

UNCTAD/LDC/Misc.53  
15 de diciembre de 2000

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo  
Primera reunión de consultas sobre los sistemas de transporte  
de tránsito de la República Democrática Popular Lao  
Vientiane, 14 y 15 de diciembre de 2000

INFORME DE LA PRIMERA REUNIÓN DE CONSULTAS  
SOBRE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO  
DE LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO

GE.01-51375 (S) 080601 020701

## ÍNDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN .....	1 - 2	3
I. APERTURA DE LA REUNIÓN .....	3 - 11	4
II. EXAMEN DE LAS REDES DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO .....	12 - 21	7
III. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN .....	22 - 25	9

### Anexos

I. Plan de Acción de Vientiane sobre las medidas destinadas a mejorar las redes de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao .....		10
II. Voto de agradecimiento .....		16
III. Lista de participantes .....		17
IV. Lista de documentos .....		23

## INTRODUCCIÓN

1. En la resolución 54/199, la Asamblea General de las Naciones Unidas acoge con beneplácito los esfuerzos que sigue desplegando el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), en colaboración con los países y las instituciones donantes, en particular el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), las comisiones regionales y las instituciones subregionales pertinentes, a fin de organizar grupos consultivos especiales con objeto de determinar esferas de acción prioritarias en los planos nacional y subregional y elaborar programas de acción.
2. Habiendo pedido el Gobierno de la República Democrática Popular Lao que se convocara una reunión de consultas sobre los sistemas de transporte de tránsito del país, la secretaría de la UNCTAD se puso en contacto con el PNUD, que aceptó proporcionar fondos para contribuir a financiar los preparativos sustantivos de esa reunión. La reunión se celebró en Vientiane (República popular Democrática Lao), el 14 y el 15 de diciembre de 2000.

## Capítulo I

### APERTURA DE LA REUNIÓN

3. El Sr. **Somsavat Lengsavad, Primer Ministro Adjunto y Ministro de Relaciones Exteriores de la República Democrática Popular Lao**, pronunció el discurso de apertura, en el que dio la bienvenida a todos los participantes en la primera reunión de consultas sobre los sistemas de transporte de tránsito de su país y les deseó a todos una estancia agradable en Vientiane y todo el éxito posible en sus trabajos.
4. Dijo que por sí solos, los países en desarrollo sin litoral no podrían hacer frente a los enormes retos que les planteaban los acuciantes problemas con que se enfrentaban, y que la comunidad internacional así lo reconocía claramente. Las medidas adoptadas para mejorar su desventaja de países sin litoral habían tenido un alcance limitado. Las necesidades y los problemas de los países en desarrollo sin litoral habían sido puestos de manifiesto en la primera reunión ministerial anual de esos países, celebrada en Nueva York el 18 de septiembre de 2000 durante la Cumbre del Milenio de la Asamblea General. En esa reunión, que él personalmente había tenido el honor de presidir, se había exhortado a la comunidad internacional a que prestase mayor apoyo y asistencia para mitigar las consecuencias negativas de la desventaja geográfica de los países en desarrollo sin litoral. Era importantísimo que se aplicara efectivamente el Marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes.
5. La reunión tenía por objeto delimitar los problemas de transporte de tránsito con que tropezaba la República Democrática Popular Lao y buscar soluciones prácticas. Además de idear las normas y medidas que podrían adoptar para la República Lao, los participantes tendrían que aportar una contribución importante a la quinta Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo, que se celebraría en Nueva York en julio de 2001, y también contribuir a la aplicación de la resolución 54/199 de la Asamblea General sobre medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral. Es más, la reunión debía servir para probar la eficacia de la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, cooperación que se examinaría en la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados, en Bruselas, del 14 al 29 de mayo de 2001.
6. La **representante del PNUD** acogió con agrado la celebración de la primera reunión de consultas sobre los sistemas de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao y agradeció el papel que había desempeñado la UNCTAD en los preparativos de la reunión. Dijo que la falta de acceso territorial al mar, agravada por la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales, así como los costos prohibitivos y los riesgos del tránsito, constituían obstáculos importantes que entorpecían los esfuerzos de desarrollo socioeconómico de los países sin litoral.
7. Refiriéndose a los factores causantes de los elevados costos del tránsito, tales como la mala infraestructura, y advirtiendo que muchos de los países vecinos de tránsito eran, a su vez, países en desarrollo que no tenían recursos financieros suficientes para desarrollar su infraestructura, la representante del PNUD recordó el párrafo 8 de la resolución 54/199 de la Asamblea General, en

el que se invita a los países donantes, al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y a las instituciones multilaterales financieras y de desarrollo a que presten a los países en desarrollo sin litoral asistencia financiera y técnica apropiada, en forma de donaciones o préstamos en condiciones favorables, para construir, mantener y mejorar sus instalaciones de transporte y almacenamiento y otras instalaciones relacionadas con el transporte de tránsito y los invita asimismo a que promuevan proyectos y programas subregionales, regionales e interregionales.

