

**SEGURIDAD
VEHICULAR Y DERECHO
INTERNACIONAL
ECONÓMICO:
PREGUNTAS
Y RESPUESTAS
PARA COLOMBIA**

*Rene Urueña Hernández
Paula Angarita Tovar
Diana Guarnizo Peralta*

DOCUMENTOS 74

Dejusticia

DOCUMENTOS 74

RENE URUEÑA HERNÁNDEZ

Profesor de derecho internacional de la Universidad de los Andes. Ha sido *fellow* en la Universidad de Nueva York y el Instituto Max Planck de Derecho Público Comparado e Internacional, docente en el Institute for Global Law and Policy de Harvard y profesor invitado en las universidades de Tel-Aviv, Utah y Helsinki. Ha sido presidente de la Academia Colombiana de Derecho Internacional y varias veces perito ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Doctor (*laudatur*) y LL.M (*eximia cum laude*) de la Universidad de Helsinki, y especialista en Economía de los Andes.

PAULA ANGARITA TOVAR

Abogada de la Universidad Externado de Colombia. Ha trabajado en la Organización Internacional para las Migraciones (OIM) y ha sido asistente de investigación y pasante de la Corte Interamericana de Derechos Humanos. Actualmente es investigadora en el área de Justicia Económica en Dejusticia.

DIANA GUARNIZO PERALTA

Abogada y especialista en Derecho Constitucional de la Universidad Nacional de Colombia. PhD en Derecho y LL.M en Derecho Internacional de los Derechos Humanos de la Universidad de Essex. Ha sido profesora visitante de la Universidad Nacional de Colombia, Universidad Externado de Colombia, Universidad del Rosario, Universidad de Londres y la Universidad de Essex. Actualmente se desempeña en Dejusticia como directora del área de Justicia Económica.

**Seguridad
vehicular y derecho
internacional
económico:
preguntas
y respuestas
para Colombia**

René Urueña Hernández

Paula Angarita Tovar

Diana Guarnizo Peralta

Urueña Hernández, René.

Seguridad vehicular y derecho internacional económico: preguntas y respuestas para Colombia / René Urueña Hernández, Paula Angarita Tovar, Diana Guarnizo Peralta. – Bogotá: Editorial Dejusticia, 2021

47 páginas; gráficas; 24 cm. – (Documentos; 74)

978-628-7517-09-7

1. Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) 2. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) 3. Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29) 4. Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (RTM) y Tratado de Libre Comercio (TLC).

Documentos Dejusticia 74

Seguridad vehicular y derecho internacional económico:
preguntas y respuestas para Colombia

Este resumen fue escrito por René Urueña Hernández, Paula Angarita y Diana Guarnizo con base en una consultoría sobre el tema preparada por René Urueña Hernández.

ISBN: 978-628-7517-09-7 Versión digital
978-628-7517-08-0 Versión impresa

Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad, Dejusticia
Calle 35 N° 24-31, Bogotá, D.C.
Teléfono: (57 1) 608 3605
Correo electrónico: info@dejusticia.org
<https://www.dejusticia.org>



Este texto puede ser descargado gratuitamente en <https://www.dejusticia.org>
Licencia Creative Commons 4.0 Internacional
Atribución - No Comercial - Compartir Igual.

Revisión de textos: Andrés Felipe Hernández C.
Preprensa: Marta Rojas
Cubierta: Alejandro Ospina
Impresión: Ediciones Antropos Ltda.
Bogotá D.C., octubre de 2021

Contenido

| | |
|---|----|
| INTRODUCCIÓN | 7 |
| 1. DEFINICIÓN Y NATURALEZA JURÍDICA INTERNACIONAL DE LOS ACUERDOS QUE HACEN PARTE DEL WP.29 | 9 |
| ¿Qué son los acuerdos del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos WP.29? | 9 |
| ¿Cuál es la naturaleza de los acuerdos que hacen parte del WP.29, desde el punto de vista del derecho internacional? ¿Cumplen con los requisitos para ser tratados internacionales? | 9 |
| 2. CONTENIDO DE LAS OBLIGACIONES DERIVADAS DEL WP.29 | 11 |
| ¿Cuál es el rango de compromiso que podría adquirir el Estado de Colombia al adherirse a los acuerdos del WP.29? ¿Cuáles son las obligaciones y cuáles son los elementos negociables? | 11 |
| Recomendación para Colombia a la luz del contenido de las obligaciones derivadas de los acuerdos del WP.29 | 14 |
| 3. EL WP.29 Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC) | 15 |
| ¿Cuál es el estatus de los acuerdos sobre seguridad vehicular a la luz del Acuerdo OTC? | 15 |
| ¿Cuáles son los principales argumentos del Comité OTC alrededor de las normas de la CEPE u otros instrumentos normativos sobre seguridad vehicular? | 15 |
| ¿Cómo opera la obligación de transparencia en el marco de la OMC frente a la adopción de los estándares en seguridad vehicular? | 17 |

| | |
|--|-----------|
| Recomendaciones para Colombia desde el punto de vista de la OMC | 18 |
| 4. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE SER PARTE DEL WP.29 DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO | 21 |
| ¿Qué ventajas y desventajas existen para Colombia en seguir emitiendo reglamentos técnicos en materia de seguridad vehicular como lo hace hoy, en comparación con convertirse en un Estado Miembro de los acuerdos del WP.29? | 21 |
| 5. LOS ACUERDOS DEL WP.29 Y ACUERDOS COMERCIALES BILATERALES | 23 |
| ¿Cómo se relacionan los compromisos de los acuerdos del WP.29 con los acuerdos bilaterales de los Estados? Y ¿cómo afectaría a Colombia la adhesión a estos acuerdos frente a los compromisos adquiridos previamente con otros Estados? | 23 |
| Recomendación para Colombia desde el punto de vista de los acuerdos comerciales bilaterales | 25 |
| 6. ACUERDOS DEL WP.29 Y DERECHO INTERNACIONAL DE INVERSIONES | 27 |
| ¿Qué implicaciones tendría la adopción de los acuerdos del WP.29 desde el punto de vista del derecho internacional de protección de la inversión extranjera? | 27 |
| Recomendaciones para Colombia desde el derecho internacional de inversiones..... | 29 |
| 7. PROCEDIMIENTO PARA ADHERIRSE AL WP.29 | 31 |
| ¿Cómo es el proceso, desde el punto del derecho internacional, que requeriría adelantar el Estado de Colombia para adherirse a los acuerdos del WP.29? | 31 |
| 8. CONCLUSIÓN | 35 |
| LISTA DE ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS | 37 |
| BIBLIOGRAFÍA | 38 |

INTRODUCCIÓN

Cada año, millones de personas en todo el mundo mueren por causas prevenibles relacionadas con afectaciones a la salud pública, entre ellas los siniestros de tránsito. Se estima que alrededor de 1,35 millones de personas mueren cada año como consecuencia del tráfico, y millones más resultan heridas. De hecho, se prevé que el número de muertes por accidentes de tráfico en todo el mundo alcance alrededor de 1,8 millones anuales para 2030, lo que la convierte en la octava causa de muerte más frecuente en el mundo.

Distintos factores sociales, económicos, legales, técnicos y comportamentales influyen en el elevado número de muertes relacionadas con los siniestros de tránsito. En respuesta, los marcos regulatorios pueden ayudar a generar estándares mínimos de seguridad vehicular que reduzcan el impacto mortal de los siniestros. A su vez, dichos marcos pueden ayudar a ‘nivelar la cancha’ entre diversas industrias que operan en distintos países, de manera que los usuarios del sistema de transporte accedan a vehículos seguros sin importar el lugar donde viven. Un marco normativo adecuado puede, además, facilitar la implementación de medidas útiles para mejorar un entorno determinado.

Consciente de la importancia del marco regulatorio en la mejora de las condiciones de movilidad, el Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) recomendó la adopción de estándares en seguridad vehicular como uno de los pilares fundamentales para abordar esta problemática de salud pública. Sin embargo, la incorporación de estándares regulatorios más claros en materia de seguridad vehicular trae también nuevas preguntas para Colombia. Por ejemplo, ¿Cuáles serían los estándares a adoptar y cómo se incorporan al ordenamiento colombiano? ¿Cómo se armonizan estas nuevas obligaciones con otros

compromisos ya adquiridos por el Estado colombiano en materia de comercio internacional?

La finalidad de este documento es, entonces, analizar de manera sencilla y práctica las implicaciones que traería para Colombia la incorporación de estándares internacionales en seguridad vehicular, y cómo se armonizan estos con los compromisos adquiridos por el país en el marco de los acuerdos comerciales e inversión. Para ello se seguirá un esquema de pregunta y respuesta, esperando que sea de utilidad tanto para el lector especializado como para el más general.

1. DEFINICIÓN Y NATURALEZA JURÍDICA INTERNACIONAL DE LOS ACUERDOS QUE HACEN PARTE DEL WP.29

¿Qué son los acuerdos del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos WP.29?

