



Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo

Distr.
GENERAL

TD/B/44/9
25 de julio de 1997

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
44º período de sesiones
Ginebra, 13 de octubre de 1997
Tema 8 a) del programa provisional

OTROS ASUNTOS

- a) Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral

Informe de la secretaría de la UNCTAD sobre la marcha de los trabajos

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION	1 - 4	3
II. ACTIVIDADES DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO	5 - 27	4
A. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito	5	4
B. Reuniones de los grupos consultivos de países en desarrollo sin litoral y de tránsito	6 - 8	4
C. Otras actividades de la UNCTAD	9 - 27	6
1. Examen del Acuerdo de Tránsito por el Corredor Septentrional	9	6
2. SIDUNEA	10 - 13	6

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
II. C. (<u>continuación</u>)		
3. Sistema de Información Anticipado sobre la Carga (SIAC)	14 - 18	7
4. La iniciativa sobre el comercio exterior y el transporte en tránsito en la región del Asia central: la reconstrucción de la ruta de la seda	19 - 22	8
5. Reunión de Expertos en tecnologías de la información	23 - 27	9
III. MEDIDAS ADOPTADAS POR DIFERENTES PAISES Y POR ORGANIZACIONES INTERNACIONALES E INTERGUBERNAMENTALES EN FAVOR DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL	28 - 36	10

I. INTRODUCCION

1. En el párrafo 15 de su resolución 50/97 la Asamblea General acogió con beneplácito la nota del Secretario General y el informe de la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sobre las medidas concretas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral ¹ y pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que, junto con el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, preparara otro informe sobre la aplicación de las disposiciones de dicha resolución y lo presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo y a la Asamblea General en su quincuagésimo segundo período de sesiones.

2. En el párrafo 9 de la misma resolución la Asamblea General tomó nota del informe de la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo, celebrada en Nueva York del 19 al 22 de junio de 1995 ², e hizo suyo el Marco Mundial para la Cooperación en Materia de Transporte de Tránsito entre los Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y la Comunidad de Países Donantes que figura en el informe. En el párrafo 11 de la resolución la Asamblea General pidió al Secretario General que convocara en 1997 una nueva 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, incluidas las organizaciones y comisiones económicas regionales y subregionales pertinentes, para que examinara los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y analizara la posibilidad de formular medidas prácticas concretas. La Reunión se celebró bajo los auspicios de la UNCTAD del 18 al 20 de junio de 1997 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. La Junta tiene ante sí para su examen el informe de la Reunión, incluidas sus conclusiones y recomendaciones (TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1/11).

3. En el párrafo 13 de la misma resolución la Asamblea General tomó nota con reconocimiento de la contribución aportada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo al formular medidas internacionales para abordar los problemas específicos de los países en desarrollo sin litoral, e instó a la Conferencia, entre otras cosas, a que mantuviera en examen permanente el desarrollo de las instalaciones de infraestructura, las instituciones y los servicios de transporte en tránsito, supervisara la aplicación de las medidas convenidas, colaborara en todas las iniciativas pertinentes, incluidas las del sector privado y las organizaciones no gubernamentales, y sirviera de centro de coordinación respecto de las cuestiones transregionales de interés para los países en desarrollo sin litoral. Además, en el párrafo 14 de la resolución la Asamblea General invitó al Secretario General de las Naciones Unidas a que, en consulta con el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, adoptara las medidas necesarias con miras a la aplicación eficaz de las medidas previstas en la resolución. Las recientes actividades desplegadas por la UNCTAD en favor de los países en desarrollo sin litoral en este sentido se mencionan en la sección II del presente informe.

4. En el párrafo 5 de la resolución de la Asamblea General se invitó a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito vecinos a que intensificaran todavía más sus acuerdos de cooperación, y en el párrafo 7 se invitó a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales a que proporcionaran a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito una asistencia financiera y técnica apropiada. Por consiguiente, el Secretario General de la UNCTAD pidió a esos países e instituciones que le proporcionaran información sobre las medidas que habían tomado al respecto. Dicha información se presenta someramente en la sección III del presente informe.