8. La reunión tenía gran importancia estratégica para la subregión. La mejora de los sistemas de tránsito no sólo permitiría reducir los costos de transporte de la República Democrática Popular Lao, sino que también le daría la posibilidad de desempeñar un papel mucho más importante como país de tránsito para sus vecinos. Cabía esperar que en ella se aprobase un plan de acción que permitiera atender las necesidades y los problemas de la República y sus vecinos de tránsito. La mejora de los sistemas de tránsito permitiría reducir los costos de transporte y, al propio tiempo, sería un factor importante para estimular el comercio y la cooperación económica en el ámbito subregional.

9. El **representante de la UNCTAD** felicitó al Gobierno de la República Democrática Popular Lao en ocasión de la celebración de la primera reunión de consultas sobre los sistemas de transporte de tránsito del país y agradeció al PNUD su apoyo financiero y logístico, que había sido esencial para la buena organización de la reunión. Los problemas de los países sin litoral debían considerarse en el marco de la intensificación de la presión competitiva en los mercados. El incremento de la competencia en los grandes mercados obligaba a las empresas a adoptar sistemas de producción y gestión justo a tiempo, con lo que el éxito comercial de los sectores orientados a la exportación dependía cada vez más de su capacidad para satisfacer a sus clientes en cuanto a rapidez, confiabilidad y flexibilidad de la entrega de las mercancías. La falta de acceso territorial al mar, agravada por la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales, colocaba a los países sin litoral en una situación de desventaja. Los elevados costos de importación inflaban el precio al consumidor de los bienes importados y los altos costos de transporte de las exportaciones erosionaban su competitividad en los mercados extranjeros.

10. Para tener una idea aproximada de la desventaja en que se encontraban los países en desarrollo sin litoral en lo que respecta a los costos de tránsito, bastaba consultar las estadísticas de la balanza de pagos, en las que aparecían los fletes como proporción de los valores c.i.f. En 1998 los costos en concepto de fletes representaron aproximadamente el 4% del valor c.i.f. de las importaciones de las economías desarrolladas y el 7,2% del valor c.i.f. de las importaciones de los países en desarrollo, y el valor medio para los países sin litoral fue del 14,7%. En el mercado de exportación, los países en desarrollo sin litoral dedicaron en 1998 alrededor del 17,7% de sus ingresos al pago de servicios de transporte, mientras que la media para todos los países en desarrollo fue del 8,7%.

11. El Marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes, que la Asamblea General aprobó en 1995, constituía el acuerdo triangular más completo e integrado entre los países de tránsito sin litoral y sus asociados para el desarrollo. Trataba de las cuestiones fundamentales de política en materia de transporte de tránsito y contenía directrices para mejorar las redes de dicho transporte. La UNCTAD advertía con satisfacción que se había progresado mucho en el fortalecimiento de

la cooperación bilateral y regional entre la República Democrática Popular Lao y sus vecinos de tránsito. Se habían tomado iniciativas en el ámbito bilateral y en el marco de organizaciones regionales tales como la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ANASO) y el Banco Asiático de Desarrollo (BASD). La subregión también había aprovechado el apoyo financiero y técnico de donantes bilaterales y de instituciones financieras y de desarrollo. Había que adoptar medidas para mejorar aún más los sistemas de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao. Era menester aprovechar la labor realizada con arreglo a las iniciativas y los marcos bilaterales y multilaterales, tales como los de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), la ANASO y la iniciativa de la subregión del Gran Mekong.

## Capítulo II

### EXAMEN DE LAS REDES DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO

12. Para el examen de los temas de fondo, los participantes tuvieron a la vista un documento temático titulado "Redes de transporte de tránsito de la RDP Lao" (UNCTAD/LDC/Misc.55), preparado por consultores de la UNCTAD.

13. En sus observaciones iniciales el **Presidente** propuso que la reunión se concentrara en dos objetivos relacionados entre sí: a) el examen de las redes actuales de transporte de tránsito de la República, incluidos los problemas con que se enfrentaban esta última y sus vecinos de tránsito, y b) la elaboración de los elementos de un futuro programa de acción que también sirviera de contribución a la quinta Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo, que debía celebrarse en julio de 2001 en cumplimiento de la resolución 54/199 de la Asamblea General.

14. El **Sr. Khammoune Bouaphanh**, consultor nacional, presentó el documento temático sobre las redes de transporte de tránsito de la RDP Lao. En él se analizaban las presiones con que se enfrentaba la República en materia de transporte de tránsito. En particular, se ponían de relieve los problemas relacionados con el comercio exterior y las cuestiones referentes al transporte de tránsito, en particular, la infraestructura de caminos y ferrocarriles, la navegación por el Mekong, el desarrollo de los aeropuertos, los servicios de líneas aéreas, los puertos de mar y los corredores de tránsito, así como las restricciones debidas a obstáculos no materiales tales como los engorrosos procedimientos y documentación de aduanas y de cruce de fronteras, por no hablar de las cuestiones relacionadas con la aplicación de acuerdos bilaterales y regionales de tránsito y la necesidad de adherirse a instrumentos jurídicos internacionales. En el documento también se mencionaban las cuestiones vinculadas con los requisitos de la asistencia financiera y técnica. Por último, se hacían propuestas sobre la acción futura.