El Foro Mundial es un foro universal único en el que participan naciones de todo el mundo. Todo país miembro de las Naciones Unidas puede participar en sus actividades y está invitado a adherirse a uno o más de dichos acuerdos. Este foro proporciona un marco para la armonización mundial de las reglamentaciones sobre vehículos. En particular, el WP.29 administra los siguientes tres acuerdos: el Acuerdo de 1958, el de 1998 y el de 1997.

¿Cuál es la naturaleza de los acuerdos que hacen parte del WP.29, desde el punto de vista del derecho internacional? ¿Cumplen con los requisitos para ser tratados internacionales?

Los Acuerdos de 1958¹, 1998² y 1997³ —administrados por el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos

-
- 1 Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones técnicas uniformes para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, y las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esas prescripciones. Hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958 (incluidas las enmiendas que entraron en vigor el 14 de septiembre de 2017).
 - 2 Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales para vehículos de ruedas, equipos y partes que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos. Hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.
 - 3 Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones. Hecho en Viena el 13 de noviembre de 1997.

(WP.29), del grupo de trabajo perteneciente a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE)— son tratados internacionales. Partiendo de la definición de tratado consagrada en el artículo 2(a) de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados (CVDT), los acuerdos internacionales son aquellos celebrados por escrito entre Estados y regidos por el derecho internacional. Sin embargo, esta definición desconoce los acuerdos verbales y los tratados celebrados por organizaciones internacionales. Así, el único factor realmente relevante para que un tratado pueda considerarse como tal es que el mismo sea obligatorio y esté regido por el derecho internacional (Klabbers, 2013).

Ahora bien, el hecho de que los Reglamentos de las Naciones Unidas y los Reglamentos Técnicos Mundiales se adopten al amparo de dos tratados internacionales —como lo son el Acuerdo de 1958 y el de 1998, respectivamente— no tiene implicación sobre la calificación que aquellos puedan tener en tanto normas internacionales pertinentes. Como parte suscribiente, Colombia puede adquirir, de conformidad con el principio de *pacta sunt servanda*, los compromisos que se desprenden de estos tratados. El cumplimiento de tales compromisos, sin embargo, no exime al país de tener que cumplir con sus demás compromisos internacionales, concretamente, aquellos que se desprenden del Acuerdo Obstáculos Técnicos al Comercio (OTC) de la Organización Mundial del Comercio (OMC).

2. CONTENIDO DE LAS OBLIGACIONES DERIVADAS DE LOS ACUERDOS DEL WP.29

¿Cuál es el rango de compromiso que podría adquirir el Estado de Colombia al adherirse a los acuerdos del WP.29? ¿Cuáles son las obligaciones y cuáles son los elementos negociables?

A partir del análisis de la naturaleza jurídica de los Reglamentos de Naciones Unidas y los Reglamentos Técnicos Mundiales, en esta sección se analizará el contenido de los acuerdos de 1958, 1998 y 1997, al igual que el rango de compromiso que Colombia puede adquirir, acorde con sus objetivos de política.

Para tal efecto, por cada acuerdo se describirán los objetivos que se buscan materializar, así como los principales compromisos adquiridos por las Partes Contratantes, que están orientados hacia el logro de tales objetivos. Así mismo, se analizará el grado de compromiso que se deriva de cada acuerdo.

a. Acuerdo de 1958

La finalidad de este acuerdo es reducir las barreras técnicas al comercio internacional de vehículos, equipos y piezas mediante el establecimiento de reglamentos técnicos armonizados, cuyo cumplimiento se tendrá como condición suficiente para que los productos en cuestión puedan ser utilizados al interior de los países. Así, se crea un mecanismo institucional encargado de elaborar regulaciones técnicas para vehículos y autopartes¹

1 No obstante, cabe mencionar que si bien anteriormente el reconocimiento recíproco de las homologaciones era aplicable a los sistemas, partes y equipos de los vehículos, pero no a estos en su totalidad, con las enmien-

que las Partes Contratantes podrán adoptar. Además, se promueve un sistema de homologación² (o aprobación de tipo) como medio para facilitar el reconocimiento recíproco de que los productos sí cumplen con prescripciones técnicas uniformes. Cabe mencionar que aquella Parte Contratante que decida aplicar los Reglamentos de las Naciones Unidas mediante el sistema de la homologación de tipo deberá contar con la competencia técnica y adoptar las medidas necesarias para verificar que los vehículos, el equipo y las piezas se fabriquen de conformidad con el reglamento aprobado u homologado (Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, 1958, art. 2, num. 1).

El país designará una autoridad con funciones de homologación, que será la responsable de todo lo relacionado con la certificación de la conformidad, mediante la expedición de homologaciones de tipo (Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, 1958, art. 2, num. 2). En Colombia, en virtud de lo establecido en el Código Nacional de Tránsito, se deduce que la función de autoridad competente le correspondería al Ministerio de Transporte³. Es importante tener en cuenta que, de conformidad con el artículo 2.2 del Acuerdo de 1958, la autoridad de homologación puede designar terceros que presten el servicio técnico de inspección y realización de ensayos.

En lo que concierne al reconocimiento recíproco, cuando un vehículo o autoparte sea objeto de homologación, se considerará que tal ya está fabricada conforme con la legislación nacional pertinente de todas las demás Partes Contratantes que también hayan aceptado aplicar el Reglamento de las Naciones Unidas, con fundamento en el cual fue expedida la homologación o aprobación de tipo (Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled

das que entraron en vigor el 14 de septiembre de 2017 se abrió la puerta para establecer un reglamento de Naciones Unidas para la homologación del vehículo completo, y el correspondiente reconocimiento mutuo de la homologación o certificado de conformidad de un vehículo en su totalidad. Al respecto, véase el artículo 1.2. del Acuerdo de 1958.

- 2 El término homologación se refiere al procedimiento administrativo de derecho interno por el que las autoridades competentes de una Parte Contratante, luego de haber realizado las comprobaciones pertinentes, aprueban que un ejemplar del vehículo o autoparte que el fabricante sometió a examen cumplió con las prescripciones técnicas consagradas en un Reglamento de las Naciones Unidas.
- 3 Art. 37 del Código Nacional de Tránsito.

Vehicles, 1958, art. 3, num. 1). Esto implica que se deberá aceptar en los mercados, mediante el reconocimiento mutuo, las homologaciones de tipo que hayan sido concedidas de conformidad con el correspondiente reglamento, sin exigir pruebas, documentos, certificaciones o sellos de calidad adicionales (Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, 1958, art. 3, num. 2). Así, la homologación de tipo opera como un mecanismo de reconocimiento mutuo. El objetivo de esto es facilitar el acceso recíproco al mercado, eliminando la duplicación de pruebas, certificaciones o inspecciones.

b. Acuerdo de 1998

La finalidad del Acuerdo de 1998 es establecer un procedimiento para desarrollar los reglamentos técnicos globales para vehículos, sus equipos y sus piezas. Esto se hace con el propósito de promover la armonización de los reglamentos técnicos aplicables a estos productos, reconociendo, de todas formas, que *los Estados tienen el derecho a adoptar y mantener reglamentos técnicos más estrictos que los establecidos a escala global*. En consonancia, el objetivo del Acuerdo es establecer el procedimiento por el cual las Partes Contratantes puedan elaborar de manera conjunta los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (RTM), relativos a cuestiones como la seguridad, la protección del medio ambiente, la eficiencia energética y el desempeño antirrobo (Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, 1998).

En este sentido, la principal obligación que se desprende de este Acuerdo es que una Parte Contratante que haya votado a favor del establecimiento de un RTM en específico estará obligada a incorporarlo a su normatividad interna⁴. Es decir, deberá adoptarlo como reglamento técnico aplicable dentro de su territorio. Aun así, el Acuerdo de 1998 también es flexible en relación con el grado de compromiso adquirido por una Parte Contratante.

c. Acuerdo de 1997

El Acuerdo de 1997 tiene como finalidad definir condiciones uniformes relativas a la inspección técnica periódica de vehículos de ruedas. En este sentido, el artículo 1 del Acuerdo dispone que, por conducto de un comité administrativo de carácter técnico, las reglas uniformes de las Naciones

⁴ Véase: Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, artículo 7.1.

Unidas (Reglas Uniformes) sobre inspecciones periódicas servirán para certificar a los vehículos de ruedas matriculados en su territorio. Además, el artículo también aboga por el reconocimiento mutuo de los resultados de las inspecciones que hayan sido efectuadas de conformidad con las Reglas Uniformes. En esencia, con este Acuerdo se fijan requerimientos técnicos (solo que en este caso son relativos a la inspección periódica del funcionamiento de los vehículos) y se crea un sistema de reconocimiento mutuo respecto a la inspección técnica de los vehículos de ruedas (el llamado certificado internacional) (Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspections of Wheeled Vehicles, 1997).

Recomendación para Colombia a la luz del contenido de las obligaciones derivadas de los acuerdos del WP.29

El rango de compromiso que deriva de los tres acuerdos es flexible. Colombia al adherirse a ellos tendría un margen de elección sobre a cuáles reglamentaciones acogerse (en el caso de los Reglamentos y las Reglas Uniformes de las Naciones Unidas), o sobre la forma de incorporar los RTM a su normatividad interna, con modificaciones —en cuanto al grado de exigencia— que reflejen los intereses de seguridad vial y la capacidad institucional y técnica del país. El objetivo de adherirse a los acuerdos del WP.29 es lograr el nivel máximo posible de seguridad vehicular. Para ello, Colombia debe realizar la labor de inventariar y estudiar los Reglamentos de las Naciones Unidas y los RTM más relevantes o pertinentes, y priorizar la adopción de estos al momento de la adhesión.

