



Naciones Unidas

**Informe de la Conferencia Ministerial
Internacional de Países en Desarrollo sin
Litoral y de Tránsito y de Países Donantes
y de las Instituciones Financieras y de
Desarrollo Internacionales sobre la
Cooperación en materia de Transporte
de Tránsito**

Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003

**Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de
Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países
Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo
Internacionales sobre la Cooperación en materia de
Transporte de Tránsito**

Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003



Naciones Unidas • Nueva York, 2003

Nota

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y números.

Las designaciones empleadas y la presentación del material que figura en este documento no entrañan opinión alguna de la Secretaría sobre la situación jurídica de un país, territorio, ciudad o zona o sobre sus autoridades o la delimitación de sus fronteras.

A/CONF.202/3

Índice

<i>Capítulo</i>	<i>Página</i>
I. Participantes y organización de los trabajos	1
A. Fecha y lugar de la Conferencia.	1
B. Participantes	1
C. Apertura de la Conferencia	3
D. Elección del Presidente y otros miembros de la Mesa de la Conferencia.	3
E. Aprobación del reglamento de la Conferencia	3
F. Aprobación del programa y otras cuestiones de organización.	4
G. Credenciales de los representantes en la Conferencia	4
H. Documentación	4
II. Examen del proyecto de programa de acción de la Conferencia	6
III. Examen del proyecto de declaración de la Conferencia.	7
IV. Actividades paralelas	8
V. Aprobación de los documentos finales de la Conferencia	9
VI. Aprobación del informe de la Conferencia	10
<i>Anexo</i>	
I. Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito	11
II. Declaración de Almaty	26
III. Expresión de agradecimiento al pueblo y al Gobierno de la República de Kazajstán	29

Capítulo I

Participantes y organización de los trabajos

A. Fecha y lugar de la Conferencia

1. La Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito tuvo lugar en Almaty (Kazajstán) los días 28 y 29 de agosto de 2003, de conformidad con las resoluciones de la Asamblea General 56/180 y 57/242. La Conferencia celebró cuatro sesiones plenarias (primera a cuarta).

B. Participantes

2. Estuvieron representados en la Conferencia los siguientes Estados y organizaciones regionales de integración económica:

Afganistán	Grecia
Alemania	Guinea
Angola	Hungría
Arabia Saudita	India
Argelia	Indonesia
Armenia	Irán (República Islámica del
Azerbaiyán	Israel
Bangladesh	Italia
Belarús	Jamahiriyá Árabe Libia
Bélgica	Japón
Benin	Kazajstán
Bhután	Kenya
Bolivia	Kirguistán
Bulgaria	Lesotho
Burkina Faso	Letonia
Burundi	Lituania
Camerún	Malasia
Canadá	Malawi
Comunidad Europea	Mali
Chile	Mongolia
China	Mozambique
Djibouti	Myanmar
Egipto	Namibia
Eritrea	Nepal
Eslovenia	Níger
España	Países Bajos
Estados Unidos de América	Pakistán
Etiopía	Paraguay
Federación de Rusia	Perú
Francia	Polonia
Georgia	República Centroafricana
Ghana	República Checa

República de Corea	Togo
República Democrática del Congo	Turkmenistán
República Democrática Popular Lao	Turquía
República de Moldova	Ucrania
República Unida de Tanzania	Uganda
Rwanda	Uzbekistán
Sudáfrica	Viet Nam
Suiza	Zambia
Tailandia	Zimbabwe
Tayikistán	

3. Estuvo representada la entidad indicada a continuación, que recibió una invitación para participar como observadora en la Conferencia:

Palestina

4. Estuvieron representadas las secretarías de las siguientes comisiones regionales:

Comisión Económica para Europa
Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
Comisión Económica para África

5. Estuvieron representados los siguientes órganos y programas de las Naciones Unidas:

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
Fondo de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la Capitalización

6. Estuvieron representados los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Banco Mundial
Fondo Monetario Internacional

7. Estuvieron representadas las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Banco Asiático de Desarrollo
Banco Islámico de Desarrollo
Cámara de Comercio Internacional
Comunidad de Estados Independientes
Fondo Común para los Productos Básicos
Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
Mercado Común para África oriental y África austral
Organización Internacional para las Migraciones
Organización Mundial de Aduanas
Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa
Programa del Corredor Europa-Cáucaso-Asia
Unión Internacional de Transportes por Carretera

C. Apertura de la Conferencia

8. El 28 de agosto, el Secretario General Adjunto Anwarul Chowdhury, Secretario General de la Conferencia y Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, declaró abierta la Conferencia y leyó un mensaje del Secretario General.

9. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, formuló una declaración el Excmo. Sr. Nursultan Nazarbayev, Presidente de Kazajstán.

10. En la misma sesión, formularon también declaraciones el Sr. Zephirin Diabre (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), el Sr. Kim Hak-Su (Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico), la Sra. Brigita Schmognerova (Comisión Económica para Europa) y el Sr. Carlos Fortin (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

D. Elección del Presidente y otros miembros de la Mesa de la Conferencia

11. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, a propuesta del Secretario General de la Conferencia, se eligieron por aclamación los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente de la Conferencia:

Excmo. Sr. Kassymzhomart K. Tokaev, Ministro de Asuntos Exteriores de Kazajstán

Vicepresidentes:

Estados de África: Etiopía, Lesotho, Namibia
 Estados de América Latina y el Caribe: Paraguay
 Estados de Europa occidental y otros Estados: Italia
 Estados de Asia: República Islámica del Irán, Japón, Nepal
 Grupo de Estados de Europa Oriental: Armenia

Vicepresidentes natos

12. En la misma sesión, el representante de Kazajstán, como representante del país anfitrión, y el representante de la República Democrática Popular Lao, en su condición de Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, también fueron elegidos miembros natos de la Mesa.

Relator

13. También en la misma sesión, se eligió por aclamación al Sr. Monyane Mathibeli (Lesotho), Relator de la Conferencia.

E. Aprobación del reglamento de la Conferencia

14. En su primera sesión, celebrada el 28 de agosto, la Conferencia aprobó el reglamento de acuerdo con lo establecido en el documento A/CONF.202/PC/3.

F. Aprobación del programa y otras cuestiones de organización

15. En su primera sesión, celebrada el 25 de agosto, la Conferencia aprobó el programa provisional, que figura en el documento A/CONF.202/1. El programa abarca los siguientes puntos:

1. Apertura de la Conferencia.
2. Aprobación del programa de la Conferencia y programa de trabajo.
3. Elección de la Mesa.
4. Examen del proyecto de Programa de Acción de la Conferencia.
5. Aprobación de los documentos finales de la Conferencia.
6. Aprobación del informe de la Conferencia.
7. Otros asuntos.