15. La presentación del documento temático estimuló un animado debate sobre una amplia gama de cuestiones relacionadas, entre otras cosas, con los objetivos de la política de transporte de tránsito, el desarrollo de la infraestructura de tránsito, la conservación de la red vial, los reglamentos y procedimientos estatales, la eficacia operacional y los requisitos en materia de asistencia externa. Hicieron declaraciones los representantes de los países y organizaciones siguientes: Suecia, Viet Nam, el Japón, Alemania, la RDP Lao, el Banco Mundial, Francia, Tailandia, la Comisión del Río Mekong, Australia, el Banco Asiático de Desarrollo, China, Myanmar, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la UNCTAD.

16. Con respecto a los objetivos de la política de transporte de tránsito, se insistió en la necesidad de fortalecer los acuerdos bilaterales de tránsito y de adherirse a los convenios internacionales de tránsito. En este contexto, se insistió en que debía velarse por la compatibilidad de los acuerdos regionales y bilaterales. Además, se debatieron cuestiones institucionales y se subrayó la importancia de los mecanismos de vigilancia de la aplicación de los acuerdos y dispositivos de transporte de tránsito. En lo que se refiere a la mejora de la eficiencia operacional, se insistió en la necesidad de promover un entorno orientado al mercado

para las operaciones de transporte de tránsito. Se consideró que uno de los objetivos importantes de la política era la apertura del sector del transporte por carretera a la libre competencia.

17. En cuanto a los proyectos y programas destinados a mejorar la infraestructura del transporte de tránsito, se subrayó la necesidad de establecer un orden de prioridad claro. Muchos participantes señalaron la importancia de la conservación de las carreteras. En este contexto, se insistió en la necesidad de establecer fondos especiales para la mejora de las carreteras. Varios países donantes y organizaciones internacionales se mostraron dispuestos a apoyar la creación de tales fondos. Otros delegados, si bien reconocían que la conservación de carreteras era importante, insistieron en que la infraestructura en la RDP Lao y algunos de sus vecinos de tránsito no era adecuada y que debían hacerse más inversiones. Se debatieron las cuestiones relacionadas con la navegación en el Mekong. Con respecto a la mejora de la eficiencia de la gestión y de las operaciones del transporte de tránsito, los debates mostraron claramente que se necesitaban más medidas concertadas para superar toda una serie de obstáculos no materiales mediante la simplificación y armonización de los regímenes y la documentación de aduanas y los procedimientos administrativos. Se tomó nota de las iniciativas en curso destinadas a superar los obstáculos no materiales y se insistió en la necesidad de aplicar efectivamente unas medidas acordadas.

18. En la reunión se consideró también que la aplicación efectiva de los acuerdos requería disposiciones institucionales apropiadas, a nivel nacional y a nivel regional, así como el apoyo financiero y técnico de la comunidad internacional.

#### Decisión de la reunión

19. En la sesión plenaria de clausura, el 15 de diciembre de 2000, se aprobó el Plan de Acción de Vientiane (véase el anexo I).

#### Declaraciones de clausura

20. El **Sr. Phao Bounnapol, Ministro de Comunicaciones, Transporte, Correos y Construcción de la RDP Lao**, expresó en nombre del Gobierno su agradecimiento a todos los delegados que habían participado en la primera Reunión de Consultas sobre los Sistemas de Transporte de Tránsito de la República Democrática Popular Lao. Dijo que el resultado más importante de la reunión era la aprobación del Plan de Acción de Vientiane, en el que se delimitaban las esferas de acción prioritaria a nivel nacional, subregional e internacional, a fin de mejorar las redes de transporte de tránsito. La ejecución efectiva del Plan de Acción de Vientiane requería un esfuerzo concertado, la cooperación y el apoyo de todos los vecinos de tránsito del país. Exhortó a los países donantes y a las organizaciones internacionales que prestasen asistencia en la aplicación del Plan de Acción de Vientiane, que consideraba un valioso presente para la subregión y especialmente para su país en la esfera del transporte de tránsito.

21. El **Presidente** elogió el ánimo con que se habían verificado las deliberaciones. El resultado de la reunión era importante no sólo en lo que se refería a los aspectos prácticos, como se podía ver por el Plan de Acción de Vientiane, sino también desde el punto de vista conceptual. Los países en desarrollo sin litoral no debían ser necesariamente unos participantes siempre pobres y débiles en la cooperación, sino que en condiciones favorables podían desempeñar una función importante en el comercio y el desarrollo regional y subregional. En conclusión, elogió a la secretaría de la UNCTAD y al PNUD por su apoyo financiero y de fondo.



### Capítulo III

#### CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

##### A. Apertura de la reunión

22. La reunión fue abierta por el representante de la UNCTAD. El Sr. Somsavat Lengsavad, Primer Ministro Adjunto y Ministro de Relaciones Exteriores de la República Democrática Popular Lao, hizo una alocución de apertura. También hicieron declaraciones los representantes del PNUD y de la UNCTAD (véase el capítulo I).

##### B. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

23. En la primera sesión, el 14 de diciembre de 2000, quedaron elegidos los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Sr. Alounkeo Kittikhoun (RDP Lao)

Vicepresidente: Sr. Silpachai Jarukasemratana (Tailandia)

Relator: Sr. Nguyen Viet Kien (Viet Nam)

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

24. En la sesión plenaria de apertura, se aprobó el programa provisional contenido en el documento UNCTAD/LDC/Misc.54, que decía lo siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Examen de los sistemas de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao.
4. Aprobación del informe de la reunión.
5. Otros asuntos.