En caso de tener interés en suscribir estos acuerdos, Colombia debería hacer una planeación estratégica de cuáles son las normas de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) que mejor contribuirían a lograr el nivel de protección en materia de seguridad vehicular que se busque alcanzar, y priorizar su adopción, de modo que estas sean la base para la elaboración de los reglamentos técnicos nacionales.

3. ACUERDOS DEL WP.29 Y LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO (OMC)

¿Cuál es el estatus de los acuerdos del WP.29 sobre seguridad vehicular a la luz del Acuerdo OTC?

El WP.29 es una institución internacional de estandarización de normas relacionadas con la seguridad vehicular. Dicha estandarización aplica para todas las normas de esta materia, independientemente de que estas sean adoptadas en virtud del procedimiento establecido por el Acuerdo de 1958 o el de 1998. La diferencia entre ambos acuerdos radica en que el Acuerdo de 1998 no estipula un sistema de homologaciones y que los RTM pueden crearse a partir de normas pertinentes de carácter doméstico. Así, el Acuerdo de 1998 se acomoda más a los intereses de países como los Estados Unidos, porque: a) no descarta la autocertificación y b) permitiría tomar normas de ese país como base para los RTM.

¿Cuáles son los principales argumentos del Comité OTC alrededor de las normas de la CEPE u otros instrumentos normativos sobre seguridad vehicular?

A modo de recomendaciones, se estudiarán las principales discusiones que se dieron al interior de la OMC y del Comité OTC en el caso del Reglamento Técnico Ecuatoriano, al ser el único caso de preocupación comercial que trata sobre reglamentos UNECE llevado por otro miembro ante el Comité OTC. En particular, se considerarán los argumentos presentados por la delegación mexicana en más de una ocasión respecto a las inquietudes de la implementación del este reglamento.

Primero, México expresó su inquietud sobre el cumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento Técnico Ecuatoriano, que fue

definido originalmente con relación a las normas de la CEPE únicamente, sin que se tuviera en cuenta la existencia de otras normas o estándares que también tienen reconocimiento internacional, como las Normas Federales de Seguridad de los Vehículos Automóviles de Estados Unidos (FMVSS) o las regulaciones nacionales de países como Japón, Corea del Sur y Brasil. De acuerdo con México, estas reglamentaciones también representan normas internacionales pertinentes, en los términos del artículo 2.4 del acuerdo OTC.

Segundo, México manifestó que el Reglamento Técnico Ecuatoriano no tenía en cuenta la autocertificación del fabricante, por lo que no era posible certificar en el país de origen a los vehículos exportados hacia Ecuador, con lo que se infringía el artículo 5 del Acuerdo OTC. Sin embargo, es importante aclarar que este fenómeno no ocurrió porque la medida ecuatoriana se regulase con los reglamentos técnicos del acuerdo de 1958 y no con los RTM del 1998. En este sentido, Colombia podría adoptar las homologaciones de tipo, pero con un enfoque flexible que también admita la autocertificación.

Tercero, México solicitó a Ecuador ampliar el periodo de transición a dos años y extender la aceptación de la conformidad al cumplimiento de normas distintas a las de la CEPE, como las FMVSS y los estándares que se manejan en otros países. También solicitó que se aceptara la autocertificación como proceso alternativo de evaluación de la conformidad¹. Finalmente, en caso de que el reglamento técnico se mantuviera igual, México solicitó el establecimiento de un mecanismo de equivalencia para el reconocimiento de las certificaciones de conformidad emitidas, con base en un mecanismo administrativo diferente a la homologación o aprobación del tipo de la CEPE.

En el caso de Ecuador que se reseñó atrás, el problema consistió en que su gobierno, al fundamentar el reglamento técnico en las normas de la CEPE, decidió no darle cabida a otras normas pertinentes, como las FMVSS. No obstante, el reto de implementar reglamentos técnicos basados exclusivamente en las normas de la CEPE no es tanto de índole jurídica (ya que el Acuerdo OTC le permite a un Estado Miembro tomar las medidas que estime necesarias para lograr el nivel de protección deseado),

1 Los procedimientos de evaluación de la conformidad son procedimientos técnicos —por ejemplo, de prueba, verificación, inspección o certificación— por los que se determina si los productos cumplen las prescripciones establecidas en los reglamentos y las normas.

sino técnica. Concretamente, el país interesado en implementar un reglamento técnico exclusivamente fundamentado en las normas de la CEPE debe demostrar que las otras posibles alternativas, como las FMVSS, no logran el mismo nivel de protección.

Es importante tener presente que el Acuerdo de 1958 no excluye a los países que aplican el sistema de autocertificación de la posibilidad de ser Partes Contratantes, puesto que el Acuerdo admite que esa es una alternativa válida al sistema de homologación. En este sentido, para evitar que la reglamentación colombiana por la cual se establezcan los procedimientos de evaluación de la conformidad sea catalogada como discriminatoria o como un obstáculo innecesario al comercio, podría considerarse la opción de la autocertificación. Esto, entre otras razones, porque dicho sistema es comúnmente aceptado por normas técnicas nacionales y, además, es el sistema por el cual se aboga en el Acuerdo de 1998. Excluir la autocertificación sería exponerse, como le sucedió a Ecuador, a que se alegue que la evaluación de la conformidad es discriminatoria o más restrictiva de lo necesario.

¿Cómo opera la obligación de transparencia en el marco de la OMC frente a la adopción de los estándares en seguridad vehicular

En caso de adoptar los estándares en seguridad vehicular WP.29, es importante que Colombia cumpla con las obligaciones de transparencia que se desprenden del Acuerdo OTC. Es decir, deberá poner a disposición de los demás miembros el proyecto de reglamento técnico para que estos puedan formular observaciones, y deberá otorgar un plazo prudencial antes de la entrada en vigor de la medida para que los actores relevantes logren adaptarse a los cambios regulatorios. Al respecto, es importante distinguir entre el proceso de adhesión a los acuerdos, en tanto tratados internacionales, y la adopción de normas internacionales específicas plasmadas en un reglamento técnico nacional (bien sea que se trate de un reglamento anexo al Acuerdo de 1958 o al Acuerdo de 1998). La obligación de transparencia opera específicamente con respecto a la expedición de reglamentos técnicos de carácter nacional.

Cabe mencionar que es importante que se involucre a los actores relevantes en el proceso de elaboración del reglamento técnico, teniendo como principal criterio orientador lo que dispongan, sustantiva y procedimentalmente, las normas de la CEPE.

Recomendaciones para Colombia desde el punto de vista de la OMC

- a. Al adherirse a los Acuerdos del WP.29, Colombia deberá reconocer como una alternativa válida en materia de seguridad vehicular aquellas normas técnicas aplicadas por otros países que permitan alcanzar los mismos niveles de protección que el país busca conseguir. Ciertamente, en la medida en que las normas de la CEPE suponen flexibilidad en cuanto al grado de compromiso, el hecho de darle cabida a otras normas como las FMVSS no es incompatible con los objetivos de armonización que las primeras buscan materializar.
- b. Es pertinente tener presente que el Acuerdo de 1958 no excluye a los países que aplican el sistema de autocertificación de la posibilidad de ser Partes Contratantes, puesto que el Acuerdo reconoce que esa es una alternativa válida al sistema de homologación². En este sentido, para evitar que la reglamentación colombiana con la cual se establezcan los procedimientos de evaluación de la conformidad sea catalogada como discriminatoria o como un obstáculo innecesario al comercio, deberá considerarse la opción de la autocertificación. Este sistema es comúnmente aceptado por normas técnicas nacionales y, además, es el sistema por el que se aboga en el Acuerdo de 1998. Excluir la autocertificación es exponerse, como le sucedió a Ecuador, a que se alegue que la evaluación de la conformidad es discriminatoria o más restrictiva de lo necesario.
- c. En caso de no adoptar la autocertificación, se debe argumentar que este sistema no satisface el nivel de protección pretendido por Colombia y, por tanto, el gobierno deberá estar en capacidad de justificar las deficiencias de este sistema en comparación con la homologación o aprobación de tipo.
- d. El sistema de evaluación de la conformidad que vaya a ser establecido en Colombia deberá tener en consideración los recursos y la capacidad institucional del país. Es decir, se debe contar con las condiciones técnicas y administrativas que requiere el manejo de un sistema de homologaciones. En este sentido, la autocertificación por parte del conductor presenta ventajas frente a la carga de instalar y operar un sistema de homologación. Países como Es-

² Véanse el artículo 1, párr. 1 y 2, del Acuerdo de 1958.

tados Unidos tienen un sistema de autocertificación que cuenta con autoridades de inspección y vigilancia capaces de ejercer una vigilancia directa en las plantas de producción y ensamble.