II. ACTIVIDADES DE LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO

A. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

5. Con el fin de facilitar el examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de transporte en tránsito por la mencionada Reunión de Expertos Gubernamentales convocada en virtud del párrafo 11 de la resolución 50/97 de la Asamblea General, el Secretario General de la UNCTAD tomó disposiciones para que, con el apoyo financiero del PNUD, se realizaran estudios analíticos de alcance general regional y subregional en los que se pusiera de relieve la evolución reciente del sector del transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y se hicieran recomendaciones sobre las medidas que deberían tomarse en el futuro. En estos estudios se analizaron en detalle los programas ya en curso para rehabilitar y mantener la infraestructura de tránsito y mejorar las técnicas de gestión y las operaciones. En particular, se estudiaron los programas y proyectos que se están ejecutando en el plano subregional. También se examinaron las nuevas iniciativas en materia de política de transporte en tránsito de los diferentes países. Asimismo se analizaron varios proyectos de inversión y programas de asistencia técnica prioritarios para los cuales se intenta obtener el apoyo de los donantes³. Los resultados de estos estudios, así como la contribución de las comisiones económicas regionales, sirvieron para preparar el documento básico que tuvo ante sí la mencionada Reunión de Expertos Gubernamentales (TD/B/42(1)/14).

B. Reuniones de los grupos consultivos de países en desarrollo sin litoral y de tránsito

6. En el párrafo 10 de la resolución 50/97 de la Asamblea General se pidió al Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo que, en colaboración con los países e instituciones donantes, en particular con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, las comisiones regionales y las instituciones subregionales pertinentes, organizara reuniones de grupos consultivos especiales a fin de determinar las esferas de acción prioritarias en los ámbitos nacional y subregional y elaborar programas de acción. Este proceso de reuniones consultivas comenzó

con una reunión para Mongolia y los países de tránsito vecinos, concretamente China y la Federación de Rusia. La reunión, organizada por la UNCTAD y el PNUD, en estrecha cooperación con el Gobierno de Mongolia, se celebró en Ulaanbaatar del 20 al 22 de mayo de 1997. También asistieron a la reunión el Japón y la República de Corea en calidad de observadores.

7. En la reunión se examinaron los hechos recientes ocurridos en la subregión a la luz del Marco Global para la Cooperación en Materia de Transporte en Tránsito entre los Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y la Comunidad de Donantes, que se había adoptado en la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales ⁴. A este respecto, en la reunión se examinaron primeramente los diferentes elementos fundamentales de una política de transporte en tránsito que garantizara la creación de un entorno viable que contribuyera a mejorar la eficiencia de las operaciones de tránsito. Entre ellos cabe mencionar el perfeccionamiento de los acuerdos bilaterales de tránsito existentes, la promoción de un acuerdo subregional complementario general y de convenios y acuerdos de tránsito internacionales, el trazado de rutas alternativas, implantación de principios comerciales en los servicios de tránsito y el desarrollo de las posibilidades de ampliar el comercio subregional. En segundo lugar se abordó el problema de las actuales deficiencias físicas de la infraestructura del transporte en tránsito y las propuestas para continuar las mejoras. Además, en la reunión se destacó el papel que debería desempeñar la asistencia externa al brindar apoyo para la aplicación de los programas prioritarios acordados en la reunión. Como resultado de la reunión se aprobó el "Memorando de entendimiento de Ulaanbaatar", en que se recogen los aspectos principales de las cuestiones reseñadas más atrás.

