabilidad y el coste de aplicar la tecnología biométrica a la documentación de viaje de lectura electrónica en los Estados, particularmente en los países en desarrollo con escasa afluencia de turistas y recursos limitados (cuyas compañías aéreas también sufragarán los costes de pasar al 100 por cien de emisión de billetes electrónicos).

12. La OMT entiende que, para dar asistencia a la aplicación generalizada y “conseguir que las medidas de seguridad se apliquen de la forma más económica posible”, resultaría sumamente útil para las administraciones de turismo y de transporte aéreo que se difundieran algunas orientaciones y cifras indicativas de costes con respecto a la mejora de los documentos de viaje de lectura electrónica con tecnología biométrica. A partir de esa información, podrían tomarse medidas para proporcionar recursos a los Estados más pobres y mejorar su capacidad, al tiempo que se elevaría a la categoría de norma el método recomendado actualmente propuesto por la OACI al incorporar los datos biométricos, con lo que se fomentaría el concepto de un grado mínimo de seguridad en todo el mundo.

13. En ausencia de una aplicación coherente en todo el mundo, se correría el riesgo de dar lugar a un procedimiento de distintos niveles y discriminatorio en las fronteras, que no dependería necesariamente del riesgo percibido en relación con un viajero (objetivo de elevar a la categoría de norma un método recomendado existente, como lo propone la Reunión departamental de Facilitación de la OACI), sino de que el pasaporte fuera legible electrónicamente, de que la documentación de viaje contuviera datos biométricos, y de que el viajero necesitara visado.

14. En un extremo de la escala, los extranjeros que no necesitaran visado y poseyeran documentos de viaje electrónicos y con datos biométricos se beneficiarían de un procedimiento rápido; en el otro extremo, los extranjeros que necesitaran visado y no tuvieran documentos de viaje mejorados no sólo se enfrentarían a las crecientes molestias y demoras de obtener un visado de un consulado o embajada en su país de origen (o, con frecuencia, en otro), sino también a la irritación que les causaría el dilatado trámite fronterizo y la demora en la llegada a su país de destino. Además, la legibilidad electrónica y la mejora biométrica no facilitarían el cruce de fronteras a países donde no se hayan dispuesto los medios necesarios para leer y analizar esos datos.

15. Por último, hay dos aspectos de la cuestión de los visados y de las medidas conexas de control de los viajes que suelen infravalorarse: la facilidad de obtención de los visados para los viajeros legítimos y las repercusiones de las recomendaciones oficiales de viaje. Esos factores pueden afectar la calidad de la experiencia turística, obstaculizar el crecimiento del tránsito de turistas (y del transporte aéreo), y ser especialmente perjudiciales para los países pobres. Como se indica con más detalle más adelante, la OMT está convencida de que la intensificación de las medidas de seguridad y, en particular, el uso de tecnología, deben aplicarse de modo que mejoren la facilitación (como sucede con el sistema de

información anticipada sobre pasajeros y los visados electrónicos) y que fomenten los viajes a destinos seguros. Para esos efectos, habrá de facilitarse la emisión de visados, y cuidarse la especificidad, la exactitud y la constante actualización de las recomendaciones a los viajeros (a lo cual puede contribuir su distribución por Internet). También a este respecto necesitan apoyo los países en desarrollo.

S.A.F.E.

16. La OMT entiende que, desde las perspectivas tanto del turista como de las entidades que componen el sector empresarial y el gobierno, es necesario insistir en la integración de la seguridad y de la facilitación para los viajeros que cruzan las fronteras nacionales en uno u otro sentido. La facilitación debe ser integrada, tanto en la concepción como en la aplicación de los dispositivos y procedimientos de seguridad. Con ese propósito, resumiendo y fundamentándose en su larga y amplia experiencia en el ámbito de la seguridad y la facilitación del turismo, la Organización ha lanzado recientemente una estrategia de fomento de la seguridad y de la facilitación, designada por su sigla inglesa *S.A.F.E.* - *Security and Facilitation Enhancement*.