- e. En caso de que se admita a la homologación como único procedimiento para la evaluación de la conformidad, se deberá establecer un mecanismo de equivalencia que permita reconocer las certificaciones de conformidad emitidas con base en otros sistemas distintos a la homologación.

RECOMENDACIONES

PARA COLOMBIA DESDE EL PUNTO DE VISTA DE LA OMC

Para el proceso de adopción de los estándares en seguridad vehicular del WP.29, se deben tener en cuenta tres aspectos claves:

A

¿Cuál es el estatus de los acuerdos sobre seguridad vehicular a la luz del Acuerdo Obstáculos Técnicos al Comercio?

El WP.29 es una institución internacional de estandarización de normas relacionadas con la seguridad vehicular

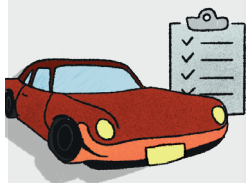


B

Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio

En el caso de Ecuador ante el Comité de OTC, nos permite concluir las siguientes recomendaciones:

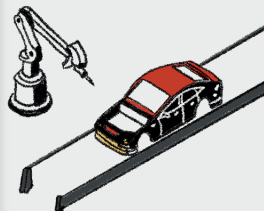
- El reto de implementar reglamentos técnicos basados exclusivamente en las normas de la CEPE no es tanto de índole jurídica sino técnica
- El Acuerdo OTC le permite a un Estado Miembro tomar las medidas que estime necesarias para lograr el nivel de protección deseado
- El país interesado en implementar un reglamento técnico exclusivamente fundamentado en las normas de la CEPE debe demostrar que las otras posibles alternativas, como las FMVSS, no logran el mismo nivel de protección.



C

Obligación de Transparencia:
Al adoptar los estándares en seguridad vehicular WP.29, Colombia deberá:

- Cumplir con las obligaciones de transparencia que se desprenden del Acuerdo OTC.
- Poner a disposición de los demás miembros el proyecto de reglamento técnico para que estos puedan formular observaciones
- Otorgar un plazo prudencial antes de la entrada en vigor de la medida para que los actores relevantes logren adaptarse a los cambios regulatorios
- Involucrar los actores relevantes en el proceso de elaboración del reglamento técnico



4. VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE SER PARTE DE LOS ACUERDOS DEL WP.29 DESDE LA PERSPECTIVA DEL DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO

¿Qué ventajas y desventajas existen para Colombia en seguir emitiendo reglamentos técnicos en materia de seguridad vehicular como lo hace hoy, en comparación con convertirse en un Estado Miembro de los acuerdos del WP.29?

- a. El Acuerdo OTC solo obliga a Colombia a basar sus reglamentos técnicos en normas internacionales pertinentes. En este sentido, Colombia podrá emitir los reglamentos técnicos en materia de seguridad vehicular basados en los Reglamentos de las Naciones Unidas que considere pertinentes, a la luz de los objetivos de política pública que quiera alcanzar, sin que necesariamente ello implique adherirse a los Acuerdos de 1958 y 1998, respectivamente. No obstante, el inconveniente con este enfoque es que, al no hacer Parte Contratante de estos Acuerdos, Colombia no tendría el derecho a tener una representación en los comités técnicos que se encargan de elaborar los Reglamentos de las Naciones Unidas o los RTM, según sea el caso.
- b. El artículo 2.6 del Acuerdo OTC señala que, con el fin de armonizar en el mayor grado posible los Reglamentos Técnicos, los miembros de la OMC deben participar plenamente —dentro de los límites de sus recursos— en la elaboración de normas internacionales referentes a los productos para los que hayan adoptado, o prevean adoptar, reglamentos técnicos. Esta disposición implica que un miembro tiene la obligación de participar en la elaboración

- de las normas internacionales pertinentes, que posteriormente le sirven de base para sus reglamentos técnicos nacionales.
- c. Además de cumplir con su compromiso de armonización en materia de reglamentos técnicos, la elaboración de estos en conformidad con las normas de la CEPE trae como resultado que la normativa interna de Colombia se beneficie con la presunción de no ser un obstáculo innecesario al comercio.
 - d. Colombia, en concordancia con la flexibilidad que provee el Acuerdo de 1958, no debería excluir la autocertificación del fabricante como alternativa a la homologación. Sin embargo, si el argumento para no adoptarla es que este sistema no satisface el nivel de protección pretendido por Colombia, el gobierno colombiano deberá estar en capacidad de justificar las deficiencias de este sistema en comparación con la homologación o aprobación de tipo. En caso de que solamente se admita la homologación como procedimiento para la evaluación de la conformidad, podría pensarse en establecer un mecanismo de equivalencia que permita reconocer las certificaciones de conformidad emitidas con base en sistemas distintos a la homologación.

5. LOS ACUERDOS DEL WP.29 Y ACUERDOS COMERCIALES BILATERALES

¿Cómo se relacionan los compromisos de los acuerdos del WP.29 con los acuerdos bilaterales de los Estados? Y ¿cómo afectaría a Colombia la adhesión a estos acuerdos frente a los compromisos adquiridos previamente con otros Estados?

Las disposiciones específicamente relacionadas con vehículos suelen incluirse en los Tratados de Libre Comercio (TLC) en los capítulos de desgravación arancelaria y reglas de origen. No obstante, la seguridad vehicular es un asunto abordado en los TLC mediante disposiciones en materia de OTC. El papel que tienen las disposiciones sobre OTC incluidas en los TLC en el proceso de adhesión de Colombia a los acuerdos administrados por el WP.29 será examinado, primero, desde el ángulo de las normas y los reglamentos técnicos y, posteriormente, desde el de los procedimientos para la evaluación de la conformidad.

En los TLC celebrados por Colombia, se encuentran diversas fórmulas que expresan tal correspondencia¹. Sin embargo, hay acuerdos comerciales preferenciales que contienen disposiciones en materia de OTC que parecen sobrepasar los compromisos que tienen las Partes Contratantes como Miembros de la OMC (Molina & Khoroshavina, 2015, p. 3). Dentro del catálogo de las disposiciones de los TLC que contemplan compromisos adicionales están aquellas relativas a la transparencia, así como

1 Véase, por ejemplo, el artículo 608:1 del TLC con Canadá o el artículo 7.3. del Protocolo de la Alianza del Pacífico.

aquellas concernientes a la armonización y el reconocimiento mutuo de los reglamentos técnicos.

Por consiguiente, los TLC reafirman la obligación internacional de Colombia de basarse en normas internacionales pertinentes al momento de elaborar un reglamento técnico. En este sentido, estos tratados no serían un impedimento para que Colombia se adhiera a los acuerdos internacionales sobre seguridad vehicular, bajo el entendido de que estos acuerdos establecen procedimientos para crear normas técnicas internacionales que los Estados Parte podrán posteriormente traducir en reglamentos técnicos nacionales². De hecho, la adhesión a estos tratados sería concordante con el espíritu de los compromisos sobre armonización derivados de los TLC o del Acuerdo OTC.

Ahora bien, Colombia no puede desconocer la equivalencia en las normas pertinentes de los Estados con los que haya suscrito un TLC, como las FMVSS de los Estados Unidos. Para poder hacerlo, se tendría que exponer las razones que justifican el porqué estas no cumplen con el nivel de protección al que Colombia aspira para cumplir sus objetivos legítimos. Sin embargo, seguramente Colombia se vería en la necesidad de explicarle lo mismo en el Comité OTC a cualquier Estado Miembro —incluso a uno con el que no haya firmado ningún TLC— en caso de que decidiera adoptar las normas de la CEPE como único estándar de seguridad posible, tal y como le sucedió a Ecuador.

Si Colombia adoptara un procedimiento para la evaluación de la conformidad de los vehículos y las autopartes con los estándares de seguridad que prevén las normas de la CEPE, que solamente permitiera el mecanismo de la homologación o aprobación de tipo, podría configurarse una incompatibilidad con los TLC. Esto, en tanto los TLC reconocen la importancia de la diversidad en los procedimientos para la verificación de la conformidad.

2 De hecho, los TLC estudiados redirigen a los principios consagrados en la Decisión del Comité OTC que deben ser seguidos en la elaboración de normas internacionales para efectos de determinar la existencia de una norma internacional. Véase, por ejemplo, el artículo 605:2 del TLC con Canadá, el artículo 7.3:2 del TLC con Estados Unidos, el artículo 77 del TLC con la Unión Europea y el artículo 6.4:2 del TLC con Corea.

Recomendación para Colombia desde el punto de vista de los acuerdos comerciales bilaterales

Los TLC imponen la obligación de armonizar los reglamentos técnicos mediante reconocimientos de equivalencia. Una Parte Contratante puede negarse a aceptar como equivalentes los reglamentos técnicos de la otra parte, pero deberá ofrecer argumentos que justifiquen dicha falta de equivalencia. En cuanto a la revisión de la conformidad, los TLC reconocen la existencia de una amplia gama de procedimientos, al tiempo que abogan por su reconocimiento mutuo. Por lo anterior, Colombia debe mirar con estrategia una posible aplicación exclusivamente de las normas de la CEPE y del sistema de homologación. Específicamente, una aplicación exclusiva de dichas normas solo sería recomendable cuando se tenga conocimiento de que las otras alternativas existentes no logran el nivel de protección deseado por Colombia en materia de seguridad vehicular. En tal caso, Colombia deberá demostrarlo técnicamente.