8. Las consultas entre los países sin litoral y los países de tránsito vecinos en Africa y América Latina se celebraron en el marco de los acuerdos institucionales existentes dentro de los diversos sistemas subregionales. Las reuniones periódicas de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Africa Meridional (CTCAM), el Organismo de Coordinación de los Transportes en Tránsito por el Corredor Septentrional en el Africa Oriental y Central, la Conferencia Ministerial de los Estados de Africa Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo (COMINMAR) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) en América Latina, han servido de foros para el intercambio de opiniones sobre los ámbitos de acción prioritaria para mejorar los sistemas de transporte en tránsito. Entre ellos, puede mencionarse el desarrollo de los eslabones que faltan en la red de infraestructuras del transporte en tránsito; el mantenimiento de las instalaciones existentes; la eliminación de las barreras no físicas, como por ejemplo las disposiciones legales y las formalidades de tránsito engorrosas, que aún constituyen una grave limitación en algunos de los corredores de tránsito, el fortalecimiento de mecanismos para aplicar con eficacia los acuerdos de tránsito subregionales; la liberalización constante de los servicios de tránsito y una mayor participación del sector privado en las operaciones de transporte en tránsito. En el Asia central, algunas reuniones recientes en que se examinaron las posibilidades de establecer las bases para un acuerdo de tránsito subregional también brindaron la oportunidad de examinar algunas de estas prioridades. En el Asia sudoriental las consultas bilaterales periódicas en materia de tránsito también discuten

las necesidades futuras en el sector del transporte en tránsito. Durante la propia Reunión de Expertos Gubernamentales celebrada en Nueva York algunos expertos de países en desarrollo sin litoral y de tránsito también mantuvieron conversaciones oficiosas.

C. Otras actividades de la UNCTAD

1. Examen del Acuerdo de Tránsito por el Corredor Septentrional

9. En la reunión anual del Organismo de Coordinación de los Transportes en Tránsito por el Corredor Septentrional celebrado en noviembre de 1996, los Gobiernos de Burundi, Kenya, la República Democrática del Congo (ex Zaire) y Uganda decidieron formalmente prorrogar por otros diez años el acuerdo subregional de tránsito, que había expirado en octubre del mismo año. No obstante, los Estados miembros acordaron que era necesario examinar algunos de los protocolos con el fin de tener en cuenta los nuevos acontecimientos ocurridos en el sistema de tránsito. En consecuencia, pidieron a la secretaría permanente del Organismo de Coordinación de los Transportes en Tránsito por el Corredor Septentrional, situada en Mombasa, Kenya, que buscara asistencia técnica para llevar a cabo ese examen. En vista del apoyo que había prestado la UNCTAD a esa secretaría permanente, la UNCTAD envió una misión que redactó un plan de trabajo y un calendario para la realización de dicho examen. El plan de trabajo prevé la celebración de una serie de cursos nacionales en los distintos Estados miembros en los que se discutirían la política de transporte en tránsito en cada uno de los países interesados y las otras actuaciones que habría que tener en cuenta al efectuar el examen del tratado. En el plan se propone también la organización de un curso subregional con objeto de armonizar criterios sobre nuevas actividades en los distintos subsectores. En estas actividades se tendría además presente el papel de los operadores de tránsito privados. Se están celebrando consultas con la secretaría sobre las actividades de seguimiento.

2. SIDUNEA

10. Unas formalidades aduaneras eficientes contribuyen mucho a agilizar la tramitación y despacho de las mercancías en tránsito. Las ventajas pueden ser muy grandes si los países limítrofes utilizan el mismo sistema aduanero o un sistema compatible, pues esto facilita el intercambio de información y permite reducir además las demoras.

11. Los proyectos del SIDUNEA buscan la reforma, modernización e informatización de las formalidades aduaneras mediante el empleo de un conjunto moderno de programas informáticos que han sido desarrollados por la UNCTAD y que ésta ha empezado a poner en práctica. Las ventajas principales que aportan estos proyectos son la simplificación de las formalidades aduaneras, el despacho más rápido de las mercancías, el aumento de la renta de aduanas y la recogida de estadísticas actualizadas y fiables sobre el comercio exterior.