##### D. Aprobación del informe de la reunión (Tema 5 del programa)

25. En la sesión de clausura, el 15 de diciembre de 2000, los participantes aprobaron el informe de la primera Reunión de Consultas sobre los Sistemas de Transporte de Tránsito de la República Democrática Popular Lao. Además, aprobaron el Plan de Acción de Vientiane (véase el anexo I) y votaron una moción de agradecimiento y reconocimiento al Gobierno y al pueblo de la RDP Lao por la acogida brindada a la reunión, así como una moción de agradecimiento al PNUD por su apoyo financiero (véase el anexo II).

Anexo I

PLAN DE ACCIÓN DE VIENTIANE SOBRE LAS MEDIDAS  
DESTINADAS A MEJORAR LAS REDES DE TRANSPORTE DE  
TRÁNSITO DE LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO

INTRODUCCIÓN

1. Nosotros, los representantes de los Gobiernos de Alemania, Australia, Camboya, el Canadá, China, los Estados Unidos de América, Francia, el Japón, Myanmar, la República de Corea, la República Democrática Popular Lao, Suecia, Tailandia y Viet Nam, así como del Banco Asiático de Desarrollo, del Banco Mundial, de la Comisión del Río Mekong, de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, del Fondo de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la Capitalización, del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y de la Unión Europea, habiendo participado en la primera Reunión de Consultas sobre los Sistemas de Transporte de Tránsito de la República Democrática Popular Lao, deseamos reiterar que la falta de acceso territorial al mar, agravada por la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales, así como los costos prohibitivos y los riesgos del tránsito, constituyen obstáculos importantes que entorpecen los esfuerzos de desarrollo socioeconómico general de los países en desarrollo sin litoral. Estos países en desarrollo, que se enfrentan además con el inconveniente de su situación geográfica, se hallan en una posición doblemente desventajosa para participar en una economía en vías de mundialización y en el comercio internacional.

2. Advertimos que a pesar de los esfuerzos desplegados en el ámbito nacional y en el internacional para superar esos problemas especiales, las dificultades con que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral siguen siendo enormes. En este contexto la comunidad internacional ha preconizado un planteamiento innovador para promover unos dispositivos de cooperación más eficaces entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito, así como para impulsar un apoyo más activo por parte de la comunidad de donantes. El Marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes contiene recomendaciones sobre la organización de reuniones subregionales de consultas con objeto de delimitar las esferas prioritarias y aprobar un plan de acción.

3. Hemos examinado las redes de transporte de tránsito de la RDP Lao y evaluado los problemas con que ese país se enfrenta en la actualidad. Hemos delimitado las esferas prioritarias de acción en los ámbitos nacional, subregional e internacional, en los que deben adoptarse medidas a largo y a corto plazo, según se indica en los cinco puntos siguientes.

I. CUESTIONES DE LA POLÍTICA EN MATERIA  
DE TRANSPORTE DE TRÁNSITO

4. Con objeto de realizar los objetivos de la política de transporte de tránsito que los países de la subregión vienen persiguiendo y están decididos a seguir apoyando, recomendamos que se haga todo lo posible por llevar a la práctica una política que resulte favorable para el desarrollo del comercio de tránsito en la subregión:

- i) Fortalecimiento y mejora del marco jurídico aplicable a las operaciones de transporte de tránsito. A este respecto, deben tenerse en cuenta varios acuerdos bilaterales y regionales, en particular los siguientes:

Acuerdo relativo al transporte internacional por carretera entre el Gobierno de la República Popular de China y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao, de 3 de diciembre de 1993;

Acuerdo sobre transporte por carretera entre el Gobierno de la República Socialista de Viet Nam y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao, de 24 de febrero de 1996;

Acuerdo sobre transporte por carretera entre el Gobierno del Reino de Camboya y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao, de 21 de octubre de 1999;

Acuerdo Trilateral de Facilitación del Transporte Transfronterizo de Bienes y Personas entre Laos, Tailandia y Viet Nam, firmado en 1999;

Acuerdo sobre la Navegación Comercial por el Lancang-Mekong entre los Gobiernos de la República Popular de China, la República Democrática Popular Lao, la Unión de Myanmar y el Reino de Tailandia, firmado el 20 de abril de 2000;

Acuerdo sobre el Transporte por Carretera entre el Gobierno del Reino de Tailandia y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao, de 5 de marzo de 1999 (que sustituye un acuerdo de tránsito de 1978);

Acuerdo Marco de la ANASO sobre la Facilitación del Tránsito de Mercancías;

Acuerdo de 18 de enero de 2000 entre el Gobierno de la República Socialista de Viet Nam y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao por el que se modifican ciertos artículos del Acuerdo sobre el Tránsito de Mercancías firmado el 23 de abril de 1994;

Acuerdo entre el Gobierno del Reino de Tailandia y el Gobierno de la República Democrática Popular Lao sobre Explotación Conjunta del Transporte por Ferrocarril, firmado el 4 de abril de 1997.

