



**Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo**

Distr.
GENERAL

TD/B/48/13
27 de agosto de 2001

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
48º período de sesiones
Ginebra, 1º a 12 de octubre de 2001
Tema 6 a) del programa provisional

OTRAS CUESTIONES EN LA ESFERA DEL COMERCIO Y EL
DESARROLLO A) MEDIDAS ESPECÍFICAMENTE 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

Resumen

A pesar de algunas novedades positivas en los sistemas de transporte en tránsito, la falta de acceso territorial al mar, agravada por la lejanía y el aislamiento de los mercados mundiales y los elevados costos de tránsito, puede seguir imponiendo graves limitaciones al desarrollo socioeconómico general de los países en desarrollo sin litoral. Como no han podido aprovechar plenamente las nuevas oportunidades de comercio e inversión que ofrece el proceso de liberalización y mundialización, necesitan mayor asistencia para integrarse de manera efectiva y provechosa en la economía mundial.

Dado que la mayoría de los países de tránsito son también países en desarrollo que tienen graves problemas económicos, como la falta de infraestructura adecuada de transporte en tránsito, las iniciativas de cooperación regional, como el proyecto del Banco Mundial de facilitación del comercio y el transporte en Europa sudoriental y el Corredor de Desarrollo del África Meridional y la Iniciativa de Desarrollo Espacial (IDE), pueden resultar positivas para aunar recursos y lograr las necesarias economías de escala. Unos marcos normativos eficaces y el establecimiento de un entorno favorable son condiciones previas para el desarrollo de la infraestructura. Por una parte, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían acelerar las reformas del sector del transporte y otros sectores conexos y, por otra, los donantes deberían revertir la tendencia descendente de la asistencia oficial para el desarrollo (AOD). Asimismo, las instituciones multilaterales y de desarrollo deberían promover modalidades de financiación innovadoras, como la cofinanciación y los préstamos y garantías interbancarios. Muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito han adoptado medidas para reforzar sus marcos normativos e institucionales y concertado acuerdos bilaterales y regionales de cooperación. Los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo han desempeñado un papel importante en las reformas de la legislación y los sistemas normativos pero se necesita mayor asistencia financiera y técnica para ponerlas efectivamente en práctica.

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN.....	1 - 5	3
MEDIDAS ESPECÍFICAMENTE RELACIONADAS CON LAS NECESIDADES Y LOS PROBLEMAS PARTICULARES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL.....	6 - 28	4
A. Examen de los progresos realizados en el establecimiento de sistemas de tránsito en países en desarrollo sin litoral y de tránsito	6 - 16	4
B. Actividades de cooperación técnica	17 - 28	7
i) Asistencia para la redacción o negociación de acuerdos o convenios bilaterales o regionales de transporte en tránsito	17 - 19	7
ii) Reunión consultiva entre países en desarrollo sin litoral y sus países vecinos de tránsito	20	8
iii) Tecnologías de la información concebidas para promover la eficacia de los sistemas de tránsito.....	21 - 26	8
iv) Proyecto facilitador del comercio y el tránsito multimodal en Nepal.....	27 - 28	10

INTRODUCCIÓN

1. En el párrafo 1 de su resolución 54/199, la Asamblea General acogió con beneplácito la nota del Secretario General de las Naciones Unidas y el informe sobre la marcha de los trabajos preparado por el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) relativo a las medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral¹. En el párrafo 16, la Asamblea General pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que, conjuntamente con el Secretario General de la UNCTAD, preparara un informe sobre la aplicación de la resolución y lo presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo en su 48º período de sesiones y a la Asamblea General en su quincuagésimo sexto período de sesiones. El presente informe se ha preparado en respuesta a esa solicitud.