G. Credenciales de los representantes en la Conferencia

16. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, a propuesta del Presidente, se decidió que la composición de la Comisión de Verificación de Poderes se basara en la de la Comisión de Verificación de Poderes de la Asamblea General de las Naciones Unidas en su quincuagésimo séptimo período de sesiones, de la manera siguiente: Argentina, Barbados, Bélgica, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Malí, Namibia y Papua Nueva Guinea. En cuanto al informe de la Comisión de Verificación de Poderes, se acordó que si alguno de dichos Estados no participase en la Conferencia, quedaría sustituido por otro Estado del mismo grupo regional.

17. En la misma sesión, se eligieron tres miembros suplentes de la Comisión de Verificación de Poderes para cubrir puestos vacantes a saber: Indonesia, Perú y Paraguay.

18. En la tercera sesión, celebrada el 29 de agosto, la Conferencia aprobó el informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.202/2), que había examinado las credenciales de los representantes de los Estados que participaban en los trabajos de la Conferencia y había determinado que estaban en orden.

H. Documentación

19. La Conferencia tuvo ante sí los documentos siguientes:

- a) Proyecto de informe del Comité Preparatorio de la Conferencia sobre su segundo período de sesiones (A/CONF.202/PC.2/L.1 y Add.1);
- b) Informe del Comité Preparatorio de la Conferencia sobre su segundo período de sesiones (A/CONF.202/PC.2/1);
- c) Reglamento provisional de la Conferencia (A/CONF.202/PC/3);
- d) Programa provisional de la Conferencia (A/CONF.202/1);
- e) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.202/2);

- f) Programa de trabajo provisional de la Conferencia (A/CONF.202/CRP.1);
- g) Credenciales de los representantes en la Conferencia: memorando de la secretaría de la Conferencia (A/CONF.202/CRP.2);
- h) Lista de participantes (A/CONF.202/CRP.3);
- i) Proyecto de informe de la Conferencia (A/CONF.202/L.1);
- j) Proyecto de declaración de la Conferencia (A/CONF.202/L.2);
- k) Proyecto de resolución titulado “Expresión de agradecimiento al pueblo y al Gobierno de la República de Kazajstán” (A/CONF.202/L.3).

Capítulo II

Examen del proyecto de programa de acción de la Conferencia

1. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, el Excmo. Sr. Yoshiyuki Motomura (Japón), Presidente del segundo período de sesiones del Comité Preparatorio de la Conferencia, presentó el informe del Comité sobre su segundo período de sesiones (A/CONF.202/PC.2/1).

2. En las sesiones primera a cuarta, celebradas los días 28 y 29 de agosto, la Conferencia examinó el proyecto de programa de acción de la Conferencia titulado “Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito” (A/CONF.202/PC.2/1, anexo I).

3. Formularon declaraciones los representantes de los siguientes países: Afganistán, Argelia, Armenia, Azerbaiyán, Benin, Bhután, Bolivia, Burundi, Chile, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Georgia, Ghana, Italia (en nombre de la Unión Europea, así como de los países en proceso de admisión: Hungría, Lituania, Polonia y la República Checa, y los países asociados con la Unión Europea: Bulgaria, Rumania y Turquía), India, Indonesia, Irán (República Islámica del) (en nombre de los países en desarrollo de tránsito), Japón, Kazajstán, Kirguistán, Lesotho, Malasia, Malawi, Mongolia, Namibia, Pakistán, Paraguay, República Centroafricana, República de Corea, República Democrática Popular Lao (en nombre de los países en desarrollo sin litoral), República de Moldova, República Unida de Tanzania, Sudáfrica, Suiza, Tayikistán, Tailandia, Turquía, Ucrania, Uganda y Zimbabwe.

4. Formularon declaraciones los representantes de las siguientes organizaciones: Banco Asiático de Desarrollo, Fondo Común para los Productos Básicos, Organización de Cooperación Económica, Fondo Monetario Internacional, Organización Internacional para las Migraciones, Unión Internacional de Transportes por Carretera, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, Banco Mundial, Organización Mundial de Aduanas, y Organización para la Cooperación entre los Ferrocarriles.

Capítulo III

Examen del proyecto de declaración de la Conferencia

1. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, el representante de Kazajstán presentó el proyecto de declaración de la Conferencia, titulado “Declaración de Almaty” (A/CONF.202/L.2).
2. La Conferencia examinó el proyecto de declaración en sus sesiones segunda y tercera, celebradas los días 28 y 29 de agosto.

Capítulo IV

Actividades paralelas

1. Junto con la Conferencia se organizaron tres reuniones paralelas. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo organizó una reunión sobre medidas para la facilitación del comercio, que presidió el Sr. Mathias Meyer, Secretario de Estado de Asuntos Económicos de Suiza; el Banco Mundial organizó un foro de inversiones de alto nivel, que moderó la Sra. Maria Cattai, Secretaria General de la Cámara de Comercio Internacional; y la Comisión Económica para Europa (CEE) organizó una reunión sobre iniciativas regionales para facilitar el comercio y el transporte, cuyos oradores principales fueron los Secretarios Ejecutivos de la CEE y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico.

2. Los participantes y oradores examinaron los problemas especiales que afrontaban los países en desarrollo sin litoral, que deseaban integrarse en la economía mundial estableciendo sistemas de transporte y tránsito eficientes en los países en desarrollo sin litoral y en los países en desarrollo de tránsito. En las reuniones participaron personalidades de los sectores público y privado, así como representantes de los asociados de los países en desarrollo. Las conclusiones y propuestas de las reuniones se presentaron oralmente a la Conferencia en su cuarta sesión, celebrada el 29 de agosto.

Capítulo V

Aprobación de los documentos finales de la Conferencia

En la cuarta sesión, celebrada el 29 de agosto de 2003, la Conferencia aprobó el proyecto de Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito (véase el anexo I), y el proyecto de declaración de Almaty (véase el anexo II).

Capítulo VI

Aprobación del informe de la Conferencia

1. En la cuarta sesión, celebrada el 29 de agosto, el Relator presentó el proyecto de informe de la Conferencia (A/CONF.202/L.1), que se aprobó por consenso.
1. En la misma sesión, la Conferencia aprobó por consenso un proyecto de resolución en el que expresaba su agradecimiento al país anfitrión (véase el anexo III).