Sin embargo, la aplicación de algunos de esos acuerdos es demasiado lenta o ineficaz. Es importante que se apliquen plena y efectivamente. Se encarece a las Partes Contratantes que, según sea necesario, modifiquen los acuerdos para que sean más eficaces. A este respecto, se pide a la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) que preste asistencia a los países.

- ii) Fomento de la adhesión a los convenios y acuerdos de tránsito internacional relacionados con el transporte y el comercio de tránsito, esos convenios y acuerdos harán las veces de instrumentos para perfeccionar las obligaciones de los países de

la subregión, que se han comprometido a fortalecer la cooperación internacional en esas esferas importantes. Se alienta a los países a que estudien la posibilidad de adherirse a los convenios internacionales en materia de comercio de tránsito mencionados por la CESPAP en su resolución 48/11<sup>1</sup>.

- iii) Desarrollo y mejora de los mecanismos institucionales en los ámbitos nacional, bilateral y subregional, de manera que se pueda vigilar la ejecución de los dispositivos y los acuerdos de tránsito. Deben utilizarse plenamente los mecanismos existentes. Los gobiernos interesados habrán de tomar medidas para mejorar la eficiencia y la eficacia de esos mecanismos.
- iv) Debe reconocerse a las organizaciones de transporte de tránsito del sector público mayor autonomía y libertad para funcionar con criterios comerciales, teniendo en cuenta las características peculiares del desarrollo de las economías nacionales.
- v) Mejora de las pautas de producción y comercio que permiten promover la expansión del comercio subregional en beneficio de los países de la subregión. Explotando el potencial del comercio regional la RDP Lao reducirá su gran dependencia con respecto a los mercados exteriores y, en consecuencia, aminorará la pesada carga de los costos del transporte de tránsito.
- vi) Los gobiernos deben hacer suya una política de liberalización de los servicios de tránsito por carretera estimulando la competencia en el sector de la logística del transporte, en particular, mediante acuerdos de concesión de derechos de explotación con el sector privado. A este respecto, el sector del transporte de tránsito de la RDP Lao y en especial las empresas privadas necesitan mayor asistencia y apoyo para ampliar sus servicios y mejorar su capacidad competitiva, lo cual debería incluir la posibilidad de modernizar su equipo a precios competitivos.

## II. DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE DE TRÁNSITO

5. Hemos observado que sigue siendo urgente mejorar la infraestructura del transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao. En particular, se recomienda la adopción de medidas en las esferas siguientes, sin ningún orden de prioridad especial:

- i) Construcción de los empalmes ferroviarios que se necesitan para establecer conexiones con las redes ferroviarias de los vecinos de tránsito, en particular,

---

<sup>1</sup> La Convención sobre la Circulación Vial de 1968; la Convención sobre la Señalización Vial de 1968; el Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) de 1975; la Convención Aduanera sobre la Importación Temporal de Vehículos Comerciales de Transporte por Carretera de 1956; el Convenio Aduanero sobre Contenedores de 1972; el Convenio Relativo al Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CMR) de 1956; y el Convenio Internacional sobre la Armonización de los Controles de Mercancías en las Fronteras de 1982.

Tailandia. En consecuencia, los participantes en la reunión exhortan a las organizaciones internacionales competentes y a los países donantes a que estudien la posibilidad de financiar los proyectos siguientes:

- a) Empalme Nongkai-Vientiane con la red ferroviaria tailandesa;
  - b) Empalme Vientiane-Thakhaek-Muya con la red ferroviaria vietnamita;
- ii) Establecimiento de corredores de transporte especiales en los cuales se modernizarán, armonizarán e integrarán todos los modos de comunicación y de transporte de superficie entre los puertos de mar y los lugares del interior, a fin de constituir una red eficaz para el transporte de las mercancías a través de las fronteras nacionales. A este respecto deberán fomentarse los acuerdos de transporte multimodal. Se invita a los países donantes y a las organizaciones internacionales financieras y de desarrollo competentes a estudiar la posibilidad de financiar los proyectos siguientes:
- a) El Corredor Económico del Norte (carretera 3-Botene-Luang Namtha-Bokeo);
  - b) El Corredor Económico del Sur (carreteras 18A y 18B);
  - c) El Corredor Norte-Sur (por la carretera 13 para empalmar China con Camboya);
  - d) El Corredor Central (por la carretera 12 para empalmar el noreste de Tailandia con el puerto de mar del Viet Nam central);
  - e) Establecimiento de almacenes de aduana interiores en el municipio de Vientiane y en Savannakhet;
- iii) La conservación y la reparación de la red vial existente plantea problemas cada vez más importantes a la RDP Lao, que presta servicios de tránsito a sus vecinos. A este respecto, es menester movilizar recursos en cantidades considerables mediante proyectos de desarrollo vial, un fondo de construcción de carreteras y el establecimiento de cargos pagaderos por los usuarios de las carreteras.