2. En el párrafo 2 de la misma resolución, la Asamblea General acogió con satisfacción las conclusiones y recomendaciones convenidas en la cuarta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de los países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo, celebrada en Nueva York del 24 al 26 de agosto de 1999². En los párrafos 11 y 12 de la resolución, la Asamblea General pidió al Secretario General de las Naciones Unidas que convocara en 2001 una nueva Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de los países donantes y de las instituciones financieras y de desarrollo para examinar los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y estudiar la propuesta formulada en la cuarta Reunión de 1999 de convocar en 2003 una reunión ministerial sobre cuestiones relativas al transporte en tránsito a fin de asignar la debida importancia a los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La quinta Reunión se celebró bajo los auspicios de la UNCTAD del 30 de julio al 3 de agosto de 2001 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. El informe de la Reunión, con sus conclusiones y recomendaciones, se ha presentado a la Junta para su examen (TD/B/48/14 TD/B/LDC/AC.1/18).

3. En el párrafo 14 de la resolución, la Asamblea General tomó nota con reconocimiento de la contribución de la UNCTAD a la formulación de medidas internacionales para hacer frente a los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral e instó a la UNCTAD, entre otras cosas, a que mantuviera en examen permanente el desarrollo de las infraestructuras, las instituciones y los servicios de transporte en tránsito, vigilara 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. En el párrafo 15 de la resolución, la Asamblea General invitó al Secretario General de la UNCTAD a que tomara medidas apropiadas para llevar adelante eficazmente las actividades previstas en la resolución. Las actividades recientes de la UNCTAD en favor de los países en desarrollo sin litoral se indican en las secciones A y B del presente informe.

¹ A/547/529, anexo.

² TD/B/44/7-TD/B/LDC/AC.1.

4. En el párrafo 5 de la resolución, la Asamblea General invitó a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito vecinos a que adoptaran medidas de cooperación a fin de fomentar nuevos acuerdos. En el párrafo 10 de la resolución se invitó a los países donantes, al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y a las instituciones financieras multilaterales a que prestaran a esos países asistencia financiera y técnica apropiada.

5. En el párrafo 13, se pidió al Secretario General de la UNCTAD que recabara contribuciones voluntarias para asegurar la participación de representantes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la quinta Reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de los países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo. El Secretario General de la UNCTAD hizo un llamamiento a los países donantes y a las instituciones financieras pertinentes para que prestaran ayuda económica con ese fin. En respuesta a su solicitud, el Gobierno del Japón aportó una generosa contribución financiera que hizo posible que expertos procedentes de capitales de países en desarrollo sin litoral y otros especialistas participaran en la Reunión.

MEDIDAS ESPECÍFICAMENTE RELACIONADAS CON LAS NECESIDADES Y LOS PROBLEMAS PARTICULARES DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL

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

6. A fin de facilitar el examen de los progresos realizados en el establecimiento de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la UNCTAD llevó a cabo estudios analíticos para poner de relieve las novedades recientes en el sector del tránsito y formuló propuestas sobre el camino que debía seguirse. Se presentaron estudios a las siguientes reuniones intergubernamentales:

- el quincuagésimo quinto período de sesiones de la Asamblea General, septiembre de 2000³;
- la tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados, mayo de 2000⁴;

³ La situación en materia de tránsito de los Estados sin litoral del Asia central y en los países que le son vecinos (A/55/320).

⁴ Documento de exposición de conceptos sobre el transporte.

- 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, julio de 2001⁵;
- el 48° período de sesiones de la Junta de Comercio y Desarrollo, octubre de 2001⁶;
- el quincuagésimo sexto período de sesiones de la Asamblea General, septiembre de 2001⁷.

7. Los estudios ponen de relieve la importancia del transporte para el proceso de desarrollo en general y para la promoción del comercio nacional, regional e internacional en particular. Los estudios analíticos confirmaron que la debilidad de la infraestructura y la ineficiencia de las operaciones de tránsito ocasionan elevados costos de transporte y son importantes obstáculos para la expansión comercial y el desarrollo sostenible de muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Los estudios señalan que el establecimiento de una red de transporte internacional y nacional, rural y coherente, es esencial para estimular la actividad económica, desarrollar sectores productivos en los diversos países y vincularlos a los mercados nacionales, regionales e internacionales.