Anexo I

Programa de Acción de Almaty: atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción.....	1–3	12
II. Asociaciones.....	4–9	13
III. Objetivos.....	10	14
IV. Prioridades.....	11–51	14
Prioridad 1. Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito.....	11–14	14
Prioridad 2. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura.....	15–31	15
A. Transporte ferroviario.....	18–19	16
B. Transporte por carretera.....	20–21	17
C. Puertos.....	22–23	17
D. Hidrovías interiores.....	24–25	18
E. Oleoductos y gasoductos.....	26–27	18
F. Transporte aéreo.....	28–29	19
G. Comunicaciones.....	30–31	19
Prioridad 3. Comercio internacional y facilitación del comercio.....	32–37	19
Prioridad 4. Medidas de apoyo internacional.....	38–41	21
Prioridad 5. Aplicación y examen.....	42–51	23

I. Introducción

1. La Declaración del Milenio, aprobada por los Jefes de Estado y de Gobierno el 8 de septiembre de 2000, establecía una serie de objetivos de desarrollo que exigían que se creara un entorno propicio en los planos nacional e internacional para el desarrollo, entre otras cosas. En la Declaración se reconocían las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, que también se habían abordado recientemente en importantes conferencias de las Naciones Unidas, como la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados (Bruselas, 2001), la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo (Monterrey, 2002) y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, 2002). La Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito fue convocada por la Asamblea General en su resolución 56/180, titulada “Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral”, para examinar la situación de los sistemas de transporte de tránsito, incluida la aplicación del Marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito de 1995, y para formular, entre otras cosas, las medidas normativas y los programas orientados a la adopción de medidas que correspondiera para desarrollar sistemas eficientes de transporte de tránsito.

2. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, se encuentran entre los países en desarrollo más pobres; tienen una capacidad limitada y sus ingresos de exportación dependen de un número muy reducido de productos básicos. Además, en el decenio de 1990 la tasa de crecimiento de los países en desarrollo sin litoral fue negativa o muy baja. La falta de acceso territorial al mar, la lejanía y el aislamiento de los mercados mundiales ha contribuido a que se encuentren en una relativa pobreza, a que deban afrontar costos de transporte sustancialmente inflados y a que su participación efectiva en el comercio internacional sea menor. El efecto de reducción del comercio llega al máximo en las actividades que dependen más del transporte. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral, si no todos ellos, son exportadores de productos básicos. Los gastos de transporte muy elevados que deben afrontar limitan el desarrollo de las exportaciones, pues esa carga reduce la cantidad de posibles bienes de exportación y de mercados en los que dichos bienes pueden comercializarse en forma competitiva y lucrativa. Los altos costos del transporte de tránsito tienden a disparar el precio de las importaciones.

3. En la mayoría de los casos, los países de tránsito vecinos de los países en desarrollo sin litoral son también países en desarrollo, a menudo de estructura económica similar y afectados por la misma escasez de recursos. Los países de tránsito menos adelantados se encuentran en una situación especialmente difícil. Además, los países en desarrollo de tránsito soportan cargas adicionales, derivadas del transporte de tránsito y sus efectos financieros, infraestructurales y sociales. A menudo los propios países en desarrollo de tránsito necesitan mejorar las disposiciones técnicas y administrativas de sus sistemas de transporte, a los que han de conectarse sus vecinos sin litoral.

II. Asociaciones

4. Pueden establecerse sistemas de transporte de tránsito eficaces por medio de auténticas asociaciones entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito con la asistencia, en su caso, de sus asociados para el desarrollo y mediante la asociación entre los sectores público y privado en los planos nacional, subregional, regional y mundial. Las asociaciones deberían basarse en los beneficios mutuos derivados de las medidas concretas que los principales interesados han convenido en aplicar en el presente programa de acción para establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito. No obstante, la comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo y los países donantes, deben prestar apoyo financiero y técnico y ayudar a esos países a resolver eficazmente sus problemas y necesidades en materia de transporte de tránsito.

5. La eficiencia de los sistemas de transporte de tránsito dependerá de que se promueva un entorno propicio en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para que se formulen políticas y se movilicen recursos efectivamente y de que los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito concierten disposiciones de cooperación. Una estrategia efectiva para mejorar los sistemas de transporte de tránsito exige actuar en los niveles regional, subregional y bilateral para resolver efectivamente los problemas de tránsito, lo cual permitiría obtener economías de escala significativas, de particular importancia para los países en desarrollo sin litoral. Esa cooperación debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

6. A ese respecto, debe tenerse en cuenta la función del sector privado, el cual, al prestar y utilizar servicios de transporte de tránsito, es una parte interesada importante de la sociedad y uno de los principales contribuyentes al desarrollo de infraestructura y capacidad productiva en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

7. El costo de establecer y mantener un sistema eficiente de transporte de tránsito a menudo plantea un desafío formidable a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Sus asociados para el desarrollo pueden desempeñar una importante función de apoyo y de asistencia a esos países en sus esfuerzos por establecer sistemas eficaces de transporte de tránsito.

8. Deben considerarse los intereses y las inquietudes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de sus asociados para el desarrollo al establecer sistemas de transporte de tránsito. En tal sentido, debería considerarse que los intereses y las inquietudes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito son complementarios y se refuerzan mutuamente.

9. La integración regional y subregional puede desempeñar una importante función para resolver los problemas concretos del transporte de tránsito que procede de los países en desarrollo, se dirige a ellos o los atraviesa. Las iniciativas de integración regionales también pueden facilitar la participación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la economía mundial, al compartirse mejor sus beneficios y contenerse sus efectos negativos. En ese contexto, es importante el apoyo de los países donantes a los mecanismos de diálogo regional y subregional entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

III. Objetivos

10. El objetivo del presente Programa de Acción es atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y establecer un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinando cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, el desarrollo de la infraestructura, el comercio y su facilitación, las medidas internacionales de apoyo y la ejecución y el examen, así como promover el establecimiento de un sistema de transporte de tránsito eficiente y mantenerlo a lo largo del tiempo en interés de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Así pues, el Programa de Acción tiene por objeto a) asegurar un acceso al mar utilizando todos los medios de transporte; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir el costo de las importaciones entregadas; d) resolver los problemas derivados de las demoras y la incertidumbre en las rutas comerciales; e) establecer redes nacionales adecuadas; f) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito; g) sentar las bases para el aumento de las exportaciones; h) mejorar las condiciones de seguridad del transporte terrestre y la seguridad de las personas en los corredores de tránsito.

IV. Prioridades

Prioridad 1

Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito

11. Es importante para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinar y modificar sus marcos reglamentarios, en caso necesario, para promover una mayor participación del sector privado; introducir medidas de reforma para que quienes prestan servicios de transporte respondan mejor a las exigencias de los usuarios; aumentar la transparencia de las normas de tránsito y circulación transfronterizas; racionalizar los procedimientos administrativos; simplificar aún más los procedimientos y controles fronterizos; promover la utilización de tecnología de la información, y fortalecer los programas de capacitación en el sector. En las estrategias y los programas de transporte, sobre todo cuando entrañan la reglamentación de las actividades de transporte o la construcción de infraestructura importante, deben tenerse plenamente en cuenta los aspectos ambientales e incluirse medidas para reducir al mínimo el efecto sobre el medio ambiente en los planos local y mundial. Esos aspectos deberían formar parte de un programa de reforma de las políticas y de una estrategia de reducción de la pobreza.