### III. MEJORA DE LA EFICIENCIA DE LA GESTIÓN Y DE LAS OPERACIONES

6. Hemos tomado nota de que las redes de transporte de tránsito de la subregión siguen tropezando con graves limitaciones constituidas por toda una serie de obstáculos no materiales, a cuya eliminación debe darse prioridad. Se recomienda proceder en el momento oportuno a la eliminación de los obstáculos identificados en la reunión, teniendo en cuenta el calendario de terminación de las obras de infraestructura material ya en curso, tales como el Corredor Este-Oeste. En esta esfera podrían considerarse las iniciativas siguientes:

- i) Que las autoridades de los países interesados entablen consultas para determinar en qué forma se pueden aplicar aranceles de tránsito preferentes a las mercancías que atraviesan sus territorios por todos los medios de transporte, teniendo en cuenta los

problemas y dificultades especiales con que se enfrenta la RDP Lao a causa de su situación de país sin litoral. Esos aranceles deberán ser públicos y comunicarse a todas las partes interesadas.

- ii) Que la documentación, los regímenes aduaneros y los trámites administrativos de tránsito se simplifiquen, normalicen y armonicen de conformidad con las reglas aceptadas internacionalmente. A este respecto deberá estudiarse muy seriamente la posibilidad de introducir documentos comunes de transporte y aduanas y de sistemas modernos de intercambio electrónico de datos (EDI) basados en las Reglas de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (EDIFACT).
- iii) Que se celebren consultas entre los departamentos competentes de los países interesados sobre la simplificación y armonización de los cargos de tránsito.
- iv) Que las mercancías en tránsito no estén sujetas a ninguna tasa.
- v) Que se simplifiquen y armonicen los controles del transporte en las fronteras.
- vi) Que los países de la subregión estudien la posibilidad de introducir sistemas informatizados modernos y compatibles de localización de vagones, tales como el sistema de información anticipada sobre la carga (SIAC).
- vii) Que los países de la subregión estudien la posibilidad de introducir sistemas de información aduaneras tales como el Sistema Aduanero Automatizado para el Acceso, el Control y la Gestión (SIDUNEA), a fin de modernizar y mejorar la administración de aduanas y los métodos de acopio de datos, según convenga.
- viii) Que, para aumentar la protección de la carga en tránsito, se recomiende a los gobiernos interesados que inicien gestiones prácticas a fin de idear e introducir dispositivos apropiados de seguro y reaseguro y cubrir los riesgos relacionados con la carga en tránsito.
- ix) Que se cree una asociación de transportistas de la RDP Lao.
- x) Que se intensifique la labor de aprovechamiento del capital humano a fin de mejorar los conocimientos técnicos y de planificación y lograr una mayor participación en la logística de conjunto.
- xi) Que la legislación de transporte se armonice de conformidad con los principios internacionalmente aceptados. Debe pensarse en la elaboración de directrices relativas a la legislación del transporte por tierra.

#### IV. ASISTENCIA EXTERNA

7. Deseamos reiterar que los países de la subregión tienen una capacidad limitada para tomar todas esas medidas sin apoyo externo. Por consiguiente, las instituciones internacionales financieras y de desarrollo y los países donantes tendrán que aportar una contribución

significativa a esa acción. Deberá prestarse especial atención al desarrollo del capital humano y al fomento de la infraestructura de transporte utilizada para los servicios de tránsito. Se tratará, entre otras cosas de:

- i) La ampliación de la red de transporte de tránsito.
- ii) El apoyo destinado a los programas de conservación y reparación de la infraestructura del transporte utilizada para el tránsito.
- iii) Programas de asistencia técnica relacionados con la introducción de una moderna tecnología de la información, el aumento de la capacidad para negociar acuerdos de tránsito y vigilar su aplicación, y la organización de actividades de capacitación en esferas tales como los servicios de transitarios y la gestión y las operaciones de transporte de tránsito.
- iv) Se pide a los países donantes y a las instituciones internacionales financieras y de desarrollo que aporten recursos para servicios especiales de consultoría, según convenga, con objeto de llevar a la práctica el Plan de Acción de Vientiane.
- v) Asimismo, se invita a los donantes a que estudien la posibilidad de facilitar recursos financieros o servicios de expertos, a título de préstamos no reembolsables, a la CESPAP en varias esferas, en particular, la aplicación de medidas de facilitación del cruce de fronteras y del transporte de tránsito, la elaboración de directrices en materia de legislación interna sobre el transporte por tierra, y la elaboración de material docente conexo para el perfeccionamiento del capital humano.

## V. MECANISMOS INSTITUCIONALES DE SEGUIMIENTO

Para facilitar la aplicación y el seguimiento de las medidas que anteceden, hemos convenido en celebrar en el primer trimestre de 2003 una segunda reunión de consultas sobre las redes de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao a fin de vigilar los progresos de la aplicación de las medidas acordadas y de las disposiciones de seguimiento. En este contexto convendría organizar viajes de estudio o reuniones técnicas para los encargados de la subregión a fin de familiarizarlos con los éxitos logrados en el funcionamiento de los dispositivos de transporte de tránsito en otras subregiones, tales como la América Latina y África. Se pide a la UNCTAD que organice esas actividades. Se invita a los países donantes, a las instituciones internacionales financieras y de desarrollo, incluido el PNUD, a que presten apoyo financiero.