17. La OMT mantiene una *Red y Grupo de Acción de Seguridad del Turismo* para prestar asistencia a los países, a los destinos turísticos, al personal de turismo y a los consumidores respecto de los problemas de seguridad en las actividades turísticas. Inspirada en varias declaraciones anteriores sobre el turismo que se remontan a 1980, la Asamblea General de la Organización adoptó en 1991 unas *Medidas recomendadas para la seguridad en turismo* e invitó a los Estados a aplicarlas conforme a los procedimientos prescritos en la legislación y en la reglamentación de sus países. Para evitar una demarcación artificial y asegurar un planteamiento integrado, las *Medidas recomendadas para la seguridad en turismo* aúnan en la práctica la seguridad y la facilitación, así como cuestiones de seguridad estrictamente definidas (como la prevención de incendios, la inocuidad de los alimentos, los requisitos sanitarios y de salud, y la protección ambiental). Después de 1991, la Organización ha publicado varios documentos de orientación conexos, incluido un manual sobre *Seguridad de los turistas* y, en 2003, unas *Crisis Guidelines for the Tourism Industry (Directrices de crisis para el sector del turismo)*. En la actualidad, la Organización está preparando un modelo de *Destinos turísticos seguros en el contexto de la facilitación* y unas *Recommendations for Responsible Travel Advisories (Recomendaciones para unos consejos de viaje responsables)*. En lo que respecta a los consejos a los viajeros, la OMT quiere dejar constancia de su agradecimiento a la Reunión departamental de Facilitación de la OACI por la cooperación entablada en abril de 2004, que dio origen a una Recomendación (B/2) de la que el Consejo de la OACI invitó a tomar nota a los Estados contratantes de esa Organización en junio de 2004.

18. A raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001 y de la creciente preocupación por la posibilidad de nuevos atentados terroristas, así como de la consiguiente necesidad de aumentar la seguridad acompañándola de la facilitación apropiada, los anteriores documentos se están volviendo a formular en forma de pautas, con arreglo a las cuales pueda aplicarse una estrategia continuada a más largo plazo de seguridad facilitada en el mundo entero. Esa estrategia S.A.F.E. se ilustra en el **Apéndice** del presente documento de trabajo. La estrategia tiene cuatro elementos clave:

1. **Establecimiento de las pautas** con el fin de asegurar la cohesión, la aceptación y la difusión de los parámetros y de la orientación de la OMT respecto de la seguridad y de la facilitación.
2. **Capacitación.** Con objeto de posibilitar una práctica óptima en el campo de la seguridad y de la facilitación a escala mundial, la OMT: a) elaborará unos módulos de formación/educación específicos encaminados a la aplicación de las pautas por los Estados y por el sector empresarial, y b) en asociación con otras instituciones, elaborará proyectos y equipo que permitan a los Estados y al sector empresarial aplicar esas pautas, y recabará financiación para ellos.

3. **Evaluación de resultados y definición de proyectos correctivos.** Con el fin de asegurar que se introduzcan unas prácticas óptimas de seguridad facilitada y de facilitación en todo el mundo, la OMT está formando un grupo de expertos que lleve a cabo auditorías en los Estados en función de las pautas, centrándose en los países menos adelantados.
4. **Restablecimiento de la confianza.** Un elemento importante e integrante de S.A.F.E es una campaña promocional continuada y el uso del sitio Web de la OMT (www.world-tourism.org) con el fin de aumentar la confianza del público, de las entidades turísticas y de los inversores en la seguridad facilitada de los destinos turísticos.

19. Se observa cierto paralelismo entre las actividades de la OMT en el turismo y las de la OACI en la aviación civil. En particular, la OACI ha institucionalizado las “pautas” en forma de normas y métodos recomendados (SARPS) en el Anexo 9 - *Facilitación* y en el Anexo 17 - *Seguridad* del Convenio de Chicago, así como en sus orientaciones sobre *Documentos de viaje de lectura mecánica*. En el caso (de algunas partes) del Anexo 17, la OACI efectúa auditorías por conducto de su Programa universal de auditoría de la seguridad operacional, y busca medidas correctivas de las deficiencias observadas.

20. La OMT está organizando actualmente tres seminarios sobre seguridad y facilitación, que tendrán lugar a lo largo del año próximo y se dirigen a los Ministros y altos funcionarios de turismo de las zonas geográficas de las Américas, Europa/Oriente Medio/África y Asia/Pacífico, respectivamente; es posible que, al término de esos seminarios, se organice una conferencia mundial. En esas reuniones se debatirán los retos actuales en rápida evolución y las respuestas a ellos, la práctica óptima y su aplicación, la integración de los sistemas más y menos adelantados (con especial atención a los procedimientos acordados, a la capacitación, a la transferencia de tecnología y a la financiación), las grandes directrices para la mejora y los hitos de la aplicación. Se debatirán especialmente las iniciativas de seguridad del G-8 y de las Naciones Unidas, las iniciativas de la OACI y de otras entidades relacionadas con el transporte, y la iniciativa S.A.F.E. de la OMT. La OACI estará, por supuesto, invitada a participar.