12. Están en ejecución o ya se han terminado proyectos del SIDUNEA en más de 70 países en todo el mundo, entre ellos 14 países sin litoral y 15 países de tránsito. Se está trabajando en la construcción, para el SIDUNEA, de un módulo de seguimiento del tránsito que utiliza un conjunto de mensajes basados en normas internacionales y que ofrece posibilidades de conexión con el SIAC, con otros sistemas de seguimiento de la carga y con bases de datos. La labor del SIDUNEA también se discutió en la Reunión de Expertos de la UNCTAD en tecnologías de la información celebrada recientemente (véanse más adelante los párrafos 23 a 27).

13. El desarrollo del SIDUNEA se ha financiado con contribuciones de Alemania, Dinamarca, España, los Estados Unidos de América, Francia, Italia, el Japón, Noruega, el Reino Unido, Suecia y Suiza, así como del PNUD, la Unión Europea, el Banco Mundial, el Banco de Desarrollo del Caribe y el Banco Interamericano de Desarrollo.

3. Sistema de Información Anticipado sobre la Carga (SIAC)

14. Uno de los principales programas de cooperación técnica entre la UNCTAD y los países en desarrollo es el desarrollo e instalación del Sistema de Información Anticipado sobre la Carga (SIAC). El SIAC es el nombre genérico dado a un conjunto de aplicaciones informáticas que componen un sistema de información sobre logística del transporte que permite hacer frente a los problemas técnicos del transporte y tránsito multimodales de la carga. Proporciona a los operadores de transporte datos fiables, útiles e inmediatos sobre las operaciones de transporte para poder seguir el paradero de las mercancías y del equipo de transporte.

15. En los dos años últimos se ha procedido a la instalación parcial o total del SIAC en los siguientes países sin litoral y de tránsito:

- PortTracker: En los puertos de Tema (Ghana), Mombasa (Kenya) y Dar-es-Salaam (Tanzanía) se está procediendo a instalar por etapas los módulos Harbour Master y Gate Pass.
- RailTracker: Casi todos los esfuerzos y recursos se han concentrado en desarrollar e instalar el módulo ferroviario del SIAC, a petición de los usuarios. Como consecuencia de esta opción, las redes de ferrocarriles en las que se ha implantado este módulo de seguimiento de las mercancías y del material rodante son las siguientes: el Senegal y Malí, Côte d'Ivoire y Burkina Faso; Ghana; el Camerún; Sudán; Kenya, la República Unida de Tanzania y Uganda; TAZARA, Malawi, Zambia y la República Democrática del Congo; Bangladesh.

16. La red de ferrocarriles en la que, por el momento, sólo el material rodante cuenta con un sistema de seguimiento son los Ghana Railways.

17. Tanto fuentes independientes como los propios usuarios han confirmado las ventajas siguientes para los ferrocarriles que utilizan el módulo RailTracker del SIAC:

- Los administradores del tráfico y otros administradores ya pueden obtener en línea datos completos. Estos datos incluyen diferentes tipos de información tales como la posición de los vagones en la red; el número de vagones averiados; los vagones cargados durante más de tres días; los vagones que están en talleres, etc.
- Ahora es fácil preparar informes semanales o mensuales para los distintos escalones de la dirección de las administraciones de ferrocarriles. Esto incluye información tal como el volumen semanal de mercancías cargadas; el número de clientes servidos y el volumen de mercancías transportadas; la cantidad media de carburante consumido por locomotora y kilómetro; el tiempo de tránsito en tren, etc.
- La información al cliente ha mejorado notablemente. Antes se tardaba entre cuatro y cinco días en poder comunicar al cliente dónde se encontraba su vagón; ahora esta información se puede proporcionar instantáneamente.
- Se han obtenido resultados positivos tangibles en el tiempo de rotación de los vagones, la disponibilidad de vagones, el tiempo medio de reparación de los vagones, las tarifas de alquiler de vagones, etc.
- Las divisiones de operaciones de los ferrocarriles de los países de tránsito y sin litoral, cuando las redes están interconectadas, han sido integradas en el mismo sistema, lo que facilita la circulación del tráfico en tránsito.