12. Los convenios internacionales de transporte y tránsito, así como los acuerdos regionales y bilaterales ratificados por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, son los principales medios de armonización, simplificación y unificación de normas y documentación.

13. En el plano internacional, los asociados para el desarrollo, en particular los organismos multilaterales de asistencia, deberían asignar alta prioridad a la financiación de proyectos sostenibles de transporte. También serían sumamente importantes las nuevas inversiones en infraestructura con asistencia oficial para el desarrollo e inversiones mediante asociaciones entre los sectores público y privado, en particular las inversiones extranjeras directas.

14. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Se necesita un enfoque integrado del desarrollo del sector del transporte que tenga en cuenta los aspectos sociales y económicos y las consideraciones fiscales, normativas, institucionales y de procedimiento;

b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deben conceder alta prioridad a expandir y modernizar las instalaciones y los servicios existentes y a dar una orientación más comercial al transporte y su infraestructura;

c) Debería emprenderse una enérgica reforma del sector del transporte con una mayor participación del sector privado;

d) Es preciso promover el diálogo y la cooperación entre el sector público y el privado y la cooperación, con la asistencia de los asociados para el desarrollo, en su caso;

e) El establecimiento de corredores de transporte regionales y la adopción de normas y reglamentos comunes, en su caso, deberían desempeñar una importante función en la facilitación del transporte de tránsito. A ese respecto, debería reforzarse más la función de las comisiones regionales y las organizaciones subregionales. Las comisiones regionales y las organizaciones subregionales, especialmente las de África, Asia y América Latina, necesitan más asistencia de la comunidad internacional;

f) Deberían fortalecerse más los mecanismos institucionales existentes a nivel normativo y operacional para supervisar y promover la aplicación de acuerdos y disposiciones que abarquen a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

g) Habría que procurar promover programas de capacitación integrados para todas las categorías de personal, desde los altos directivos hasta los operarios de menor nivel, tanto del sector público como del sector privado.

Prioridad 2

Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

15. La falta de infraestructura es uno de los principales obstáculos para el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El deterioro de la infraestructura de transporte es un problema general que afecta a unos y a otros. Se necesita infraestructura de comunicaciones para saber de antemano de qué servicios de transporte se dispone y para que el tránsito proceda con rapidez y sin tropiezos. Para responder a esas necesidades se necesitará atraer un nivel de inversión considerable, fomentar la capacidad, elaborar nuevas políticas y emprender una reforma institucional. El porcentaje de los recursos nacionales y de la asistencia oficial para el desarrollo que se dedica al desarrollo de la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral es muy limitado. Además, el problema de crear una infraestructura adecuada y de remediar el deterioro de la infraestructura de transporte existente de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito es un problema que no sólo afecta al sector público, y cuya solución también exige el apoyo de los asociados para el desarrollo. En particular, sigue siendo fundamental el apoyo financiero y técnico de los donantes, las instituciones financieras internacionales y los organismos de asistencia para el desarrollo. El sector privado también podría desempeñar una función importante.

16. La existencia de un buen marco reglamentario e institucional es un requisito previo para poder atraer inversiones privadas para proyectos de infraestructura. La cooperación y la integración económicas regionales y subregionales pueden contribuir a superar los problemas de tamaño de los mercados, especialmente en los países en desarrollo sin litoral, y atraer al sector privado para que invierta en el desarrollo de infraestructura. En ese contexto, la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) es una iniciativa importante, pues la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito están en ese continente y bien podría impulsar la creación de infraestructura subregional y regional. Los intereses e inquietudes de los países en desarrollo sin litoral deberían tenerse debidamente en cuenta al ejecutar los proyectos relativos a las carreteras transafricanas y asiáticas y la red ferroviaria transasiática, así como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur y el corredor Europa-Cáucaso-Asia.

17. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían asignar un mayor porcentaje de la inversión pública al desarrollo de infraestructura, con el apoyo, según convenga, de asistencia financiera e inversiones de donantes, instituciones financieras internacionales y organismos de asistencia para el desarrollo;

b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían hacer todo lo posible por crear un entorno propicio para la utilización de todas las modalidades de transporte en los servicios de transporte de tránsito a fin de fomentar la competencia entre las distintas modalidades, en particular el transporte por carretera y el ferroviario. Al mismo tiempo, habría que seguir desarrollando la capacidad y los regímenes jurídicos para las operaciones de transporte que combinan varias modalidades;

c) Habría que prestar particular atención a la construcción de las conexiones que faltan en la red regional y subregional de transporte;

d) La participación del sector privado debería verse alentada, también por los asociados para el desarrollo, a desarrollar la infraestructura de transporte de tránsito mediante la cofinanciación y el desempeño de una función catalítica para atraer la inversión extranjera directa, así como para facilitar un mayor acceso a mercados de valores;

e) En los corredores de comercio y transporte deberían promoverse plataformas de asociación entre el sector público y el sector privado mediante el desarrollo y el uso generalizado de sistemas de gestión y de vigilancia comunes basados en la tecnología de la información y las comunicaciones.

A. Transporte ferroviario

18. Los ferrocarriles tienen una función importante que desempeñar en los sistemas de corredores de transporte de tránsito que unen los puertos marítimos con los países en desarrollo sin litoral. Es motivo de gran preocupación el problema persistente de la falta de equipo, especialmente de locomotoras y vagones, y las normas de mantenimiento deficientes. También hay otros problemas relacionados con el establecimiento de acuerdos entre ferrocarriles.

19. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) La posibilidad de establecer nuevas conexiones ferroviarias y los programas de rehabilitación para los servicios ferroviarios existentes combinados con

mejoras e innovaciones tecnológicas deberían examinarse en los planos bilateral, subregional y regional;

b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían, como cuestión prioritaria, mejorar el mantenimiento de las vías y del material rodante, comprar nuevo material rodante y ampliar las redes cuando el volumen del tráfico lo justificara;

c) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito también deberían prestar especial atención a las ventajas de armonizar las trochas, ampliar los programas de capacitación y hacer programas de intercambio de personal entre ferrocarriles;

d) Los gobiernos deberían tomar la iniciativa de adherirse a los convenios internacionales relativos al transporte ferroviario y combinado, que establecen normas internacionalmente aceptadas para el funcionamiento eficiente y seguro del transporte ferroviario y combinado entre distintos países.