6. ACUERDOS DEL WP.29 Y DERECHO INTERNACIONAL DE INVERSIONES

¿Qué implicaciones tendría la adopción de los acuerdos del WP.29 desde el punto de vista del derecho internacional de protección de la inversión extranjera?

El arbitraje internacional de inversiones gradualmente ha reconocido el derecho soberano que les asiste a los Estados para regular en asuntos de interés público, como la seguridad vehicular. En este sentido, la sola adopción de un reglamento técnico que implique un cambio regulatorio que afecte a los inversionistas extranjeros del sector automotriz no supondría *per se* una infracción de las disposiciones sobre expropiación indirecta o trato justo y equitativo (TJE) de los tratados de inversión en los que Colombia es actualmente parte. En efecto, hoy en día la mayoría de los tribunales reconocen que, en ejercicio de la autoridad regulatoria de los Estados, las legislaciones de los países pueden cambiar en contravía de los intereses de los inversionistas¹.

Sin embargo, un tribunal de inversiones analizará las características tanto procedimentales como sustantivas de un eventual acto regulatorio que consista en la adopción e implementación de reglamentos técnicos sobre seguridad vehicular con fundamento en las normas de la CEPE. En este contexto, tendrá particular relevancia la observancia de la obligación de proveer un TJE a los inversionistas. El examen se centra en la conducta del Estado regulador propiamente; es decir, se evalúa el proceso regulatorio llevado a cabo por dicho Estado (Montt, 2009, p. 263). Para tal efecto, el TJE concentra múltiples obligaciones para los Estados, que incluyen,

1 Saluka Investments B.V. v. República Checa, UNCITRAL (PCA, 2008).

entre otras, actuar con buena fe, apegarse al debido proceso, transparencia y respetar las legítimas expectativas de los inversionistas (Dolzer, 2014). Aunque los términos de la obligación de transparencia han sido vagamente definidos en sede de arbitraje de inversiones, es posible afirmar que tal exigencia implica involucrar en el proceso legislativo a los actores relevantes que podrían verse afectados por la determinada medida regulatoria (Henckels, 2020).

En cuanto a la protección de las legítimas expectativas, por regla general, estas se asocian con representaciones o declaraciones de los Estados que están dirigidas específicamente a uno o varios inversionistas, con compromisos contractuales o cláusulas de estabilidad jurídica. Sin embargo, en el arbitraje de inversiones se ha aceptado que las legítimas expectativas pueden surgir con ocasión del marco regulatorio general de un país².

Por su parte, la Corte Constitucional ha declarado que la protección de las legítimas expectativas es compatible con la Constitución Política de Colombia solo cuando estas

se deriven de actos específicos y reiterados llevados a cabo por la Parte Contratante que induzcan al inversionista de buena fe a realizar o mantener la inversión y que se trate de cambios abruptos e inesperados efectuados por las autoridades públicas y que afecten su inversión (Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-252 de junio 6 de 2019, párr. 2015).

Por consiguiente, no habría lugar a legítimas expectativas surgidas con ocasión de disposiciones generales y abstractas, como lo sería un reglamento técnico.

Los tribunales de inversiones emplean el análisis de razonabilidad o el test de proporcionalidad como medio para establecer si una medida ha infringido las expectativas legítimas de los inversionistas (Henckels, 2015). Estas herramientas interpretativas buscan asegurar que las medidas regulatorias verdaderamente tengan relación con los objetivos declarados, y que afecten las expectativas de los inversores no más de lo necesario para asegurar la realización de tales objetivos³. Por otro lado, las

2 Masdar Solar & Wind Cooperatief U.A. v. El Reino de España, ARB/14/1, párr. 489 et seq. (ICSID, 2018)

3 Eiser Infrastructure Ltd. vs. The Kingdom of Spain, ARB/13/36, párr.382-383 (ICSID, 2017). Véase también: El Paso Energy International Company v. Argentina, ARB/03/15, supra n.109 párr. 365 y 402 (ICSID, 2011).

expectativas de los inversionistas deben ser razonables. Es decir, a estos les asiste un deber de debida diligencia, en el sentido de que deben conocer el entorno regulatorio en el cual invierten⁴.

Así, el sector automotriz debería estar en capacidad de anticiparse a que: a) por tratarse de una industria altamente regulada, se espera que los Estados introduzcan progresivamente nuevas medidas regulatorias en materia de seguridad en respuesta a los cambios en la industria, como adelantos tecnológicos o la expedición de normas internacionales pertinentes; y b) estando las normas de la CEPE comprendidas en la categoría de norma internacional relevante en la materia, los inversionistas pueden razonablemente esperar que los Estados las tomen como fundamento de sus reglamentos técnicos.

Recomendaciones para Colombia desde el derecho internacional de inversiones

- a. El alcance del deber de transparencia derivado del estándar de TJE requiere que se involucre a los actores relevantes en las discusiones que están encaminadas a la adopción de nuevos reglamentos técnicos sobre seguridad vehicular.
- b. En consonancia con la jurisprudencia arbitral y constitucional colombiana, es importante que se les conceda a los actores relevantes un plazo razonable de adaptación para que implementen las nuevas especificaciones técnicas que sean producto de los reglamentos técnicos adoptados por Colombia en el futuro. En todo caso, Colombia también deberá proceder de esta manera por el solo hecho de ser Miembro de la OMC.
- c. Las medidas deben ser razonables y proporcionadas para que no constituyan una infracción del TJE. Al respecto, un aspecto importante a tener en cuenta es que las normas de la CEPE son reconocidas internacionalmente como normas idóneas y eficaces en materia de seguridad vial, lo que contribuye a que se satisfaga este requerimiento.

⁴ Duke Energy Electroquil Partners & Electroquil S.A v. República de Ecuador, ARB 04/19, párr. 340. (CIADI, 2008).

RECOMENDACIONES

PARA COLOMBIA DESDE EL DERECHO INTERNACIONAL DE INVERSIONES



A

El arbitraje internacional de inversiones gradualmente ha reconocido el derecho soberano que les asiste a los Estados para regular en asuntos de interés público, como la seguridad vehicular.

Por tanto, las regulaciones en Seguridad Vehicular, no supondrían per se una infracción de las disposiciones sobre expropiación indirecta o trato justo y equitativo (TJE)

B



C

Los tribunales reconocen la autoridad regulatoria de los Estados, las legislaciones de los países pueden cambiar en contravía de los intereses de los inversionistas



D

En cuanto a la protección de las legítimas expectativas se ha aceptado que las legítimas expectativas pueden surgir con ocasión del cambio regulatorio de un país.



E

Pero la Corte Constitucional, definió que las legítimas expectativas deben derivar de actos específicos. Por lo que no habría lugar a legítimas expectativas surgidas con ocasión de disposiciones generales y abstractas, como lo sería un reglamento técnico.



7. PROCEDIMIENTO PARA ADHERIRSE A LOS ACUERDOS DEL WP.29

¿Cómo es el proceso, desde el punto del derecho internacional, que requeriría adelantar el Estado de Colombia para adherirse a los acuerdos del WP.29?

La Corte Constitucional ha señalado que los tratados internacionales son actos jurídicos complejos, ya que se desarrollan en distintos momentos y se requiere, para que el Estado colombiano adquiera válidamente obligaciones internacionales, de la participación de las tres ramas del poder público¹. Ciertamente, estas participan en un proceso secuencial que comprende:

1. La negociación o suscripción del tratado por parte de los representantes de gobierno,
2. su aprobación interna por parte del Congreso,
3. la sanción presidencial,
4. la revisión de constitucionalidad por parte de la Corte Constitucional y
5. su ratificación final.

El primer paso, la suscripción del tratado, le corresponde a la rama ejecutiva, ya que el gobierno nacional, como encargado de dirigir las relaciones internacionales, es quien toma la decisión política de negociar y suscribir determinado tratado o de adherirse a uno ya existente, como sería el caso de los Acuerdos del WP.29². El segundo paso es someter el tratado a la aprobación del Congreso³. La aprobación de un tratado internacional

¹ Corte Constitucional de Colombia, Auto 288 de 2010, p. 47 (M.P. Jorge Iván Palacio Palacio; 17 de agosto de 2010).

² Constitución Política de Colombia [const.]. Art 189.2. Julio 7 de 1991 (Colombia).

³ Constitución Política de Colombia [const.]. Art. 150.16. Julio 7 de 1991

tiene origen en el senado y se tramita según el procedimiento propio de las leyes ordinarias. El tercer paso es la sanción presidencial, que consiste en la firma del Presidente de la República a la ley de aprobación. El cuarto es someter la ley aprobatoria al control de constitucionalidad⁴. Acorde con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, el control que se ejerce sobre los tratados internacionales y sus leyes aprobatorias se caracteriza por ser previo al perfeccionamiento del tratado. En este proceso, la Corte debe analizar tanto los aspectos formales como los materiales de la ley y el tratado, confrontándolos con todo el texto constitucional. Finalmente, emitida la sentencia de constitucionalidad sobre la ley, el ejecutivo entra nuevamente en escena, esta vez para ratificar el tratado, con lo cual quedará manifestado el consentimiento por parte del Estado de obligarse.