8. Los datos utilizados en los estudios indican que, si bien los aranceles de la nación más favorecida (NMF) acordados en la Ronda Uruguay para los principales mercados desarrollados (los Estados Unidos de América, el Canadá, la Unión Europea y el Japón) son aproximadamente de un 3,7%, el costo medio del transporte de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral es tres veces mayor (alrededor del 14,1%) y duplica el costo del transporte de los países en desarrollo en su conjunto (un 8,6%). Los países en desarrollo sin litoral también se ven afectados negativamente por el alto costo de sus importaciones. Las estadísticas de la balanza de pagos dan una idea aproximada de las desventajas en gastos de tránsito a que tienen que hacer frente los países en desarrollo sin litoral; esas estadísticas presentan el flete como proporción de los valores de importación c.i.f. (costo, seguro y flete). En 1995 el flete representó aproximadamente el 4,4% de los valores de importación c.i.f. de los países en desarrollo.

⁵ Sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito: últimas novedades y propuestas de futuras medidas (TD/B/LDC/AC.1/17); Review of progress in the development of transit transport systems in South-East Asia (UNCTAD/LDC/110); Infrastructure development in landlocked developing countries: Foreign aid, private investment and transport cost burden of landlocked and transit developing countries (UNCTAD/LDC/112); Review of recent progress in the development of transfer of transport systems in Latin America (UNCTAD/LDC/114); Review of recent progress in the development of transit transport systems in Eastern and Southern Africa (UNCTAD/LDC/115).

⁶ Medidas específicamente relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral (TB/B/48/13).

⁷ Medidas específicamente relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países sin litoral (A/56/...).

Pero en el caso de los países en desarrollo sin litoral del África occidental fue de un 24,6%, en el África oriental de un 16,7%, y en América Latina de un 14,6%. Los fletes de la muestra de países sin litoral superaron los de todos los países de sus respectivos continentes entre un 6 y un 11%⁸.

9. Además, como el aumento de la competencia en los principales mercados obliga a las empresas a adaptarse a unos sistemas de producción y gestión justo a tiempo, la flexibilidad, la rapidez y la fiabilidad en la entrega de las mercancías han adquirido también considerable importancia estratégica: la flexibilidad, porque la logística del transporte debe poder adaptarse a las variaciones en la demanda de los consumidores y a las circunstancias imprevistas; la rapidez, porque la celeridad con que se llevan a cabo las operaciones de transporte reduce el tiempo de inmovilización de los productos y, por ende, del capital; y la fiabilidad, porque hace disminuir el riesgo de fallos en el suministro o la distribución de las mercancías y, por consiguiente, reduce la necesidad de reservas de estabilización o de seguridad.

10. La falta de acceso territorial al mar, agravada por la lejanía y el aislamiento de los mercados mundiales y los elevados costos y riesgos del tránsito siguen imponiendo graves limitaciones al desarrollo socioeconómico general de los países en desarrollo sin litoral. Éstos no han podido aprovechar plenamente las nuevas oportunidades de comercio e inversión que ofrece el proceso de liberalización. Necesitan mayor asistencia para poder integrarse de manera efectiva y provechosa en la economía mundial.

11. Toda estrategia eficaz para mejorar los sistemas de tránsito requiere ante todo la adopción de medidas a nivel subregional porque la cooperación entre los países sin litoral y sus países vecinos de tránsito es fundamental para la solución efectiva de muchos problemas de tránsito. Para que resulte sostenible, esa cooperación debe fomentarse sobre la base del interés común de los países sin litoral y los países de tránsito. Las medidas para mejorar los sistemas de tránsito no deben concentrarse únicamente en la circulación de la carga sino que deben tener como objetivo el desarrollo de sistemas de tránsito eficaces, flexibles y bien administrados que tengan como finalidad satisfacer las necesidades de los exportadores e importadores de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

12. Un marco normativo eficaz y el establecimiento de un entorno propicio constituyen condiciones previas para el desarrollo de la infraestructura. Durante los años noventa, las corrientes generales de asistencia oficial para el desarrollo (AOD) dirigidas a proyectos de infraestructura en países en desarrollo se redujeron a la mitad, sobre todo debido al aumento espectacular de las corrientes privadas. En algunos importantes países en desarrollo, y en particular en los sectores de las telecomunicaciones y la energía, las corrientes de capitales privados compensaron con creces la pérdida de AOD, pero en la mayoría de países en desarrollo sin litoral y de tránsito el descenso de la AOD no se vio compensado por la afluencia de capitales privados. En estos países persiste un déficit sustancial, sobre todo si se tienen en cuenta las previsiones de crecimiento demográfico y aceleración de la urbanización. Además, se requiere un aumento sustancial de las inversiones en estos países simplemente para mantener el statu quo.