B. Transporte por carretera

20. El transporte por carretera es una modalidad cada vez más importante del transporte de las importaciones y exportaciones de los países en desarrollo sin litoral. En particular, el transporte por carretera es la principal modalidad de transporte de tránsito en África. Para ampliar la infraestructura del tránsito por carretera hace falta asignar recursos considerables. El problema fundamental, que afecta sobre todo al transporte internacional por carretera, radica en el mantenimiento deficiente, que está estrechamente vinculado a la práctica muy difundida de sobrecargar los vehículos.

21. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Los planes subregionales y regionales de desarrollo de la infraestructura deberían dar alta prioridad a los corredores de tránsito que conectan a los países en desarrollo sin litoral con la red de transporte de los países en desarrollo de tránsito y con la red regional;

b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían considerar la posibilidad de tomar la iniciativa de adherirse y dar aplicación a los convenios internacionales relativos al transporte por carretera;

c) En los planos bilateral, subregional y regional, habría que considerar la posibilidad de adoptar medidas para liberalizar gradualmente los servicios de transporte por carretera, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y facilitar la planificación y gestión de la utilización de carreteras, mediante la ampliación de las bases de datos sobre el tránsito por carretera, el examen del sistema de cupos y los costos de tránsito y transporte, y otras medidas como el establecimiento de puestos de control y convoyes supervisados por las aduanas.

C. Puertos

22. La eficiencia de las operaciones portuarias depende de una infraestructura adecuada y de una buena gestión. Muchos puertos de mar son un importante cuello de botella en el sistema de tránsito, a causa de diversas deficiencias materiales y limitaciones operacionales. Los problemas de la calidad de los servicios de manipulación y almacenamiento de la carga de tránsito, los trámites engorrosos de autorización y salida de los cargamentos, la congestión y la escasez de mano de obra especializada son particularmente importantes.

23. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían tratar de establecer disposiciones de cooperación para mejorar las instalaciones y los servicios portuarios para los bienes en tránsito, lo que incluye el establecimiento de nuevas terminales, en su caso;

b) Aumentar la capacidad de manejar el comercio de tránsito, permitiendo también que se privaticen las operaciones de las terminales para promover la competencia y estimular la eficiencia;

c) Habría que promover una mayor cooperación y coordinación entre las instituciones públicas y privadas que se ocupan del tráfico de tránsito en los puertos (la administración de aduanas, el personal de seguridad, las autoridades portuarias, los bancos comerciales, los agentes despachadores y expedidores, las compañías de seguros);

d) Debería promoverse el establecimiento de puertos secos en los países sin litoral y los países de tránsito en desarrollo;

e) Habría que ampliar los programas de capacitación para trabajadores portuarios para que puedan adaptarse a las nuevas tecnologías y procedimientos.

D. Hidrovías interiores

24. Las hidrovías interiores prestan servicios de tránsito a algunos países en desarrollo sin litoral. La eficiencia de los servicios de tránsito por esas vías de navegación depende de una mejor infraestructura, un marco jurídico adecuado que regule la navegación por ríos y lagos y medidas más eficaces de seguridad y de protección del medio ambiente.

25. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Se deberían hacer nuevos intentos de rehabilitar y ampliar la infraestructura del transporte por ríos y lagos a lo largo de los corredores que conectan los países en desarrollo sin litoral con los puertos de mar;

b) Se debería tener en cuenta la posibilidad de establecer mecanismos jurídicos y de otra índole para la colaboración en el plano subregional y promover sistemas más eficaces de tránsito por ríos y lagos;

c) Se debería estudiar la posibilidad de establecer nuevas vías de navegación, donde sea viable. Además, debería alentarse el mantenimiento y la expansión de las hidrovías existentes, cuando así convenga, con la asistencia de instituciones financieras.

E. Oleoductos y gasoductos

26. Los oleoductos y gasoductos constituyen un medio económico para transportar el petróleo y el gas natural. La planificación y construcción de los oleoductos y gasoductos exige una estrecha cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las inversiones considerables que entraña la construcción de oleoductos y gasoductos requiere la aportación de capital del sector privado.

27. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas: los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían cooperar entre sí y coordinar su labor con el objetivo de construir oleoductos y gasoductos a lo largo de las vías más económicas, apropiadas y cortas, habida cuenta de los intereses de las dos partes.

F. Transporte aéreo

28. El transporte aéreo ofrece a los países en desarrollo sin litoral un medio de evitar los problemas de tránsito relacionados con el transporte de carga por tierra o por mar. Sin embargo, solamente los productos de mucho valor y poco volumen justifican los gastos de flete aéreo.

29. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Se debería ampliar la infraestructura física (las aeronaves y las instalaciones de carga, descarga y almacenamiento en los aeropuertos);

b) Los gobiernos deben liberalizar sus políticas de concesión de derechos de tráfico para los servicios regulares de transporte aéreo de carga y levantar progresivamente todas las restricciones a los vuelos de carga contratados, lo cual permitiría aprovechar mejor la capacidad actual de transporte de mercancías;

c) Se debería seguir promoviendo los acuerdos para uso común del parque de transporte aéreo en los planos bilateral, subregional y regional a fin de lograr economías de escala;

d) Se deberían mantener y ampliar los programas de capacitación en los planos nacional y subregional.

G. Comunicaciones

30. Las grandes distancias que separan a los países en desarrollo sin litoral de los puertos de mar y de los mercados de ultramar, situación agravada por la deficiencia de los sistemas de comunicación con los diversos puertos y centros comerciales, siguen representando una considerable desventaja que impide que los cargamentos en tránsito se muevan con rapidez. Los sistemas de seguimiento de la carga, que proporcionan información anticipada sobre la localización de la carga en las interfaces o a lo largo de la ruta, podrían reducir considerablemente las demoras.

31. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas: se deberían ampliar los servicios de telecomunicaciones, alentar la participación del sector privado en ese ámbito y racionalizar la gestión de esos servicios.

Prioridad 3

Comercio internacional y facilitación del comercio

32. El comercio es un importante motor del desarrollo. Sin embargo, la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional que es crucial para sus perspectivas de desarrollo, no es tan importante como podría ser. Además, un buen número de países en desarrollo sin litoral no son miembros de la Organización Mundial del Comercio. Por lo tanto, no reciben los beneficios que obtienen los miembros de la Organización Mundial del Comercio, con arreglo a su reglamento, en particular los relativos al tratamiento especial y las preferencias comerciales.

33. Una de las principales causas de la marginación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema comercial internacional es el elevado costo de las transacciones comerciales. El comercio y el transporte están vinculados indisolublemente. El transporte es un sector clave para el comercio internacional, la integración regional y un desarrollo nacional equilibrado. Los costos excesivos del transporte son un importante obstáculo para acceder a los mercados extranjeros. En este contexto, se tomó debida nota del pedido de los países en desarrollo sin litoral de que en las negociaciones en curso sobre el acceso a los mercados de los productos agrícolas y no agrícolas se prestara particular atención a los productos de interés especial para los países en desarrollo sin litoral.