18. El SIAC ha sido financiado en gran parte por la Comisión Europea. Sin embargo, también han aportado fondos el PNUD, el Banco Mundial e instituciones de desarrollo de Alemania y Francia.

4. La iniciativa sobre el comercio exterior y el transporte en tránsito en la región del Asia central: la reconstrucción de la ruta de la seda

19. En abril de 1995 se lanzó la iniciativa sobre el comercio exterior y el transporte en tránsito en la región del Asia Central, definida en los proyectos KAZ/97/019, KYR/96/009, TAJ/96/004, TUK/96/007 y UZB/96/011. El propósito de esta iniciativa es reducir los costos de tránsito que afrontan las repúblicas del Asia central, lo que fomentaría su comercio exterior e impulsaría su crecimiento económico.

20. La reunión técnica sobre los enlaces del transporte en tránsito de los países del Asia central con los mercados mundiales, celebrada en Ankara, Turquía, del 7 al 9 de noviembre de 1995, acordó las líneas generales de un programa de reformas para mejorar los sistemas de transporte en tránsito en esta región. La reunión consideró que un elemento clave de este programa de reformas era la adopción de un acuerdo marco sobre el transporte en tránsito.

21. La elaboración del acuerdo marco sobre el transporte en tránsito tomó un giro decisivo cuando una reunión de altos funcionarios de las repúblicas del Asia central, que tuvo lugar en noviembre de 1996 en Issyk-Kul, Kirguistán, aprobó un proyecto común y acordó que este proyecto sería la base para las negociaciones con sus vecinos de tránsito. Este acuerdo marco sobre el transporte en tránsito esboza las medidas de cooperación regional en este sector, que incluyen el desarrollo, mantenimiento y gestión de la infraestructura y los servicios de transporte y la armonización de la legislación de tránsito y de los regímenes y documentos aduaneros. En el plano institucional el acuerdo marco prevé la participación de todos los organismos oficiales competentes y el establecimiento de una secretaría que se encargaría de vigilar la aplicación de los distintos protocolos sectoriales del acuerdo.

22. Las primeras negociaciones entre las repúblicas del Asia central y sus vecinos de tránsito deben tener lugar en septiembre/octubre de 1997. Participarán en ella los países siguientes: el Afganistán, Armenia, Azerbaiyán, China, la Federación de Rusia, Georgia, el Irán (República Islámica del), Kazakstán, Kirguistán, Tayikistán, Turquía, Turkmenistán y Uzbekistán.

5. Reunión de Expertos en tecnologías de la información

23. Según una decisión adoptada por la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo de la UNCTAD, en mayo de 1997 se celebró una Reunión de Expertos en la utilización de las tecnologías de la información para hacer más efectivos los acuerdos sobre transporte en tránsito. La Reunión de Expertos recordó que, a pesar de los rápidos avances de las tecnologías de la información, el tránsito aduanero seguía basándose en buena parte en formalidades que exigían la transmisión de documentos extendidos sobre papel. La Reunión subrayó la contribución fundamental de las tecnologías de la información al buen funcionamiento de los sistemas de tránsito aduanero. También subrayó que había que potenciar la utilización de sistemas de información para el seguimiento de la carga en tránsito con miras a automatizar la recogida de datos. La inexistencia de sistemas de ese tipo en muchos países mermaba la eficiencia de los operadores de transporte de tránsito, y además era perjudicial para el funcionamiento eficiente de los sistemas de tránsito aduanero. La Reunión recordó que en muchos países con niveles de desarrollo diferentes se utilizaban el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) que había puesto a punto la UNCTAD. Asimismo convino en que la informatización de las formalidades de tránsito contribuiría enormemente a acelerar las formalidades y reducir su costo, en beneficio del comercio, a la vez que ayudaría a mejorar la eficiencia del control aduanero y del seguimiento de la carga.