⁸ Sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito: últimas novedades y propuestas de futuras medidas, informe de la secretaría de la UNCTAD, TD/B/LDC/AC.1/17 (2001).

El desarrollo de la infraestructura, incluida la mejora de los medios existentes, requiere un grado de financiación que supera los recursos de que disponen muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El Banco Mundial ha calculado que sólo en África es preciso invertir 18.000 millones de dólares anuales en infraestructura. Hay por tanto necesidad de revertir el descenso de la financiación externa, en especial de la AOD.

13. Los estudios también hacen hincapié en la necesidad de abordar los obstáculos no materiales que afectan a la competitividad de los países sin litoral y de tránsito, la reducción de las elevadas tarifas del transporte y las medidas para crear y reforzar asociaciones comerciales y de transporte profesional a nivel nacional y regional. A tal efecto, debería potenciarse la capacidad de los gobiernos y las instituciones regionales para llevar a cabo reformas, incluida una mayor simplificación, armonización y normalización de los procedimientos y la documentación de tránsito.

14. Muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito han aceptado también que los cambios que se producen en la estructura del comercio en tránsito requieren unos acuerdos institucionales más eficaces en el plano regional y nacional. Uno de estos cambios importantes ha sido la creciente participación del sector privado. Si bien las asociaciones entre el sector privado y el público van en aumento, ese proceso se halla todavía en una fase incipiente y requiere el apoyo de la comunidad internacional antes de poder generalizarse.

15. Además, el carácter cambiante del comercio en tránsito requiere un aumento de los conocimientos y las técnicas de que disponen quienes intervienen en la formulación de políticas y desempeñan funciones normativas, así como la capacitación de los responsables de las operaciones cotidianas, incluida la educación permanente de los profesionales existentes. La cooperación regional para el transporte en tránsito, con la consiguiente adopción de normas y criterios técnicos comunes, requiere que los gobiernos y el sector privado introduzcan nuevas medidas y disposiciones a fin de cumplir los diversos compromisos.

16. En conclusión, los expertos subrayaron que si bien los países en desarrollo sin litoral y de tránsito son los principales responsables de aplicar las medidas recomendadas, la comunidad internacional debería apoyar proyectos nacionales, bilaterales y subregionales de infraestructura y de transporte en tránsito, incluidos puestos fronterizos de aduanas yuxtapuestas. A tal efecto, la comunidad internacional debería mejorar las actuales modalidades de financiación e introducir nuevos servicios, como la cofinanciación, y los préstamos y garantías interbancarios.

B. Actividades de cooperación técnica

i) Asistencia para la redacción o negociación de acuerdos o convenios bilaterales o regionales de transporte en tránsito

17. La UNCTAD prestó apoyo sustantivo y de organización a la primera y segunda reuniones negociadoras del proyecto de Acuerdo Marco sobre el Tráfico en Tránsito (AMTT) entre la República Popular China, Mongolia y la Federación de Rusia, celebradas en mayo de 2000 y enero de 2001, respectivamente. Está prevista una tercera reunión en octubre de 2001.

18. El AMTT sentaría las bases de un marco normativo subregional sólido que haría más eficientes y económicas las operaciones de tránsito en el Asia nororiental, promoviendo así el comercio exterior de la subregión e impulsando su crecimiento económico. El AMTT se define como un acuerdo marco porque prevé la negociación de anexos, que serían parte integrante del acuerdo. Como se indica en los artículos pertinentes, como el 7 y el 8, los anexos se negociarían y acordarían en una fase ulterior y abordarían cuestiones técnicas como los procedimientos aduaneros, las dimensiones y los pesos máximos de los vehículos.