34. Los engorrosos trámites de aduanas y de cruce de fronteras, los requisitos de documentación y la insuficiencia de las instalaciones de infraestructura, así como las costosas transacciones bancarias, constituyen importantes fuentes de ineficiencia y de gastos adicionales evitables. Los países en desarrollo sin litoral, que tienen más cruces de frontera y dependen de los servicios de tránsito de los países vecinos, pueden hallarse en una situación de particular desventaja, por depender de los trámites de cruce de fronteras propios y de sus vecinos y del nivel de cooperación bilateral, así como de la cooperación o integración regionales.

35. Las convenciones internacionales y los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales son el medio principal de lograr la simplificación, normalización y transparencia de las normas y procedimientos. Para una aplicación plena y eficaz es menester un firme empeño político en el plano nacional.

36. La declaración ministerial de la Cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, celebrada en Doha en 2001, reconoció que era imperativo agilizar el movimiento y el despacho de aduana y la autorización de salida de las mercancías, incluso las mercancías en tránsito, y de potenciar la asistencia técnica y el fomento de la capacidad en esta esfera. Además, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito acogieron con satisfacción la decisión que figura en la misma declaración de que en el programa de la Organización Mundial del Comercio se examinarían las cuestiones relacionadas con el comercio de las economías pequeñas y vulnerables y su plena integración en el sistema multilateral de comercio.

37. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) Se debería acelerar la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a la Organización Mundial del Comercio. En el proceso de adhesión de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito se debería tener cuenta el nivel de desarrollo de cada país comprendidas sus necesidades propias e incluidos los problemas que les causa su desventaja geográfica y los asociados para el desarrollo deberían proporcionar la asistencia necesaria en ese sentido;

b) En el Consenso de Monterrey se reconoció que era importante que las exportaciones de los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, gozaran de un acceso mayor y previsible a todos los mercados. De conformidad con los compromisos formulados en la Declaración Ministerial de Doha, en especial los párrafos 13 y 16, y las normas de la Organización Mundial del Comercio, en las actuales negociaciones se debería prestar suma atención a las necesidades e intereses de los países en desarrollo, sobre todo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

c) Se debería prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la esfera de la facilitación del comercio a la luz del acuerdo plasmado en la Declaración Ministerial de Doha de que las negociaciones tendrán lugar después de la quinta reunión de la Conferencia Ministerial, y se basarán en una decisión que se adoptará explícitamente por consenso, en esa reunión, acerca de las modalidades de negociación;

d) Se debería hacer más, con los recursos financieros disponibles, por facilitar el paso del transporte de tránsito por los puestos de control fronterizo, ampliar la utilización de tecnología de la información, aplicar sistemas eficientes de control de aduana y simplificación de documentos y procedimientos y fortalecer la creación de capacidades de los organismos públicos en la esfera del comercio y de la facilitación del comercio;

e) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían considerar la posibilidad de pasar a ser partes en los convenios e instrumentos internacionales aplicables a los distintos segmentos del transporte, incluidos el transporte por carretera, por ferrocarril y por hidrovías interiores, así como el transporte multimodal, y de aplicarlos efectivamente;

f) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían establecer o fortalecer, según proceda, juntas o comités nacionales de comercio y transporte en que estuvieran representadas todas las partes interesadas, incluido el sector privado.

Prioridad 4

Medidas de apoyo internacional

38. Los gastos que traen consigo el establecimiento y mantenimiento de un sistema de transporte de tránsito eficiente son de tal magnitud que los países sin litoral y de tránsito no pueden enfrentar por sí solos esa colosal tarea. Muchos de los países en desarrollo sin litoral figuran entre los países más pobres, y la mayoría de los países de tránsito son países en desarrollo con recursos limitados, por lo que los asociados para el desarrollo deben desempeñar un importante papel apoyando los programas de fomento del transporte de tránsito. Ese apoyo debe tener plenamente en cuenta los aspectos particularmente vulnerables y las necesidades de desarrollo especiales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a la hora de prestarles asistencia.

38 bis. La responsabilidad primordial de la aplicación del presente Programa de Acción corresponde a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Es esencial que esos países intenten crear las condiciones propicias para generar, atraer y movilizar eficazmente los recursos necesarios para afrontar sus problemas de desarrollo, incluso los problemas derivados del hecho de no tener litoral.

39. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

a) La comunidad internacional, incluidos las instituciones financieras y de desarrollo y los países donantes, debería desempeñar un papel de apoyo importante para ayudar a esos países a atender eficazmente sus problemas y necesidades en materia de transporte de tránsito, entre otras cosas:

i) Facilitando un entorno externo propicio al logro pleno y puntual de los objetivos del presente Programa de Acción;

ii) Facilitando el acceso a las tecnologías referentes a los sistemas de transporte de tránsito, la tecnología de la información y la comunicación y alentando la transferencia al respecto;

iii) Prestando apoyo técnico mediante asociaciones;

iv) Alentando el aumento de las inversiones extranjeras directas para contribuir al desarrollo y la modernización de la infraestructura de transporte de tránsito;

b) Para la movilización de la asistencia financiera y técnica procedente de todas las fuentes y mecanismos existentes, incluido el sector privado, es preciso un aumento sustancial de la asistencia oficial para el desarrollo y de otros recursos. Se debería alentar a los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales a proseguir sus esfuerzos encaminados a asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos asumidos en el Consenso de Monterrey, en particular los párrafos 41 a 43, con miras a proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada consistente en subsidios y préstamos en las condiciones más favorables posibles, a fin de atender las necesidades señaladas en este Programa de Acción;

c) Los criterios y procedimientos que se utilicen para evaluar la viabilidad de los proyectos y programas relativos a la infraestructura del transporte de tránsito, así como para aprobar los fondos destinados a ellos, deberían tener en cuenta las deficiencias económicas e institucionales particulares de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, así como la necesidad de crear capacidades excedentarias, teniendo debidamente en cuenta las perspectivas de aumento del tráfico;

d) Debe prestarse especial atención a la asistencia financiera y técnica para el fomento de la capacidad institucional en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a fin de que los gobiernos puedan elaborar unas políticas y prácticas eficaces para atender a sus necesidades de transporte y de tránsito;

e) También debe estudiarse, cuando proceda, la posibilidad de adoptar modalidades y fuentes de financiación que sean innovadoras y más eficaces en función de los costos, como la financiación de gastos locales y gastos periódicos, la ayuda no condicionada y arreglos como, por ejemplo, los fondos fiduciarios regionales y las autoridades regionales de inversión.