Este es el trámite que, a la luz del derecho interno, deberán seguir los Acuerdos del WP.29 para entrar en vigor en Colombia, pues se trata de tratados generadores de nuevas obligaciones para el Estado colombiano, que no simplemente se limitan a desarrollar obligaciones internacionales ya existentes en virtud de otro tratado⁵.

La CEPE ha puesto en consideración de las partes interesadas en adherirse a los Acuerdos del WP.29 una hoja de ruta que contiene los pasos a seguir para su adhesión e implementación⁶. La hoja de ruta contempla un proceso de cuatro etapas. En la primera etapa, de coordinación a nivel interno, se designa una autoridad competente para todo lo relacionado con los acuerdos. En la segunda etapa se debe realizar una planeación estratégica tendiente a determinar cuáles de las normas de la CEPE serán aplicadas al momento de la adhesión. En la tercera etapa ocurre la adhesión propiamente dicha, para lo cual es necesario que se deposite un instrumento de adhesión ante la Secretaría General de las Naciones Unidas. Finalmente, en la cuarta etapa, deberá crearse una red de instituciones encargadas de realizar las inspecciones técnicas y las evaluaciones de conformidad, así como adoptarse toda la legislación nacional pertinente para la implementación de los acuerdos.

(Colombia).

- 4 Constitución Política de Colombia [const.]. Art. 241.10. Julio 7 de 1991 (Colombia).
- 5 Caso en el cual se trataría de un tratado simplificado, el cual no requiere ratificación del Congreso. Véase: Auto 288 de 2010, p. 55.
- 6 Las hojas de ruta en cuestión se pueden consultar a través del siguiente enlace: https://www.unece.org/trans/main/wp29/roadmap_accession_implementation.html

La Corte Constitucional ha señalado que los tratados internacionales son actos jurídicos complejos



Este es el trámite que, a la luz del derecho interno, deberán seguir los Acuerdos del WP.29, puesto que se trata de tratados generadores de nuevas obligaciones para el Estado colombiano.

Procedimiento para adherirse a las normas del WP.29

La CEPE ha puesto a las partes interesadas en adherirse a los Acuerdos del WP.29, una hoja de ruta que contiene cuatro etapas a seguir para su adhesión e implementación:

A

La primera etapa, comprende una coordinación a nivel interno, con el objetivo de designar una autoridad competente para todo lo relacionado con los Acuerdos.

B

En la segunda etapa se debe realizar una planeación estratégica tendiente a determinar cuáles de las normas de la CEPE que serán aplicadas al momento de la adhesión.

C

En la tercera etapa comprende la adhesión, para lo cual es necesario que se deposite un instrumento de adhesión ante la Secretaría General de las Naciones Unidas.

D

Finalmente, en la cuarta etapa, deberá crearse una red de instituciones encargadas de realizar las inspecciones técnicas y las evaluaciones de conformidad, así como adoptar toda la legislación nacional pertinente para la implementación de los Acuerdos.

8. CONCLUSIÓN

En la era de la globalización económica, existen tensiones entre los objetivos de la liberalización del comercio y la protección y promoción de la salud y la equidad sanitaria. En este documento hemos presentado diferentes argumentos para sustentar que la adopción de un marco normativo en seguridad vehicular —que sea acorde con la normativa internacional del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29)— se ajusta a las obligaciones y compromisos adquiridos por Colombia en el marco del derecho internacional económico, tanto en el ámbito de la OMC como en el derecho internacional de las inversiones. En otras palabras, se trata de obligaciones compatibles dentro del derecho internacional.

LISTA DE ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

- OTC: Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio
- CVDT: Convención de Viena sobre el derecho de los Tratados
- CEPE: Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa
- FMVSS (por sus siglas en inglés): Estándares Federales de Seguridad para Vehículos Motorizados de Estados Unidos
- WP.29: Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos
- OMC: Organización Mundial del Comercio
- RTM: Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas
- TLC: Tratado de Libre Comercio
- TJE: Trato Justo y Equitativo

BIBLIOGRAFÍA

- Agreement concerning the Adoption of Harmonized Technical United Nations Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be Fitted and/or be Used on Wheeled Vehicles and the Conditions for Reciprocal Recognition of Approvals Granted on the Basis of these United Nations Regulations. 20 de mar. de 1958, 335 U.N.T.S. 211. <https://bit.ly/3l9kBCV>
- Agreement concerning the Adoption of Uniform Conditions for Periodical Technical Inspection of Wheeled Vehicles and the Reciprocal Recognition of such Inspections. 13 de nov. de 1997, U.N.T.S. C.N.532.2001. TREATIES-2. <https://bit.ly/3A7wnSp>
- Agreement concerning the Establishing of Global Technical Regulations for Wheeled Vehicles, Equipment and Parts which can be fitted and/or be used on Wheeled Vehicles. 25 de jun de 1998, 2119 U.N.T.S. 119. <https://bit.ly/2YhVIBW>
- Barrios Villarreal, A. (2018). *International Standardization and the Agreement on Technical Barriers to Trade*. Cambridge University Press. <https://doi.org/gvsk>
- Chakraborty, D., Chaisse, J. & Pahari, S. (2020). Global auto industry and product standards: A critical review of India's economic and regulatory experience. *Journal of International Trade Law and Policy*, 19 (1), 8-35. <https://doi.org/gvsm>
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-252 / 19 de 2019 (M.P. Carlos Berنال Pulido; 6 de junio de 2019)
- Corte Constitucional de Colombia. Auto 288/10 de 2010 (M.P. Jorge Iván Palacio Palacio; 17 de agosto de 2010)
- Dolzer, R. (2014). Fair and Equitable Treatment: Today's Contours. *Santa Clara Journal of International Law*, 12(1), 7-33.
- Henckels, C. (2015). *Proportionality and Deference in Investor-State Arbitration: Balancing Investment Protection and Regulatory Autonomy*. Cambridge University Press.
- Henckels, C. (2020). A Duty to Consult Foreign Investors When Changing the Regulatory Framework? Implications for Non-Communicable Disease Prevention and Beyond, *The Journal of World Investment & Trade*, 21(5), 698-723. <https://doi.org/gvsn>
- Molina, A.C. & Khoroshavina, V. (2015). TBT Provisions in Regional Trade Agreements: To What Extent Do They Go Beyond the WTO TBT Agreement? (Staff Working Paper ERSD-2015-09). World Trade Organization, Economic Research and Statistics Division.

- Montt, S. (2009). *State Liability in Investment Treaty Arbitration: Global Constitutional and Administrative Law in the BIT Generation*. Hart Publishing.
- Sifonios, D. (2018). *Environmental Process and Production Methods (PPMs) in WTO Law*. Springer.

• DOCUMENTOS 1

ETNORREPARACIONES.
La justicia colectiva étnica y la reparación a pueblos indígenas y comunidades afrodescendientes en Colombia

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Yukyan Lam
2011

• DOCUMENTOS 2

LA CONSULTA PREVIA: DILEMAS Y SOLUCIONES. Lecciones del proceso de construcción del decreto de reparación y restitución de tierras para pueblos indígenas en Colombia

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Natalia Orduz Salinas
2012

• DOCUMENTOS 3

LA ADICCIÓN PUNITIVA.
La desproporción de leyes de drogas en América Latina

Publicación digital e impresa
Rodrigo Uprimny, Diana Esther Guzmán, Jorge Parra Norato
2012

• DOCUMENTOS 4

ORDEN PÚBLICO Y PERFILES RACIALES. Experiencias de afrocolombianos con la policía en Cali

Publicación digital e impresa
Yukyan Lam, Camilo Ávila
2013

• DOCUMENTOS 5

INSTITUCIONES Y NARCOTRÁFICO.
La geografía judicial de los delitos de drogas en Colombia

Publicación digital
Mauricio García Villegas,
Jose Rafael Espinosa Restrepo,
Felipe Jiménez Ángel
2013

• DOCUMENTOS 6

ENTRE ESTEREOTIPOS:
Trayectorias laborales de mujeres y hombres en Colombia

Publicación digital
Diana Esther Guzmán,
Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 7

LA DISCRIMINACIÓN RACIAL EN EL TRABAJO. Un estudio experimental en Bogotá

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Juan Camilo Cárdenas C.,
Juan David Oviedo M.,
Sebastián Villamizar S.
2013

• DOCUMENTOS 8

LA REGULACIÓN DE LA INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO EN COLOMBIA

Publicación digital
Annika Dalén, Diana Esther Guzmán, Paola Molano
2013

• DOCUMENTOS 9

ACOSO LABORAL

Publicación digital
Diana Guzmán, Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 10

ACCESO A LA JUSTICIA. Mujeres, conflicto armado y justicia

Publicación digital
Diana Esther Guzmán Rodríguez,
Sylvia Prieto Dávila
2013

• DOCUMENTOS 11

LA IMPLEMENTACIÓN DE LA DESPENALIZACIÓN PARCIAL DEL ABORTO

Publicación digital e impresa
Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 12