Anexo II

VOTO DE AGRADECIMIENTO

Viernes, 15 de diciembre de 2000

Los participantes en la primera Reunión de Consultas sobre los sistemas de transporte de tránsito de la República Democrática Popular Lao, reunidos en Vientiane (Lao) el 14 y el 15 de diciembre de 2000, expresan su agradecimiento al Gobierno y al pueblo de la República Democrática Popular Lao por haber acogido la reunión y por la hospitalidad que les han brindado durante su estancia en el país.

Asimismo, los participantes expresan su agradecimiento al PNUD y a la UNCTAD por haber patrocinado la reunión.



Anexo III

LISTA DE PARTICIPANTES

ALEMANIA

Sr. Carl Georg Christian BERGER, Embajador, Embajada de Alemania en Vientiane

Sr. H. BRECHEISON, Primer Secretario, Embajada de Alemania en Vientiane

AUSTRALIA

Sra. Linda WORTHAISSONG, Primera Secretaria, Embajada de Australia en Vientiane

CAMBOYA

Sr. LENG Thunyouthea, Director General de Transporte, Ministerio de Obras Públicas y Transporte

Sr. SREY Serey Vadh, Director Adjunto del Departamento de Transporte por Tierra, Ministerio de Obras Públicas y Transporte

CANADÁ

Sr. James ARCHER, representante del Organismo Canadiense de Desarrollo Internacional en Vientiane

CHINA

Sr. Chengzhi JU, Director General Adjunto, Departamento de Cooperación Internacional, Ministerio de Transporte

Sr. Guangling LI, Subdirector General, Departamento de Transporte de la provincia de Yunan

Sr. Yun LI, Consultor, Departamento de Transporte de la provincia de Yunan

Sra. Xin Xia WANG, Jefa Adjunta de División, Departamento de Organizaciones Internacionales, Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. Lei WENG, Jefe de la División de Transporte por Carretera, Ministerio de Transporte

Sr. Boren YU, Director, Departamento de Asia, Ministerio de Relaciones Exteriores

Sra. Hongbin ZHANG, traductora

## ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Sra. Susan SUTTON, Jefa de Misión Adjunta, Embajada de los Estados Unidos de América en Vientiane

## FRANCIA

Sr. Marc MERTILLO, Consejero, Embajada de Francia en Vientiane

Sr. Vincent HUYNH, Agregado Comercial, Oficina Comercial de Francia en Vientiane

## JAPÓN

Sr. Hiroshi MANABE, Consejero, Embajada del Japón en Vientiane

Sra. Rie HIKIJI, auxiliar, Embajada del Japón en Vientiane

Sr. Koji YOSHIDA, Tercer Secretario, Embajada del Japón en Vientiane

## MYANMAR

Sr. Nyi SOE, Primer Secretario, Embajada de Myanmar en Vientiane

## REPÚBLICA DE COREA

Sr. Ryoo JOUNHA, Primer Secretario, Embajada de la República de Corea en Vientiane

## REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO

Sr. KITTIKHOUN, Embajador, Representante Permanente de la República Democrática Popular Lao ante las Naciones Unidas

Sr. Mat SUNMALA, Jefe de Gabinete, Ministerio de Comunicaciones, Transporte, Correos y Construcción (MCTCC)

Sra. Khemmani PHOLSENA, Directora General, Departamento de Comercio Exterior, Ministerio de Comercio y Turismo

Sr. Lattanamany KHOUNYVONG, Director General, Departamento de Transporte, MCTCC

Sr. Yakoua LOPANGKAO, Director General, Departamento de Aviación Civil, MCTCC

Sr. Siphouk VONGPHAKDY, Director General, Departamento de Personal, MCTCC

Sr. Bouasavanh SIHANATH, Director General, Departamento de Presupuesto y Planificación, MCTCC

Sr. Kheunlith KHOTYOTHA, Director General, Departamento de Inspección, MCTCC

Sr. Bounleuam SISOULATH, Director General, Departamento de Vivienda y Urbanismo, MCTCC

Sr. Chaleum VARINTHALASAK, Director General, Instituto de Relaciones Exteriores

Sr. Pasit KOUNLATH, Director General Adjunto, Departamento de Aviación Civil

Sr. Khangeun KHAMVONGSA, Jefe Adjunto de Gabinete, MCTCC

Sr. Somlith PHOUTHONESY, Director General Adjunto, Departamento de Correos y Comunicaciones, MCTCC

Sr. Bounsoum SOMSIHAKHOM, Director General Adjunto, Departamento de Transporte, MCTCC

Sr. Sayphet APHAYVANH, Director General Adjunto, Departamento de Aduanas, Ministerio de Hacienda

Sr. Khamseng SAYAKONE, Director, Dirección de Ferrocarriles, MCTCC

Sra. Soumaly PHOMMAVANTHONG, Directora de la División de Asia y el Pacífico, Departamento de Comercio Exterior, Ministerio de Comercio y Turismo

Sr. Khampoun INPENGLASABOUT, Director de la Cooperación con la ANASO, División del Departamento de Aduanas, Ministerio de Hacienda

Sr. Chacky BOUDTAVONG, Director de División, Departamento de Organizaciones Internacionales, Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. Souphonh CHANTHAVIXAY, Director Adjunto de la División de Administración, MCTCC

Sr. Khamsaen KHANTIVONG, Departamento de Inmigración, Ministerio de Interior

Sra. Manorom PHONSEYA, Primera Secretaria, Misión Permanente de la República Democrática Popular Lao ante las Naciones Unidas