40. Las siguientes esferas deberían considerarse prioritarias a los efectos de la asistencia financiera:

a) Inversiones destinadas a establecer las conexiones que faltan en la cadena de transporte de tránsito, a fin de ampliar las redes de ferrocarriles y carreteras a los países en desarrollo sin litoral;

a) bis Mantenimiento de la infraestructura material del transporte de tránsito existente;

a) ter Construcción, mantenimiento y rehabilitación de oleoductos y gasoductos;

b) Creación y mantenimiento de otras rutas económicas;

- c) Ejecución de proyectos de puertos secos en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;
- d) Proyectos para el establecimiento de puestos de control fronterizo adyacentes;
- e) Proyectos conjuntos de comercio y producción para ayudar a promover el comercio subregional y regional;
- f) Rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura de transporte, en particular de países o regiones que salen de guerras o conflictos internos y de desastres naturales.

41. Las siguientes esferas deberían considerarse prioritarias a los efectos de la asistencia técnica:

- a) Promoción de la aplicación de los acuerdos y arreglos bilaterales, subregionales, regionales e internacionales sobre el transporte de tránsito;
- b) Promoción de políticas sociales y orientadas al mercado en relación con el transporte de tránsito;
- c) Fomento del intercambio de experiencias sobre el desarrollo y la gestión de sistemas de transporte de tránsito en diferentes regiones;
- d) Promoción y ejecución de programas de privatización dentro del sector del transporte, cuando proceda;
- e) Establecimiento de programas de capacitación relativos a documentación de aduanas y procedimientos de tránsito, expedición de cargas y despacho de mercancías en tránsito, mantenimiento de infraestructura y equipo, seguridad vial, protección del medio ambiente en el sector del transporte de tránsito, seguros del transporte de tránsito, establecimiento y gestión de puertos secos y ampliación de las bases de datos regionales sobre el transporte por carretera, entre otros temas;
- f) Empezar proyectos de facilitación del comercio tendientes a simplificar, racionalizar y normalizar los trámites de aduana referentes a las exportaciones e importaciones, y creación de la correspondiente capacidad de recursos humanos;
- g) Asistencia a los gobiernos en el análisis de las consecuencias que tendría adherirse a las convenciones internacionales pertinentes;
- h) Facilitación de un mayor acceso a los mercados de bonos e incremento de la participación en los riesgos entre las organizaciones de financiación de los sectores público y privado.

Prioridad 5

Aplicación y examen

42. La aplicación del presente Programa de Acción requiere medidas separadas y conjuntas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito; sus asociados para el desarrollo; las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas; las organizaciones internacionales competentes, como el Banco Mundial, los bancos de desarrollo regionales, la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de Aduanas; las organizaciones de integración económica regional y otras organizaciones regionales y subregionales pertinentes.

43. La cooperación bilateral, regional y subregional es el elemento de mayor importancia para el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes y debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países sin litoral y de tránsito. Deben establecerse, cuando sea necesario, y fortalecerse cuando ya existan, mecanismos de examen periódico y supervisión de la aplicación de los acuerdos sobre el transporte de tránsito a través del diálogo y la consulta entre los sectores público y privado. El sector privado debe participar activamente en la aplicación del presente Programa de Acción.

44. Se invita a las pertinentes organizaciones internacionales comprendidos, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas, y a otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes a que otorguen prioridad a las peticiones de asistencia técnica para complementar las medidas nacionales y regionales de promoción del uso eficiente de los servicios de tránsito existentes, incluso en cuanto a la aplicación de tecnologías de la información y a la simplificación de procedimientos y documentos.

45. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo tiene que seguir examinando programas relativos al comercio electrónico, la facilitación del comercio y los asuntos comerciales en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El Programa Especial para los países menos adelantados, los países sin litoral y los pequeños países insulares en desarrollo debe seguir desempeñando una labor analítica y de asistencia técnica relacionada con los problemas de transporte de tránsito de los países en desarrollo sin litoral a los que se hace referencia en su mandato.

46. Debe seguir promoviéndose la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular con la participación de los donantes, así como la cooperación entre las organizaciones subregionales y regionales.

47. Se invita a las comisiones regionales a que examinen, cuando proceda, la posibilidad de ampliar sus programas conforme al presente Programa de Acción de apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para mejorar sus sistemas de transporte de tránsito, y a los asociados para el desarrollo a que examinen la posibilidad de proporcionar el apoyo financiero apropiado para esos fines. Se tomaron debidamente en cuenta las conclusiones de las reuniones preparatorias regionales: el Plan de Acción para África, el Plan de Acción para Asia y el Programa de Acción de Asunción.

48. Deben organizarse, según proceda, reuniones subregionales con el propósito de estudiar los medios de aplicar eficazmente el presente Programa de Acción de conformidad con el mandato confiado por la Asamblea General en su resolución 56/227, se invita a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, al Banco Mundial, a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, a las comisiones regionales y a otras organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes a que, según proceda, presten asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para la organización de esas reuniones subregionales.

49. Se invita a la Asamblea General de las Naciones Unidas a que estudie la posibilidad de llevar a cabo un examen global de la aplicación del presente Programa de Acción en el momento que se considere oportuno, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 57/270 B de la Asamblea General. La Oficina del Alto Representante

debería coordinar el proceso de preparación del examen. Se invita a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, al Banco Mundial y a las comisiones regionales a que proporcionen asistencia técnica y sustantiva al proceso.

50. El Secretario General de las Naciones Unidas debería informar, basándose en la información que facilitan los Estados Miembros y las pertinentes organizaciones internacionales, regionales y subregionales, sobre la aplicación del presente Programa de Acción a la Asamblea General, a la cual se invita a determinar la periodicidad de ese informe.

51. Se pide a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo que, de conformidad con el mandato que le asignó la Asamblea General en su resolución 56/227, mejore su cooperación y coordinación con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, en particular las que realizan actividades operacionales sobre el terreno en países en desarrollo sin litoral y de tránsito, para asegurar que se aplique eficazmente el Programa de Acción a tenor de lo dispuesto en la resolución 57/270 B de la Asamblea General. La Oficina del Alto Representante proseguirá su labor de promoción con el objetivo de concienciar a la comunidad internacional y centrar su atención en la aplicación del presente Programa de Acción.