COORDINACIÓN INTERINSTITUCIONAL

21. Lograr una seguridad sin tropiezos y de alta calidad requiere una intensa cooperación entre distintas ramas del gobierno y del sector empresarial en el plano nacional, y entre los organismos internacionales competentes. En lo que respecta al turismo, y en su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, la OMT coordina fundamentalmente sus actividades con otras organizaciones de las Naciones Unidas, bajo la égida del Comité contra el terrorismo (CCT) de las Naciones Unidas, y con otros organismos intergubernamentales, como se indica en el cuadro sobre Coordinación interinstitucional que figura al pie del apéndice.

22. Dos de los vínculos primordiales en relación con las cuestiones técnicas son los establecidos con la OACI y la Organización Marítima Internacional (OMI). En el caso de la OACI, hay tres puntos de particular interés:

1. la posible “ampliación” de las normas de seguridad del transporte aéreo a su aplicación en las instalaciones y en los sitios turísticos;
2. la facilitación del procedimiento de seguridad en los aeropuertos, y
3. la facilitación del suministro y del tratamiento de los documentos de viaje.

23. En ese contexto, la OMT está convencida de que puede haber oportunidades de cooperación y sinergia entre los dos organismos especializados en ámbitos como, por ejemplo:

- el fomento de la comprensión y la aplicación de los SARPS de la OACI;
- la facilitación/auditoría de las medidas de entrada (por ejemplo: la exigencia de visados, su método de obtención, coste y plazo de entrega, o las disposiciones relativas al sistema de información anticipada sobre pasajeros, incluidos los temas de privacidad);
- la práctica de auditorías de facilitación en los aeropuertos; éstas incluirían la evaluación de la aplicación de los SARPS de la OACI (a cuyo respecto la propia OACI no efectúa auditorías específicas), con la debida atención a los objetivos recomendados de 45 minutos de despacho para todos los pasajeros de vuelos de llegada y 60 minutos de cumplimentación de las formalidades para todos los pasajeros de vuelos de salida, así como la perspectiva más general de favorecer una experiencia aeroportuaria agradable para el viajero; la OMT tiene ya experiencia en este ámbito (incluida, por ejemplo, una evaluación detenida del grado de seguridad del aeropuerto de Ngurah Raj en Bali, en febrero de 2003, efectuada a petición del Gobierno de Indonesia);
- la preparación y la reciprocidad en la documentación de enseñanza, en los cursos y en los seminarios; y la solicitud de recursos de capacitación.

24. La OMT coopera también estrechamente con organizaciones no gubernamentales y con el sector privado. En el campo del transporte aéreo, los organismos mundiales con los que la OMT cooperará en cuestiones de seguridad y facilitación son, entre otros, los siguientes: la IATA; el Simplifying Passenger Programme (el SPT, dirigido por la IATA y en cuya Mesa está ya la OACI); el Grupo de Acción del Transporte Aéreo (ATAG); el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI); la International Federation of Tour Operators (IFTO); la Confederación Internacional de Viajes para Estudiantes (ISTC); la Federación Universal de las Asociaciones de Agencias de Viajes (FUAAV); y el Consejo Mundial de Viajes y Turismo (WTTC).