19. Los gobiernos interesados han expresado en diversas ocasiones su reconocimiento por el apoyo de la UNCTAD. En una carta dirigida al Secretario General de la UNCTAD por el Administrador del PNUD (mayo de 2001), el Administrador se refirió a las negociaciones mencionadas como "uno de los proyectos más satisfactorios" financiados por el PNUD.

ii) Reunión consultiva entre países en desarrollo sin litoral y sus países vecinos de tránsito

20. A petición de la República Democrática Popular Lao, la UNCTAD organizó una reunión de un grupo consultivo en Vientiane en diciembre de 2000 entre la República Democrática Popular Lao y sus países vecinos de tránsito así como representantes de países donantes e instituciones financieras y de desarrollo. Las deliberaciones de la reunión se vieron facilitadas por un documento básico preparado por la UNCTAD titulado "Review of progress in the development of transit transport systems in South-East Asia" (UNCTAD/LDC/110). La reunión aprobó un plan de acción para mejorar los sistemas de tránsito de la República Democrática Popular Lao (que figura en el documento UNCTAD/LDC/Misc.53). Los participantes en la reunión expresaron su agradecimiento al PNUD y a la UNCTAD por haber patrocinado ese grupo consultivo.

iii) Tecnologías de la información concebidas para promover la eficacia de los sistemas de tránsito

a) Tránsito aduanero

21. La falta de un control efectivo sobre el equipo de transporte y la carga en tránsito resta eficacia a los acuerdos sobre transporte en tránsito. En este contexto se organizó en 1997 una Reunión de expertos bajo los auspicios de la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo. La Reunión pidió a la UNCTAD que preparara un sistema informatizado para los procedimientos de tránsito. De resultados de esta Reunión de expertos, en 1999 se preparó un nuevo módulo del programa informático SIDUNEA++ para gestionar los procedimientos de tránsito aduanero: una versión experimental de este módulo, denominado Módulo de Tránsito (MODTRS), se preparó para su ensayo en condiciones reales en determinados países usuarios en abril de 1999 y el módulo plenamente operacional se incluyó en la versión 1.15 del programa informático, que se distribuyó a todos los países usuarios. Este módulo gestiona tres documentos de tránsito, a saber, el Formulario de Tránsito (T1), el cuaderno TIR y el Primer Procedimiento de Identificación (PPI). Es utilizable para todas las formas de tránsito definidas en la Convención de Kyoto que abarca los movimientos:

- desde una oficina de entrada fronteriza hasta una oficina interna (tránsito de importación);

- desde una oficina de entrada fronteriza hasta una oficina fronteriza de salida (tránsito de frontera a frontera);
- desde una oficina interna hasta una oficina fronteriza de salida (tránsito de exportación);
- desde una oficina interna a otra oficina interna (tránsito interno).

22. Los tres documentos son diferentes y presentan características específicas, pero todos aplican el principio siguiente: el sistema permite captar datos a los comerciantes utilizando el módulo DTI y también a los funcionarios de aduanas. Una vez validado el documento, se transmite automáticamente un mensaje a la oficina de destino utilizando el programa informático apropiado SIDUNEA, A++ GATE (Acceso Mundial a la Eficiencia Comercial del SIDUNEA), mediante la red nacional de telecomunicaciones. Este mensaje informa a la oficina de destino de que la carga debe llegar en un determinado plazo. Cuando la carga llega a su destino, se recupera el mensaje de tránsito, se cierra la transacción y el mensaje para el levante de la carga se transmite automáticamente a la oficina de salida. Este sistema da a la aduana información puntual y completa sobre todas las operaciones.

23. El módulo funciona satisfactoriamente a escala nacional y se ha perfeccionado recientemente mediante la introducción de nuevas funciones tales como la desviación de la ruta (cambio de oficina de destino). Como la aduana recibe por adelantado información completa y puntual sobre todas las operaciones, no hay necesidad de un cambio de clave en la oficina de destino, por lo que las demoras en la tramitación se reducen enormemente en la frontera y se facilita el comercio. El sistema está técnicamente diseñado para permitir una futura ampliación a fin de abarcar las operaciones internacionales de tránsito (intercambios de mensajes de datos entre países).

b) Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC)

24. El SIAC es un sistema de información logística destinado a mejorar la eficiencia del transporte mediante el seguimiento del equipo en todos los modos de transporte (ferroviario, por carretera y lacustre/fluvial) y en los enlaces, puertos y estaciones de despacho interior, y la provisión de información anticipada sobre la llegada de la carga. El SIAC proporciona a los operadores datos fidedignos y en tiempo real sobre las operaciones de transporte, por ejemplo el paradero de las mercancías y el equipo de transporte, y mejora así la gestión y la adopción de decisiones cotidianas. Los ferrocarriles que utilizan actualmente el módulo Rail Tracker del SIAC disfrutan de las ventajas siguientes:

- Los administradores del tráfico y otros administradores ya pueden obtener en línea datos completos. Esos 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 y los que están en los talleres.