Anexo II

Declaración de Almaty

Nosotros, los gobiernos participantes en la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, en Almaty en agosto de 2003,

Reunidos para tratar las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y establecer un nuevo marco de cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, teniendo en cuenta los intereses de unos y otros países,

Recordando la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas¹, en que los Jefes de Estado y de Gobierno reconocieron las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral y pidieron encarecidamente a los donantes bilaterales y multilaterales que aumentaran su asistencia financiera y técnica a este grupo de países para satisfacer sus necesidades especiales de desarrollo y ayudarlos a superar los obstáculos de su geografía, mejorando sus sistemas de transporte de tránsito,

Habiendo resuelto crear en los planos nacional y mundial un entorno propicio al desarrollo y a la eliminación de la pobreza,

Habiendo aprobado el Programa de Acción de Almaty: atención a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en un nuevo marco mundial de cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito,

Declaramos que:

1. *Creemos* que el aumento del comercio es esencial para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible de los países en desarrollo. Sin embargo, la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional no es tan significativa como pudiera ser;

2. *Reconocemos* que un importante motivo de la marginación de los países en desarrollo sin litoral del sistema comercial mundial reside en los altos costos de transacción del comercio. El comercio y el transporte están inextricablemente relacionados. Los costos de transporte son un factor determinante fundamental de la competitividad en el comercio internacional;

3. *Nos comprometemos* a trabajar para minimizar la actual marginación y promover una integración beneficiosa de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial. Con ese fin, nos esforzaremos en establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

4. *Creemos* que la cooperación en el transporte de tránsito aporta considerables beneficios mutuos a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. *Tenemos presente* que los países de tránsito son también países en desarrollo, que suelen tener en líneas generales una estructura económica similar a la de los países sin litoral y están acosados por una escasez de recursos semejantes;

¹ Resolución 55/2 de la Asamblea General.

5. *Reafirmamos* el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países en desarrollo sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con las normas de derecho internacional aplicables;

6. *Reafirmamos también* que los países de tránsito, en ejercicio de su plena soberanía sobre su territorio, tienen derecho a adoptar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos que se reconocen y las facilidades que se ofrecen a los países sin litoral no afecten en modo alguno sus legítimos intereses;

7. *Reconocemos* que la responsabilidad principal de establecer sistemas efectivos de transporte en tránsito corresponde a los propios países en desarrollo sin litoral y de tránsito. *Les alentamos* a poner en práctica medidas encaminadas a reforzar la cooperación y la colaboración para hacer frente a los problemas de transporte de tránsito mejorando la infraestructura física y los aspectos no físicos de los sistemas de transporte de tránsito, y, a ese respecto, *subrayamos* la importancia de la cooperación Sur-Sur;

8. *Subrayamos* la necesidad de que haya un aumento sustantivo de la asistencia oficial para el desarrollo y de otros recursos en la movilización de la asistencia financiera y técnica de todas las fuentes y los mecanismos existentes, incluso el sector privado. *Alentamos* a los países donantes y a las instituciones multilaterales financieras y de desarrollo a que prosigan sus esfuerzos encaminados a lograr un cumplimiento efectivo de los compromisos contraídos en el Consenso de Monterrey de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo², especialmente en sus párrafos 41 a 43, con el fin de proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada en forma de donaciones o préstamos en las condiciones más favorables posibles para atender las necesidades enunciadas en el Programa de Acción de Almaty;

9. *Subrayamos también* que el sector privado, en cuanto suministrador de servicios y usuario de los servicios de los sistemas de tránsito, es una parte importante de la sociedad y debería ser uno de los principales contribuyentes al desarrollo de la infraestructura y la capacidad productiva de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

10. *Observamos* la importante contribución que la simplificación, racionalización y estandarización de la documentación y los procedimientos de tránsito y la aplicación de las tecnologías de la información han aportado al aumento de la eficiencia de los sistemas de tránsito, y exhortamos a las entidades competentes de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, incluidos el Banco Mundial, las comisiones regionales, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la Organización Mundial de Aduanas y las organizaciones regionales de integración económica a que continúen prestando asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que lo solicitan en esos ámbitos, de conformidad con sus respectivos mandatos;

² Informe de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, Monterrey (México), 18 a 22 de marzo de 2002 (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.02.II.A.7), cap. I, resolución 1, anexo.

11. *Recordamos* la Declaración Ministerial adoptada en la Cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio³, en la que se reconoció la necesidad de agilizar el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, y la necesidad de potenciar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esa esfera. También recordamos la decisión contenida en esa misma Declaración de que la Organización Mundial del Comercio abordaría las cuestiones relacionadas con el comercio de las economías pequeñas y vulnerables y su plena integración en el sistema de comercio multilateral;

12. *Reconocemos* que los costos de transporte excesivos representan un obstáculo importante y efectivo a los mercados extranjeros. A este respecto, observamos la solicitud de los países en desarrollo sin litoral de que en las actuales negociaciones sobre el acceso al mercado de productos agrícolas y no agrícolas se debería considerar la posibilidad de prestar especial atención a los productos de especial interés para los países en desarrollo sin litoral;

13. *Reconocemos* la importancia de un acceso más fácil y previsible de las exportaciones de los países en desarrollo, incluidos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, a todos los mercados. De conformidad con los compromisos contenidos en la Declaración Ministerial de Doha, especialmente en sus párrafos 13 y 16, y las normas de la Organización Mundial del Comercio, debería concederse en las actuales negociaciones plena atención a las necesidades y los intereses de los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

14. *Reafirmamos* nuestro compromiso de facilitar el ulterior desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. El establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito y la integración de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial se logrará mediante auténticas asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo en los planos nacional, bilateral, subregional, regional y mundial;

15. *Destacamos* la importancia crítica de una aplicación efectiva y un seguimiento regular del Programa de Acción de Almaty, y *nos comprometemos* a lograr este objetivo. *Pedimos* al Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo que, en el marco de su mandato y de conformidad con las resoluciones pertinentes de la Asamblea General, se asegure de que se dé un seguimiento efectivo a la Conferencia.

³ A/C.2/56/7, anexo.

Anexo III

Expresión de agradecimiento al pueblo y al Gobierno de la República de Kazajstán

La Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito,

Habiéndose reunido en Almaty (Kazajstán) los días 28 y 29 de agosto de 2003 por invitación del Gobierno de la República de Kazajstán,

1. *Expresa su sincero reconocimiento* al Excelentísimo Señor Kassymzhomart Tokaev, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Kazajstán, por su extraordinaria contribución, en calidad de Presidente de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, a los fructíferos resultados de la Conferencia;

2. *Expresa su profundo agradecimiento* al Gobierno de la República de Kazajstán por haber posibilitado la celebración de la Conferencia en Kazajstán y por los excelentes servicios, instalaciones y personal que tan amablemente puso a su disposición;

3. *Pide* al Gobierno de la República de Kazajstán que transmita a la ciudad de Almaty y al pueblo de Kazajstán el agradecimiento de la Conferencia por la muy generosa y amable hospitalidad y la cálida y cordial acogida que brindaron a los participantes a lo largo de su estancia en Kazajstán.

03-52218 (S) 241003 241003