**RESTITUCIÓN DE TIERRAS
Y ENFOQUE DE GÉNERO**

Publicación digital e impresa
Diana Esther Guzmán,
Nina Chaparro
2013

• DOCUMENTOS 13

**RAZA Y VIVIENDA EN COLOMBIA.
La segregación residencial
y las condiciones de vida
en las ciudades**

Publicación digital e impresa
María José Álvarez Rivadulla,
César Rodríguez Garavito,
Sebastián Villamizar Santamaría,
Natalia Duarte
2013

• DOCUMENTOS 14

**PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE
LAS MUJERES Y PARTIDOS.
Posibilidades a partir de la
reforma política de 2011.**

Publicación digital
Diana Esther Guzmán Rodríguez,
Sylvia Prieto Dávila
2013

• DOCUMENTOS 15

**BANCADA DE MUJERES
DEL CONGRESO. Una historia
por contar**

Publicación digital
Sylvia Cristina Prieto Dávila,
Diana Guzmán Rodríguez
2013

• DOCUMENTOS 16

**OBLIGACIONES CRUZADAS.
Políticas de drogas y derechos
humanos**

Publicación digital
Diana Guzmán, Jorge Parra,
Rodrigo Uprimny
2013

• DOCUMENTOS 17

**GUÍA PARA IMPLEMENTAR
DECISIONES
SOBRE DERECHOS SOCIALES.
Estrategias para los jueces,
funcionarios y activistas**

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Celeste Kauffman
2014

• DOCUMENTOS 18

**VIGILANCIA DE LAS
COMUNICACIONES EN COLOMBIA.
El abismo entre la capacidad
tecnológica y los controles legales**

Publicación digital e impresa
Carlos Cortés Castillo
2014

• DOCUMENTOS 19

**NO INTERRUPIR EL DERECHO.
Facultades de la Superintendencia
Nacional de Salud
en materia de IVE**

Publicación digital
Nina Chaparro González,
Annika Dalén
2015

• DOCUMENTOS 20

**DATOS PERSONALES EN
INFORMACIÓN PÚBLICA.
Oscuridad en lo privado y luz en lo
público**

Publicación digital e impresa
Vivian Newman
2015

• DOCUMENTOS 21

**REQUISAS, ¿A DISCRECIÓN?
Una tensión entre seguridad e
intimidad**

Publicación digital e impresa
Sebastián Lalinde Ordóñez
2015

• DOCUMENTOS 22

FORMACIÓN EN VIOLENCIA SEXUAL EN EL CONFLICTO ARMADO.
Una propuesta metodológica para funcionarios

Publicación digital

Silvia Rojas Castro, Annika Dalén
2015

• DOCUMENTOS 23

CASAS DE JUSTICIA:
una buena idea mal administrada

Publicación digital

Equipo de investigación:

Mauricio García Villegas,
Jose Rafael Espinosa Restrepo,
Sebastián Lalinde Ordóñez,
Lina Arroyave Velásquez,
Carolina Villadiego Burbano
2015

• DOCUMENTOS 24

LOS REMEDIOS QUE DA EL DERECHO. El papel del juez constitucional cuando la interrupción del embarazo no se garantiza

Publicación digital

Diana Esther Guzmán,
Nina Chaparro González
2015

• DOCUMENTOS 25

EL EJERCICIO DE LA INTERRUPTIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO EN EL MARCO DEL CONFLICTO ARMADO

Publicación digital

Margarita Martínez Osorio,
Annika Dalén,
Diana Esther Guzmán,
Nina Chaparro González
2015

• DOCUMENTOS 26

CUIDADOS PALIATIVOS.
Abordaje de la atención en salud desde un enfoque de derechos humanos

Publicación digital e impresa

Isabel Pereira Arana
2016

• DOCUMENTOS 27

SARAYAKU ANTE EL SISTEMA INTERAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS.

Justicia para el pueblo del Medio Día y su selva viviente

Publicación digital e impresa

Mario Melo Cevallos
2016

• DOCUMENTOS 28

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

LOS TERRITORIOS DE LA PAZ.
La construcción del estado local en Colombia

Publicación digital e impresa

Mauricio García Villegas,
Nicolás Torres Echeverry,
Javier Revelo Rebolledo,
Jose R. Espinosa Restrepo,
Natalia Duarte Mayorga
2016

• DOCUMENTOS 29

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

NEGOCIANDO DESDE LOS MÁRGENES. La participación política de las mujeres en los procesos de paz en Colombia (1982-2016)

Publicación digital e impresa

Nina Chaparro González,
Margarita Martínez Osorio
2016

• DOCUMENTOS 30

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

LA PAZ AMBIENTAL.
Retos y propuestas para el posacuerdo

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito,
Diana Rodríguez Franco,
Helena Durán Crane
2016

• DOCUMENTOS 31

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**ACCESO A LOS ARCHIVOS
DE INTELIGENCIA Y
CONTRAİNTELIGENCIA EN EL
MARCO DEL POSACUERDO**

Publicación digital e impresa
Ana María Ramírez Mourraile,
María Paula Ángel Arango,
Mauricio Albarracín Caballero,
Rodrigo Uprimny Yepes,
Vivian Newman Pont
2017

• DOCUMENTOS 32

**JUSTICIA TRANSICIONAL Y ACCIÓN
SIN DAÑO. Una reflexión desde el
proceso de restitución de tierras**

Publicación digital e impresa
Aura Patricia Bolívar Jaime, Olga
del Pilar Vásquez Cruz
2017

• DOCUMENTOS 33

**SIN REGLAS NI CONTROLES.
Regulación de la publicidad
de alimentos y bebidas dirigida
a menores de edad**

Publicación digital e impresa
Diana Guarnizo Peralta
2017

• DOCUMENTOS 34

**ACADEMIA Y CIUDADANÍA.
Profesores universitarios
cumpliendo y violando normas**

Publicación digital e impresa
Mauricio García Villegas,
Nicolás Torres Echeverry,
Andrea Ramírez Pisco,
Juan Camilo Cárdenas Campo
2017

• DOCUMENTOS 35

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**ESTRATEGIAS PARA UNA REFORMA
RURAL TRANSICIONAL**

Publicación digital e impresa
Nelson Camilo Sánchez León
2017

• DOCUMENTOS 36

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**SISTEMA DE JUSTICIA TERRITORIAL
PARA LA PAZ**

Publicación digital e impresa
Carolina Villadiego Burbano,
Sebastián Lalinde Ordóñez
2017

• DOCUMENTOS 37

**DELITOS DE DROGAS Y
SOBREDOSIS CARCELARIA
EN COLOMBIA**

Publicación digital e impresa
Rodrigo Uprimny Yepes,
Sergio Chaparro Hernández,
Luis Felipe Cruz Olivera
2017

• DOCUMENTOS 38

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**COCA, INSTITUCIONES
Y DESARROLLO. Los retos de los
municipios productores
en el posacuerdo**

Publicación digital e impresa
Sergio Chaparro Hernández,
Luis Felipe Cruz Olivera
2017

• DOCUMENTOS 39

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

**RESTITUCIÓN DE TIERRAS,
POLÍTICA DE VIVIENDA
Y PROYECTOS PRODUCTIVOS.
Ideas para el posacuerdo**

Publicación digital e impresa
Aura Patricia Bolívar Jaime,
Angie Paola Botero Giraldo,
Laura Gabriela Gutiérrez Baquero
2017

• DOCUMENTOS 40

**CÁRCEL O MUERTE. El secreto
profesional como garantía
fundamental en casos de aborto**

Publicación digital
Ana Jimena Bautista Revelo,
Anna Joseph, Margarita Martínez
Osorio
2017

• DOCUMENTOS 41

SOBREDOSIS CARCELARIA Y POLÍTICA DE DROGAS EN AMÉRICA LATINA

Publicación digital e impresa
Sergio Chaparro Hernández,
Catalina Pérez Correa
2017

• DOCUMENTOS 42

SOBREPESO Y CONTRAPESOS. La autorregulación de la industria no es suficiente para proteger a los menores de edad

Publicación digital e impresa
Valentina Rozo Rangel
2017

• DOCUMENTOS 43

VÍCTIMAS Y PRENSA DESPUÉS DE LA GUERRA. Tensiones entre intimidad, verdad histórica y libertad de expresión

Publicación digital e impresa
Vivian Newman Pont,
María Paula Ángel Arango,
María Ximena Dávila Contreras
2018

• DOCUMENTOS 44

LO QUE NO DEBE SER CONTADO. Tensiones entre el derecho a la intimidad y el acceso a la información en casos de interrupción voluntaria del embarazo

Publicación digital
Nina Chaparro González,
Diana Esther Guzmán,
Silvia Rojas Castro
2018

• DOCUMENTOS 45

POSCONFLICTO Y VIOLENCIA SEXUAL. La garantía de la interrupción voluntaria del embarazo en los municipios priorizados para la paz

Publicación digital
Ana Jimena Bautista Revelo,
Blanca Capacho Niño,
Margarita Martínez Osorio
2018