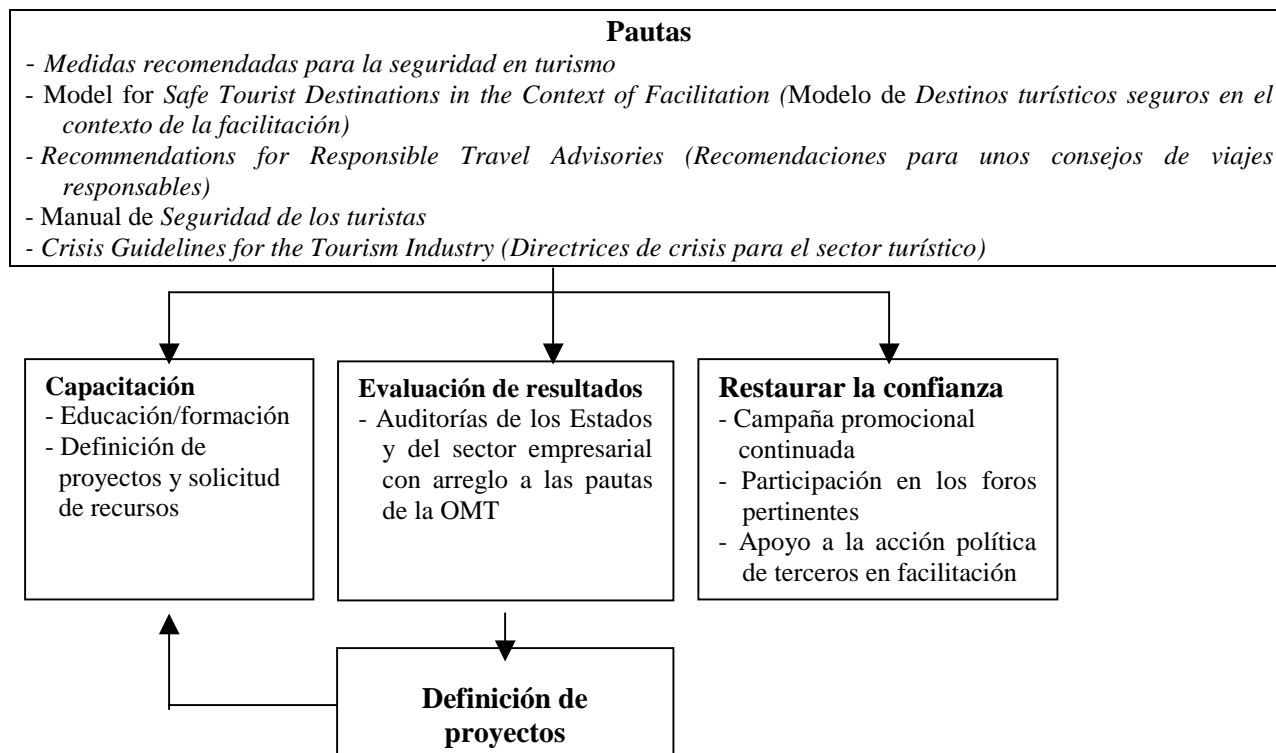
PUNTOS PARA DECISIÓN DE LA ASAMBLEA

25. Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota del trabajo de la OMT en el campo de la seguridad y de la facilitación para los turistas, y de la evolución cohesiva de esa labor en la estrategia S.A.F.E.;
- b) tomar nota de las posiciones de la OMT sobre la necesidad de integrar la facilitación y la seguridad, y de ayudar a reducir la carga que representan los costes de seguridad, especialmente para los países en desarrollo; y
- c) aceptar que la OACI investigue con la OMT la posibilidad de estrechar su cooperación en el campo de la seguridad y de la facilitación, conforme a las directrices indicadas en los párrafos 22 y 23 del presente documento.

APÉNDICE

S.A.F.E. - SECURITY AND FACILITATION ENHANCEMENT (Fomento de la seguridad y de la facilitación)



Coordinación interinstitucional	
<i>Organismo</i>	<i>Objeto de la coordinación</i>
Banco Mundial, CCI, PNUD, G-8, etc.	Solicitud/aportación de recursos de capacitación
CTC	Aportación de la perspectiva del turismo; contextualización del turismo; cuestiones de privacidad
OACI	Promoción de unos documentos de viajes facilitados y de la seguridad aeroportuaria; comprensión de las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI y examen de su aplicación a las instalaciones y a los sitios turísticos
OIPC-Interpol	Coordinación/difusión de alertas de seguridad
OMA	Promoción de la facilitación del despacho de aduanas, planteamiento común de la fiscalización de los estupefacientes
OMC	Garantía de la no discriminación en las disposiciones de seguridad; aplicación de los artículos XIV y XIVbis del AGCS; compromisos sobre el consumo en el extranjero
OMI	Fomento de la seguridad facilitada de los puertos de mar, consulta sobre buques de crucero
OMS	Gestión de las recomendaciones a los viajeros; gestión de crisis; aplicación del Reglamento Sanitario Internacional
ONU, CEPE, OTIF	Aplicación de los convenios sobre circulación vial y transportes internacionales por ferrocarril
UNCTAD	Minimización de los efectos negativos en la reducción de la pobreza
UNESCO	Promoción de una seguridad facilitada en los sitios del patrimonio cultural y natural