Sr. Anouparb VONGNORKEO, Funcionario de la División del Sistema de las Naciones Unidas, Departamento de Organizaciones Internacionales, Ministerio de Relaciones Exteriores

Sr. Khammoune BOUAPHANH, MCTCC

SUECIA

Sr. Klas RASMUSSEN, Primer Secretario, Embajada de Suecia en Vientiane

TAILANDIA

Sr. Silpachai JARUKASEMRATANA, Experto Asesor en Transporte, Departamento de Transporte por Tierra, Ministerio de Transporte y Comunicaciones

Sr. Anuvat RAKSAWONG, Jefe de Transporte, Oficina Provincial de Transporte por Tierra, Nongkhai

Sr. Rasmee CHITTHAM, Ministro Consejero, Real Embajada de Tailandia en Vientiane

Sr. Prapan DISYATAT, Segundo Secretario, Real Embajada de Tailandia en Vientiane

VIET NAM

Sr. Nguyeng TUONG, Experto Principal, Jefe de la División de la ANASO, Ministerio de Comunicaciones y Transporte

Sr. Nguyen VIET KIEN, Funcionario del Departamento de Economía, Ministerio de Relaciones Exteriores.

COMISIÓN ECONÓMICA Y SOCIAL DE LAS NACIONES UNIDAS  
PARA ASIA Y EL PACÍFICO (CESPAP)

Sr. John Robert MOON, Jefe de la Sección de Transporte General, División de Transporte, Comunicaciones, Turismo y Desarrollo de la Infraestructura

Sr. Pradip B. EOA, División del Comercio Internacional y de Industria

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE  
COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD)

Sr. Ernest V. MBULI, Jefe de la Dependencia de Países en Desarrollo sin Litoral e Insulares

Sr. Sandagdorj ERDENEBILEG, Oficial de Asuntos Económicos

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD)

Sra. Kari NORDHEIM-LARSEN, Representante Residente, Coordinadora Residente de las Naciones Unidas

Sra. Virachit VONGSAK, Oficial de Programas

FONDO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO  
DE LA CAPITALIZACIÓN (FNUDC)

Sr. Viengsamay VONGKHAMSAO, Oficial de Programas

BANCO ASIÁTICO DE DESARROLLO

Sr. Thomas F. JONES, III, Economista Principal de Proyectos, División Occidental de Transporte y Comunicaciones

UNIÓN EUROPEA

Sr. Goffey GRIFFITH, Oficial de desarrollo rural, Oficina de Cooperación Técnica en Vientiane.

BANCO MUNDIAL

Sra. Linda SCHNEIDER, Jefa de la Oficina del Banco Mundial en Vientiane.

COMISIÓN DEL RÍO MEKONG

Sr. Chanthavong SAIGNASITH, Director de la División de Planificación, Phnom Penh, Camboya.

SECTOR PÚBLICO Y SECTOR PRIVADO

ALEMANIA

Sra. D. BOOYAPRAPUTI, Schenker (Thai) Ltd., Oficina de Representación, Laos.

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA POPULAR LAO

Sr. Intharath HOUMPHANH, Director General, Lao Telecom Co. Ltd.

Sr. Bounsoum VANHAHEUANG, Transport Savannakhet

Sr. Pothong NGONPHACHANH, Director Gerente de Lao Aviation

Sr. Sounthone PHILAVANH, Director Adjunto, Vientiane Port

Sr. Palami PHOMMATHANSY, Director General, Empresa de Correos

Sr. KEOVANHPHONE, Director de State River Transport

Sr. Bounnhong BAYRASY, Gerente de comercialización, TEF

Sr. Khamphoune TEMERATH, Director de la Empresa Estatal de Autobuses

Sr. BOUNGNOK, Servicio de Transporte de Savannakhet

Sr. SONGDATA, Director Gerente, agente de transporte de Laos

Sr. THIPDAVANH, SDT

Sr. SAKONE, transporte aéreo

Sr. Prachith SAYAVONG, Director de la Sociedad Mixta de Transporte

Sr. SOUDDALAI.

Anexo IV

LISTA DE DOCUMENTOS

1. UNCTAD/LDC/Misc.57 Checklist of documents of the First Specific Consultative Meeting on the Transit Transport Systems of the Lao PDR
2. UNCTAD/LDC/Misc.54 Provisional agenda of the First Specific Consultative Meeting on the Transit Transport Systems of the Lao PDR
3. UNCTAD/LDC/Misc.55 Issues paper by the UNCTAD consultants: Transit Transport Systems of the Lao PDR
4. UNCTAD/LDC/Misc.56 Work programme of the First Specific Consultative Meeting on the Transit Transport Systems of the Lao PDR
5. A/RES/54/199 Resolución sobre las medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral
6. TD/LDC/AC.1/13 Mejora de los sistemas de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito: cuestiones que deben considerarse
7. A/C.2/55/2 Comunicué of the first Ministerial Meeting of the Group of Landlocked Developing Countries and the Donor Community
8. TD/B/42(1)/11  
TD/B/LDC/AC.1/7 Marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes
9. TD/B/LDC/AC.1/15 Informe de la Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo

-----