24. La Reunión expresó su opinión de que la UNCTAD debería, en comparación con todas las demás partes interesadas, trabajar en la construcción de un módulo de tránsito, en el ámbito del SIDUNEA y el SIAC.

25. La Reunión consideró que el módulo de tránsito podría abarcar todas las funciones del control aduanero y el seguimiento del transporte de las mercancías en tránsito desde el comienzo de la operación de tránsito hasta su conclusión, incluido cuando procediera el desbloqueo de las garantías. El módulo debería estar abierto a sistemas informatizados análogos y, siempre y cuando lo autorizaran la legislación nacional, los comerciantes y los operadores de transporte deberían tener acceso a él. Los mensajes utilizados deberían basarse en las normas internacionales existentes, en particular las normas NU/EDIFACT. Se podría escoger a un grupo de países, tanto de tránsito como sin litoral, dando prioridad en la selección a los PMA, para ensayar ese modo electrónico de tránsito.

26. La Reunión consideró también que la UNCTAD debería cooperar con las organizaciones interesadas en el desarrollo y mantenimiento de sistemas de tránsito, en particular la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, la Comisión Europea, las agrupaciones regionales de países en desarrollo y los círculos interesados de los sectores público y privado.

27. La Reunión reconoció la necesidad de contar con un sistema amplio de tránsito aduanero y un sistema integrado de seguimiento de la carga a los que tuvieran acceso todos los operadores. La Reunión reconoció asimismo que la UNCTAD debería continuar su apoyo a los usuarios actuales del SIDUNEA y el SIAC, así como sus actividades para desarrollarlos y aplicarlos, incluida la promoción y apoyo de ambos sistemas.

III. MEDIDAS ADOPTADAS POR DIFERENTES PAISES Y POR ORGANIZACIONES INTERNACIONALES E INTERGUBERNAMENTALES EN FAVOR DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL

28. En este capítulo se expone brevemente la información proporcionada por varios países en desarrollo sin litoral y de tránsito, otros países en desarrollo y países desarrollados, así como por organizaciones internacionales e intergubernamentales, acerca de las actividades que llevan a cabo para mejorar los sistemas de transporte en tránsito ⁵.

29. Los países en desarrollo sin litoral describieron en sus respuestas las líneas generales de sus respectivos programas para desarrollar la infraestructura del transporte en tránsito, incluida la rehabilitación y mantenimiento de las instalaciones existentes y la creación de los eslabones que faltan en la red de tránsito por carretera. También describieron las normas legales y las disposiciones administrativas que regulaban el transporte en tránsito de mercancías. En general en las respuestas se subrayó que había que revisar y perfeccionar los acuerdos bilaterales y subregionales existentes en materia de tránsito a fin de tener en cuenta los acontecimientos recientes en la esfera del sistema de tránsito tales como la expansión de las instalaciones existentes, el establecimiento de terminales interiores de contenedores (puertos secos) y la utilización de nuevas rutas de tránsito por ferrocarril, carretera y vías de navegación interior. Asimismo se señaló que había que reforzar los mecanismos de vigilancia y aplicación de los acuerdos de tránsito. En relación con esto se insistió

mucho en la importancia de controlar con más severidad los límites legales de la carga por eje y de los procedimientos de mantenimiento, así como de seguir armonizando y simplificando la documentación y las formalidades aduaneras y las tarifas de los usuarios del transporte por carretera en el ámbito subregional. También se insistió en la necesidad de ampliar los programas regionales y nacionales de formación destinados a los administradores y operadores de transporte en tránsito.

