

En este número

**Los límites geográficos del Sistema Carta Verde:  
¿deben ser ampliados?**

## **Los límites geográficos del Sistema Carta Verde: ¿deben ser ampliados?**

*En 2009, la ECO se puso en contacto con el COB informando que sus países miembros interesados en integrarse en el Sistema Carta Verde, siendo conscientes de las dificultades resultantes de los límites geográficos establecidos y en espera de cualquier cambio en dichos límites, querían desarrollar un sistema parecido a este que recibiría el nombre de "Carta Blanca"*

En 2006, atendiendo a su deseo de convertirse en miembro del Sistema Carta Verde, el Gobierno de Kazajstán contactó con la Comisión Económica Europea en Ginebra. Posteriormente, la Comisión Europea planteó la cuestión al Consejo de Bureaux (en adelante COB), que respondió que esta solicitud de adhesión no podría ser tenida en cuenta debido a la decisión adoptada por la Asamblea General del COB en 1996, según la cual la adhesión al Sistema Carta Verde ha de limitarse a los países situados al oeste de los Urales y el Mar Caspio, así como a los países ribereños del Mar Mediterráneo.

En 2009, la ECO (Economic Cooperation Organization), una organización internacional con unos mismos objetivos económicos, compuesta por diez países situados en el Oriente Medio (Afganistán, Azerbaiyán, Kazajstán, Tayikistán, Turkmenistán, Pakistán, Uzbekistán, Turquía e Irán), se puso en contacto con el COB informando que sus países miembros interesados en integrarse en el Sistema Carta Verde, siendo conscientes de las dificultades resultantes de los límites geográficos establecidos y en espera de cualquier cambio en dichos límites, querían desarrollar un sistema parecido a este que recibiría el nombre de "Carta Blanca". ECO pidió también ayuda y asistencia técnica del Consejo de Bureaux para el desarrollo de su proyecto.

Esta petición de ayuda fue recibida positivamente por el Comité de Dirección del COB, que ve con buenos ojos cualquier desarrollo internacional, paralelo pero distinto, de sistemas de facilitación del tráfico rodado y de control/verificación de aseguramiento entre países fuera del territorio europeo. En consecuencia, el pasado año 2010 se celebró una reunión en Bruselas en la que se dio a los delegados de ECO la oportunidad de reunirse con el Presidente del COB y su Secretario General, que realizó una exposición de las características del Sistema Carta Verde y respondió a todas sus dudas al respecto. Además, el Sr. Ulf Lemor, ex presidente del COB, fue designado como experto en la materia para facilitar el desarrollo del Sistema de "Carta Blanca" con todo el apoyo técnico del Secretario General del COB.

Es importante tener en cuenta que la intención de los países miembros de ECO es la creación de un sistema provisional, en espera de su futura adhesión como miembros del Sistema Carta Verde. Este es un tema muy importante que será examinado a fondo en un futuro próximo.

A continuación se reflejan algunos fundamentos con el objetivo de facilitar el trabajo futuro al respecto.

¿Cuál fue la decisión del Consejo de Bureaux, en su Asamblea General en 1996?

Mr. Lemor, entonces Director General del Bureau alemán y miembro del Comité de Dirección del COB presentó, en nombre de este, un informe que decía lo siguiente:

*"El Comité de Dirección ha examinado a fondo la decisión de la Asamblea General de Mayo de 1979, que fue en los siguientes términos: "No sería práctico contemplar una ampliación general del Sistema a otros países no europeos más allá de los límites geográficos actuales, aunque se debe dar una consideración especial a los países ribereños del Mar Mediterráneo. El Comité de Dirección apoya plenamente esta decisión, que fue calificada como muy pragmática y realista a fin de mantener el ejercicio del control central eficaz sobre todas las operaciones del Sistema Carta Verde. Obviamente la decisión de 1979 se aplicó sólo a los solicitantes de países no europeos, ya que las solicitudes de adhesión de los países europeos deben ser consideradas aceptables en principio, habida cuenta el hecho de que el Sistema es de origen europeo. Habiendo llegado a esta conclusión, el Comité de Dirección recomienda encarecidamente que el futuro ámbito geográfico del Sistema Carta Verde debe limitarse a los siguientes países:*

*1) los países de Europa - (países situados al oeste de los montes Urales y el Mar Caspio):*

*Bielorrusia - Georgia - Letonia - Lituania - Moldavia - Rusia – Ucrania*

*Además, el Comité de Dirección tendrá en cuenta, además, si Armenia y Azerbaiyán deben ser tratados como los países europeos.*

*2) países no europeos (países que bordean el Mar Mediterráneo):*

*Argelia - Egipto - Líbano - Libia - Siria*

*Por otra parte, el Comité de Dirección ha decidido examinar la viabilidad de acuerdos teniendo en cuenta una posible cooperación con otros sistemas internacionales de tráfico de motor".*

Esta decisión tomada por unanimidad, produjo el efecto de que, a primera vista, todos los países de Europa pueden, en teoría, ser miembros del Sistema. La pregunta sigue siendo, sin embargo, que significado se da al término "Europa" en cuanto a su alcance territorial. Al consultar la Wikipedia sobre este tema, se concluye que *"Desde un punto de vista puramente geográfico, los límites de Europa al lejano oriente se toman generalmente en los montes Urales y el río Ural. Al sureste, el Mar Caspio, el Cáucaso y el Estrecho de Bósforo lo separan del Cercano Oriente. Al sur, el Mar Mediterráneo y el Estrecho de Gibraltar separa Europa de África .... "* Entre los países citados (50) por ser situados geográficamente en Europa nos encontramos con Armenia, Azerbaiyán y Kazajstán. El punto discutible es si la decisión de 1996 se basaba en una definición correcta de Europa.