• DOCUMENTOS 46

UN CAMINO TRUNCADO. Los derechos sexuales y reproductivos en Montes de María

Publicación digital e impresa
María Ximena Dávila,
Margarita Martínez, Nina Chaparro
2019

• DOCUMENTOS 47

ETIQUETAS SIN DERECHOS. Etiquetado de productos comestibles: un análisis desde los derechos humanos

Publicación digital e impresa
Diana Guarnizo, Ana María Narvárez
2019

• DOCUMENTOS 48

RENDICIÓN DE CUENTAS DE GOOGLE Y OTROS NEGOCIOS EN COLOMBIA. La protección de datos personales en la era digital

Publicación digital e impresa
Vivian Newman Pont,
María Paula Ángel Arango
2019

• DOCUMENTOS 49

ELOGIO A LA BULLA. Protesta y democracia en Colombia

Publicación digital e impresa
Sebastián Lalinde Ordóñez
2019

• DOCUMENTOS 50

LOS TERCEROS COMPLEJOS.
La competencia limitada de la
Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital e impresa
Sabine Michalowski,
Alejandro Jiménez Ospina,
Hobeth Martínez Carrillo,
Daniel Marín López
2019

• DOCUMENTOS 51

DIME DÓNDE ESTUDIAS Y TE DIRÉ
QUÉ COMES. Oferta y publicidad
en tiendas escolares de Bogotá

Publicación digital e impresa
Valentina Roza Ángel
2019

• DOCUMENTOS 52

LOS CAMINOS DE DOLOR.
Acceso a cuidados paliativos
y tratamiento por consumo
de heroína en Colombia

Publicación digital e impresa
Isabel Pereira, Lucía Ramírez
2019

• DOCUMENTOS 53

LOS SEGUNDOS OCUPANTES
EN EL PROCESO DE RESTITUCIÓN
DE TIERRAS. Reto a la reparación
con vocación transformadora

Publicación digital e impresa
Hobeth Martínez Carrillo
2019

• DOCUMENTOS 54

CANNABIS EN LATINOAMÉRICA.
La ola verde y los retos hacia la
regulación

Publicación digital e impresa
Alejandro Corda, Ernesto Cortés,
Diego Piñol Arriagada
2019

• DOCUMENTOS 55

ACCESO, PROMOCIÓN Y
PERMANENCIA DE NIÑOS, NIÑAS
Y ADOLESCENTES MIGRANTES
EN EL SISTEMA EDUCATIVO
COLOMBIANO. Avances, retos
y recomendaciones

Publicación digital e impresa
Silvia Ruiz Mancera,
Lucía Ramírez Bolívar,
Valentina Roza Ángel
2020

• DOCUMENTOS 56

ENTRE LA BATA Y LA TOGA.
El rol de los tribunales de ética
médica en la garantía de los
derechos sexuales y reproductivos

Publicación digital e impresa
María Ximena Dávila,
Nina Chaparro
2020

• DOCUMENTOS 57

LA IMAGINACIÓN MORAL EN EL
TRÁNSITO HACIA LA PAZ.
Experiencias regionales
de convivencia pacífica en Montes
de María

Publicación digital
Ivonne Elena Díaz García
2020

• DOCUMENTOS 58

FESTÍN DE DATOS.
Empresas y datos personales en
América Latina

Publicación digital e impresa
Coordinadores académicos:
Vivian Newman Pont,
Juan Carlos Upegui,
Daniel Ospina-Celis
2020

• DOCUMENTOS 59

CATASTRO PARA LA PAZ.
Tensiones, problemas,
posibilidades

Publicación digital e impresa
Felipe León, Juana Dávila Sáenz
2020

• DOCUMENTOS 60

¿RESTITUCIÓN DE PAPEL? Notas sobre el cumplimiento del posfallo

Publicación digital
Cheryl Morris Rada,
Ana Jimena Bautista Revelo,
Juana Dávila Sáenz
2020

• DOCUMENTOS 61

¿A QUIÉNES SANCIONAR? Máximos responsables y participación determinante en la Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital e impresa
Sabine Michalowski,
Michael Cruz Rodríguez,
Hobeth Martínez Carrillo
2020

• DOCUMENTOS 62

DISCRIMINACIÓN DE GÉNERO EN EL FÚTBOL. Construir una caja de herramientas para la igualdad de género en el juego bonito

Publicación digital
Rachel Davidson Raycraft,
Rebecca Robinson, Jolena Zabel
Colaboradores:
Nelson Camilo Sánchez León,
María Ximena Dávila,
Nina Chaparro González
2020

• DOCUMENTOS 63

LOS PUEBLOS ÉTNICOS DE COLOMBIA. Derechos territoriales y reparaciones. Módulo de formación para procuradores y servidores del Ministerio Público

Publicación digital e impresa
María Paula Tostón Sarmiento
2020

• DOCUMENTOS 64

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL SECTOR EXTRACTIVO EN COLOMBIA

Publicación digital e impresa
Fabio E. Velásquez
2021

• DOCUMENTOS 65

LA GUERRA EN MOVIMIENTO. Tomas guerrilleras y crímenes de guerra en la ejecución del plan estratégico de las FARC-EP en el Tolima (1993-2002)

Publicación digital e impresa
Juana Dávila Sáenz, Felipe León,
Bibiana Ramírez, Ricardo Cruz,
Juan Diego Restrepo
2021

• DOCUMENTOS 66

OMISIONES QUE MATAN. Estándares en seguridad vehicular y calidad del aire, su impacto en los derechos humanos

Publicación digital e impresa
Paula Angarita Tovar,
Johnattan García Ruiz,
Diana Guarnizo Peralta
2021

• DOCUMENTOS 67

DERECHOS HUMANOS POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

TERRITORIO WAYÚU: ENTRE DISTANCIAS Y AUSENCIAS. Pobreza alimentaria, malnutrición y acceso a agua potable en los entornos escolares de Uribia

Publicación digital e impresa
Julián Gutiérrez-Martínez,
Ana María Narvárez Olaya,
Johnattan García Ruiz,
Diana Guarnizo Peralta
2021

• DOCUMENTOS 68

DERECHOS HUMANOS POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

MUJERES, CALLE Y PROHIBICIÓN: Cuidado y violencia a los dos lados del Otún

Publicación digital e impresa
Isabel Pereira Arana,
María Ximena Dávila Contreras,
Mariana Escobar Roldán,
David Filomena Velandia,
Angélica Jiménez Izquierdo,
Hugo Castro Cortés
2021

• DOCUMENTOS 69

DERECHOS HUMANOS
POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**LA DESIGUALDAD QUE
RESPIRAMOS. Una mirada desde
la justicia ambiental a la política
de descontaminación del aire en
Bogotá 2010-2020**

Publicación digital e impresa
Diana León Torres,
Sebastián Rubiano,
Vanessa Daza Castillo
2021

• DOCUMENTOS 73

**NORMAS, VEHÍCULOS Y USUARIOS:
un análisis constitucional
de siniestralidad y seguridad
vehicular en Colombia**

Publicación digital e impresa
Paula Angarita Tovar
Diana, Guarnizo Peralta
2021

• DOCUMENTOS 70

DERECHOS HUMANOS
POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**EDUCACIÓN Y CLASES SOCIALES
EN COLOMBIA. Un estudio sobre
apartheid educativo**

Publicación digital e impresa
Mauricio García Villegas,
Leonardo Fergusson
2021

• DOCUMENTOS 71

DERECHOS HUMANOS
POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**DESIGUALDADES DIGITALES.
Aproximación sociojurídica al
acceso a Internet en Colombia**

Publicación digital e impresa
Víctor Práxedes Saavedra Rionda,
Daniel Ospina-Celis,
Juan Carlos Upegui Mejía,
Diana C. León Torres
2021

• DOCUMENTOS 72

**¿CÓMO CONTRIBUIR A LA PAZ CON
VERDAD Y JUSTICIA? Aportes a
la verdad y reconocimiento de
responsabilidad por quienes serán
seleccionados en la Jurisdicción
Especial para la Paz**

Publicación digital e impresa
Sabine Michalowski,
Michael Cruz Rodríguez,
Hobeth Martínez Carrillo
2021

SEGURIDAD VEHICULAR Y DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO: PREGUNTAS Y RESPUESTAS PARA COLOMBIA

Cada año, millones de personas en todo el mundo mueren por causas prevenibles relacionadas con afectaciones a la salud pública, entre ellas los siniestros de tránsito. Conscientes de la importancia del marco regulatorio para la mejora de las condiciones de movilidad, el Decenio de Acción para la Seguridad Vial recomendó la adopción de estándares en seguridad vehicular como uno de los pilares fundamentales para abordar esta problemática de salud pública. Sin embargo, la incorporación de estándares regulatorios más claros en materia de seguridad vehicular trae también nuevas preguntas para Colombia. La finalidad de este documento es, entonces, analizar de manera sencilla y práctica las implicaciones que traería para Colombia la incorporación de estándares internacionales en seguridad vehicular, y cómo se armonizan estos con los compromisos adquiridos por el país en el marco de los acuerdos comerciales e inversión.

978-628-7517-08-0



9 786287 517080