30. Los países en desarrollo de tránsito describieron los programas que habían puesto en marcha para mejorar las instalaciones de tránsito que ofrecen con el fin de facilitar el transporte de la carga en tránsito hacia los Estados sin litoral vecinos y desde ellos. En particular esos programas pretenden mejorar las instalaciones de atraque en los puertos, las instalaciones de almacenamiento y los servicios de transporte en tránsito por carretera y ferrocarril y facilitar las formalidades y la regulación del despacho en aduana en los puertos y en los puntos de paso en la frontera. Algunos de los países mencionaron también el trato preferencial otorgado a los países sin litoral en lo relativo a las tarifas percibidas sobre las mercancías en tránsito y las preferencias comerciales concedidas a aquellos países. En especial se mencionó la existencia de acuerdos de tránsito bilaterales y subregionales entre los países de tránsito y los países sin litoral vecinos, acuerdos que suelen constituir el marco legal en cuyo ámbito se trazan y definen las modalidades de suministro de la mayoría de las instalaciones y servicios antes citados. Aunque la aplicación de estos acuerdos varía, es indudable la voluntad de la mayoría de los países de tránsito de mejorar los servicios de tránsito.

31. Varios de los países en desarrollo de tránsito también describieron otras medidas que habían tomado para ayudar a mejorar la eficiencia del transporte en tránsito, entre ellas la liberalización de los servicios de tránsito. Muchos alientan deliberadamente la competencia en el sector del transporte en tránsito, sobre todo en lo que se refiere al subsector del tránsito por carretera en el cual es cada vez mayor la presencia de operadores privados. Asimismo se va extendiendo la implantación de principios comerciales en la actividad de los servicios ferroviarios y portuarios y se está concediendo una mayor autonomía operacional a las instituciones responsables.

32. Las respuestas de las organizaciones internacionales fueron diversas. Las comisiones económicas regionales y el Banco Mundial tienen programas importantes dirigidos expresamente a proporcionar asistencia financiera y técnica para mejorar la infraestructura del transporte en tránsito y la calidad de los servicios de tránsito. Aunque el Banco suele ofrecer esa asistencia en el marco de proyectos de ámbito nacional para el desarrollo de la infraestructura, en los últimos años también ha prestado especial atención a algunos programas regionales, particularmente en el África subsahariana. Estos programas pretenden asimismo mejorar las políticas de transporte en tránsito que fomentan la liberalización de los servicios de tránsito, con miras a elevar la eficiencia operacional del sector del transporte en tránsito. Además proporciona apoyo a las iniciativas para mejorar las técnicas de gestión y perfeccionar los regímenes legal y fiscal del transporte en tránsito.

33. Las comisiones económicas regionales de Africa y Asia ejecutan la mayoría de sus proyectos de asistencia en el marco de los programas del respectivo Decenio del Transporte y las Comunicaciones. Sin embargo, el grueso del apoyo directo de las comisiones lo componen programas de asistencia técnica financiados en gran parte por el PNUD. Ultimamente el objetivo principal de estos programas en Asia ha sido el de ayudar a los países en desarrollo sin litoral del Asia central a ampliar las rutas por carretera y ferrocarril con el fin de promover el comercio subregional y los enlaces de transporte en tránsito con los nuevos posibles vecinos de tránsito. Esta asistencia ha abarcado también otras esferas relacionadas con la facilitación del tránsito mediante la mejora de los regímenes legales de las operaciones de tránsito. La UNCTAD y el PNUD participan de forma muy importante en la asistencia que se presta en esta esfera.

34. En los últimos años el programa de asistencia de la CEPA ha estado dirigido además a vigilar la aplicación de los proyectos del Decenio del Transporte y las Comunicaciones en Africa con objeto de mejorar la infraestructura del transporte y proporcionar asistencia técnica directa en ámbitos tales como la facilitación del tránsito, el fortalecimiento de los regímenes legales de tránsito, la mejora de los sistemas de información sobre el transporte en tránsito, la mejora de la seguridad y la navegación en las vías de navegación interior, y el fomento de modalidades de cooperación en el subsector del transporte aéreo de carga.