- Se ha facilitado la preparación de informes semanales o mensuales para los distintos niveles de gestión de las administraciones ferroviarias. Los informes incluyen datos tales como el volumen semanal de mercancías cargadas, el número de clientes servidos y el volumen de mercancías transportado, la cantidad media de carburante consumido por locomotora y kilómetro y el tiempo de tránsito en tren.
 - La información al cliente ha mejorado notablemente, al pasar de sistemas de información sobre papel, que tardaban entre cuatro y cinco días en informar al cliente del paradero de su vagón, a la información en tiempo real.
- c) Sistemas de información sobre el tráfico por carretera en la República Unida de Tanzania y Zambia

25. La UNCTAD presta asistencia a la República Unida de Tanzania y Zambia para que la Comunidad de Desarrollo del África Meridional (CODAM) cumpla el compromiso de desarrollar los sistemas de información sobre el tráfico por carretera. Para ello se requiere que:

- los Estados miembros establezcan sistemas nacionales compatibles de información sobre el tráfico por carretera a fin de apoyar la gestión y aplicación de sus sistemas nacionales de supervisión del tráfico por carretera y de los sistemas regionales correspondientes;
- los sistemas de información sobre el tráfico por carretera contengan información sobre, entre otras cosas, las matrículas e impuestos de circulación de los vehículos; los exámenes de conductores particulares y profesionales; las infracciones de tráfico y los juicios por esas infracciones; y los incidentes de tráfico.

26. Además, los sistemas adoptados en cada país deben poder comunicarse entre sí a fin de promover la aplicación de la ley. Varios países como Botswana, Lesotho, Malawi, Namibia, Sudáfrica y Zimbabwe han introducido ya o están introduciendo sistemas informatizados para la matriculación de vehículos y la concesión de permisos de conducir. En general, entre las ventajas de utilizar sistemas informatizados en combinación con los documentos, que llevan incorporados dispositivos de seguridad, figuran las siguientes:

- matrículas precisas y actualizadas;
- una considerable reducción del fraude;
- una mejor recaudación de los ingresos.

iv) Proyecto facilitador del comercio y el tránsito multimodal en Nepal

27. La UNCTAD está ejecutando un proyecto de asistencia técnica para el Gobierno de Nepal encaminado a fomentar los sectores del comercio y del transporte (Proyecto NEP/97/A53). Este proyecto, financiado por el Gobierno mediante un préstamo del Banco Mundial, ofrece apoyo sustantivo para una construcción más eficaz de tres estaciones de despacho interior a lo largo de la frontera con la India. Entre las principales actividades del proyecto figuran la

aplicación del SIDUNEA y del SIAC y el establecimiento de un marco jurídico y comercial adecuado para la realización de operaciones de transporte eficientes. En este contexto, se prestó asesoramiento al proceso de negociación en curso entre Nepal y la India para la revisión de un tratado de tránsito.

28. En el momento de la renovación del Tratado de Tránsito entre el Gobierno de Nepal y el Gobierno de la India (diciembre de 1998), se pidió al proyecto que preparara algunas observaciones. Se hicieron varias propuestas para:

- integrar el acuerdo de 1996 sobre el tráfico de contenedores;
- tener en cuenta los cambios ocurridos en las características del comercio en tránsito;
- reflejar los cambios que pudieran permitir alguna relajación del control de aduana de las mercancías en tránsito;
- incorporar recomendaciones internacionales relativas al tráfico en tránsito;
- teniendo en cuenta los anteriores apartados ii) a iv), simplificar los requisitos y procedimientos de control del tránsito aduanero.