Antes de esta revisión conceptual la pregunta es si el Sistema Carta Verde es en realidad, con la excepción de los países ribereños del mar Mediterráneo e Irán, un sistema exclusivamente europeo.

Debemos recordar que el Sistema Carta Verde fue creado en 1949 a través de la Recomendación n ° 5 de los países miembros de la Comisión Económica para Europa de la Organización de las Naciones Unidas (UNECE). Esta Recomendación fue sustituida más tarde por el anexo 1 de la versión revisada de la Resolución Sobre la facilitación del Transporte en Carretera (*Revised Consolidated Resolution on the Facilitation of Road Transport*) ¿Cuáles son todos los países afectos en la actualidad? Todos los países europeos (en el sentido de COB), junto con Armenia (1993), Azerbaiyán (1993), Kazajstán (1994), Israel (1991), Kirguistán (1993), Tayikistán (1994), Turkmenistán (1993) y Uzbekistán (1993). Debe señalarse por tanto que la Comisión Económica "Europea" abarca un ámbito mucho más amplio que el territorio europeo actual. ¿Cómo puede explicarse esta aparente anomalía? Muy simple en función de su finalidad, "fomentar el crecimiento económico sostenible entre sus 56 países miembros", todos ellos situados en la misma zona geográfica que excede los límites tradicionales de Europa.

La pregunta que viene por tanto a un primer plano es, habiendo sido creado por iniciativa

***Habiendo sido creado por iniciativa de la UNECE, ¿está el COB legitimado en su restricción del alcance a los límites geográficos europeos, cuando el organismo internacional bajo cuyos auspicios opera cubre un territorio mucho más amplio?***

de la UNECE, ¿está el COB legitimado en su restricción del alcance a los límites geográficos europeos, cuando el organismo internacional bajo cuyos auspicios opera cubre un territorio mucho más amplio? Recordemos, en este punto, que uno de los objetivos perseguidos por UNECE es facilitar el transporte internacional por carretera y que, en este contexto, el Sistema Carta Verde tiene la misión de eliminar barreras para el desarrollo del transporte rodado entre países, barreras causadas por las diferentes legislaciones nacionales sobre el seguro obligatorio del automóvil.

Si la respuesta a esta pregunta es negativa, ¿debería modificarse la Decisión de la Asamblea General de 1996? ¿Qué previsiones existen?

¿Adhesión restringida únicamente a los países miembros que forman parte de la Comisión Económica Europea? Entonces se habrían de justificar las excepciones representadas por los países ribereños del Mediterráneo e Irán (así como de Irak en el pasado).

¿Eliminar los límites geográficos? Esta solución sería aceptable a condición de imponer un criterio adecuado que podría basarse en la densidad del comercio intercambiado por carretera entre el país candidato y los miembros existentes del sistema.

Estas cuestiones deben ser examinadas en el marco actual, que es significativamente diferente de lo que era en 1996. De hecho, debe tenerse en cuenta que desde 1996 el Consejo de Bureaux ha adoptado reglas muy estrictas sobre la imposición de requisitos a sus nuevos miembros, en particular en el campo de las garantías financieras y reaseguramiento, con el efecto de restringir la adhesión al Sistema Carta Verde únicamente a socios de confianza y solvencia probada.

Este es un tema de candente actualidad en el seno del COB. Desde OFESAUTO creemos que en primer lugar se debe obtener un consenso mayoritario entre todos los actuales miembros del Sistema y en segundo lugar se debe examinar caso a caso las solicitudes de entrada, pues las circunstancias y situaciones socio-económicas son muy diferentes de un país a otro.

De cualquier manera prevemos que a largo plazo inevitablemente y de una u otra manera, con uno u otro nombre, parece claro que el desarrollo de los países con economías denominadas “emergentes” conducirá inevitablemente a la ampliación del Sistema Carta Verde, especialmente hacia el este de Europa.

*OFESAUTO les desea  
un feliz año 2011*

## OFESAUTO

Sagasta, 18  
28004 Madrid  
[www.ofesauto.es](http://www.ofesauto.es)

Teléfono: 91 446 03 00  
Fax: 91 594 09 65  
Correo: [boletin@ofesauto.es](mailto:boletin@ofesauto.es)



Las consultas, comentarios, colaboraciones y participaciones  
cuya publicación sea de interés pueden ser enviadas a:  
[boletin@ofesauto.es](mailto:boletin@ofesauto.es)