35. Otras organizaciones internacionales describieron sus programas de asistencia a los países en desarrollo sin litoral en sus respectivas esferas de competencia. La OACI dio cuenta de sus actividades para mejorar las instalaciones de transporte aéreo en varios países en desarrollo sin litoral, incluida la ampliación de los servicios de transporte aéreo en las regiones rurales. La FAO describió sus programas de asistencia técnica para apoyar la producción de alimentos, la seguridad alimentaria, la ordenación de los recursos forestales y el sector de las pesquerías en los ámbitos nacional y subregional, programas que tienen todos ellos por finalidad incrementar la capacidad del suministro de alimentos en esos países. El FMI ha prestado un importante apoyo a varios países sin litoral proporcionando a sus instituciones financieras asistencia técnica, préstamos con cargo al Servicio Reforzado de Ajuste Estructural, líneas de crédito en virtud de acuerdos de derecho de giro, créditos con cargo al Servicio de Financiamiento Compensatorio y al Servicio de Financiamiento para Contingencias, y asistencia para capacitación.

36. Las respuestas de los países desarrollados reflejan las opiniones expresadas recientemente por varios países donantes que han participado activamente en diversos foros internacionales en los que se han tratado los problemas de los países en desarrollo sin litoral. Hay una voluntad clara por parte de aquellos países de promover programas en la mayoría de los países sin litoral con el fin de mejorar la infraestructura de los servicios del transporte en tránsito. Muchos de estos programas se están ejecutando en el marco de instituciones subregionales tales como la CTCAM en el Africa

meridional, la CEDEAO y la UAEAC en el Africa central y occidental, el Organismo de Coordinación de los Transportes en Tránsito por el Corredor Septentrional en el Africa Central y Oriental, el MERCOSUR en América Latina y la OCE en Asia. Esta política fomenta la estrecha cooperación entre los países sin litoral y sus vecinos de tránsito y refuerza la voluntad de ambos grupos de países de fortalecer y mejorar la aplicación de sus acuerdos de tránsito regionales y otros acuerdos relacionados con el comercio subregional.

1/ A/50/341.

2/ TD/B/42(1)/11-TD/B/LDC/AC.1/7.

3/ Para mayores detalles, véase Review of the Recent Progress in the Development of Transit Transport Systems in West Africa and Proposals for Future Action, por el Sr. K. Evlo, consultor de la UNCTAD (1997); Overview of the Recent Developments of the Transit Transport Facilities and Services for Rwanda's Exports and Imports, por el Sr. J. S. Nsabiyumva, consultor de la UNCTAD (1997); Review of the Progress in the Development of Transit Systems in East Africa and Proposals for Future Action, por el Sr. Stephen Wainaina, consultor de la UNCTAD (1997); Review of the Progress in the Development of Transit Transport in Southern Africa and Proposals for Future Action, por el Sr. A. Rugamba, consultor de la UNCTAD (1997); Review of the Progress in the Development of Transit Systems in Nepal, Bhutan and Lao People's Democratic Republic and Proposals for Future Action, por el Sr. V. Raman, consultor de la UNCTAD (1997); y Review of the Progress in the Development of Transit Systems in Latin America and Proposals for Future Action, por el Sr. R. P. Castellón, consultor de la UNCTAD (1997). Estos informes pueden consultarse en la secretaría de la UNCTAD.

4/ TD/B/LDC/AC.1/6.

5/ En la secretaría de la UNCTAD se pueden consultar los detalles de la información contenida en las respuestas. Los estudios regionales y subregionales realizados por la UNCTAD en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito como parte de los preparativos sustantivos para la reunión de expertos gubernamentales contiene más información.