



Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo

Distr.
GENERAL

TD/B/44/7
TD/B/LDC/AC.1/11
28 de julio de 1997

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
44º período de sesiones
Ginebra, 13 de octubre de 1997

REUNION DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES DE PAISES EN DESARROLLO SIN
LITORAL Y DE TRANSITO Y DE REPRESENTANTES DE PAISES DONANTES
Y DE INSTITUCIONES FINANCIERAS Y DE DESARROLLO

celebrada en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York,
del 18 al 20 de junio de 1997

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 4	2
I. EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRANSITO Y PROPUESTAS PARA UN FUTURO PROGRAMA DE ACCION (tema 3 del programa)	5 - 19	4
II. CUESTIONES DE ORGANIZACION	20 - 23	8

Anexos

I. Conclusiones y recomendaciones	9
II. Mensaje del Secretario General de las Naciones Unidas	14
III. Asistencia	15

INTRODUCCION

1. En cumplimiento del párrafo 11 de la resolución 50/97 de la Asamblea General, 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 se celebró en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, del 18 al 20 de junio de 1997. La Reunión examinó los progresos hechos en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito con vistas a explorar la posibilidad de formular medidas prácticas concretas, teniendo en cuenta los resultados de las consultas entre los distintos países sin litoral y sus vecinos de tránsito.

2. La Reunión tuvo ante sí, para su consideración, el informe que había preparado la secretaría de la UNCTAD titulado "Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito y propuestas para un futuro programa de acción" (TD/B/LDC/AC.1/10).

Declaraciones de apertura

3. Abriendo la Reunión en nombre del Secretario General de la UNCTAD, el Oficial Encargado de la Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados dijo que el Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Kofi Annan, había enviado un mensaje en el cual, entre otras cosas, se mostraba muy interesado por los avances que se pudieran hacer para mejorar aún más las relaciones entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y por la función de las Naciones Unidas en este terreno (véase el texto completo del mensaje en el anexo II).

4. El Presidente de la Reunión, Su Excelencia el Profesor Tano Eitel, Embajador y Representante Permanente de Alemania ante las Naciones Unidas, comenzó diciendo que la difícil situación que padecían los países en desarrollo sin litoral venía de muy atrás. Señaló que no sólo el número de Estados en desarrollo sin litoral había aumentado con los años, sino que además los problemas particulares que afrontaban estos países se habían acentuado considerablemente al disponer de recursos limitados para desarrollar unas infraestructuras de tránsito que fueran adecuadas y mejorarlas y para mantener las instalaciones existentes. Ante estos formidables problemas, elogió los esfuerzos que hacían los países sin litoral y sus vecinos de tránsito para poner en práctica toda una serie de programas de desarrollo de las infraestructuras de tránsito y mejorar la cooperación entre ellos mediante acuerdos bilaterales y subregionales sobre tránsito. Dijo asimismo que en los últimos años los países en desarrollo sin litoral y de tránsito habían tomado medidas concretas para reorientar sus políticas con el fin de fomentar la implantación de principios comerciales en las operaciones y servicios de transporte en tránsito y mejorar así su eficiencia. Muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito alentaban la participación del sector privado en las operaciones de transporte en tránsito. Estas nuevas políticas constituían un buen augurio para la mejora futura de los sistemas de transporte en tránsito. Por último, alabó la

numerosa asistencia de representantes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, los países donantes y otras instituciones internacionales y regionales, lo que demostraba el gran interés de todos ellos en procurar que se adoptaran medidas concretas para mejorar los sistemas de transporte en tránsito.

Capítulo I

EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRANSITO Y PROPUESTAS PARA UN FUTURO PROGRAMA DE ACCION (Tema 3 del programa)

5. En su declaración introductoria el Oficial Encargado de la Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, hablando en nombre del Secretario General de la UNCTAD, dijo que los problemas particulares que afrontaban los países en desarrollo sin litoral como consecuencia de las inadecuadas y deficientes instalaciones y servicios de transporte en tránsito y de las inapropiadas políticas de transporte en tránsito seguían siendo una de las principales causas de que los costos del transporte fueran excesivamente elevados. Esto había erosionado la competitividad de los países sin litoral en los mercados internacionales, y de aquí que esos países se vieran cada vez más expuestos a quedarse marginados del comercio mundial. Sin embargo, elogió las medidas que habían adoptado los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para mejorar las infraestructuras y los sistemas de gestión del transporte en tránsito, así como la ayuda que había proporcionado la comunidad de donantes a los esfuerzos que hacían esos países.

6. Refiriéndose a las reformas que se estaban introduciendo en las políticas de transporte en tránsito, manifestó que la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito habían tomado amplias iniciativas para impulsar con energía la implantación de principios comerciales en las operaciones y servicios de transporte en tránsito y fomentar la competencia entre los proveedores de servicios de tránsito. Además, muchos de aquellos países estaban promoviendo la participación del sector privado en la prestación de algunos de esos servicios. Destacó sobre todo las medidas adoptadas en China, la Federación de Rusia y Mongolia para mejorar las instalaciones de tránsito y promover el comercio subregional mediante el establecimiento de regímenes legales de tránsito más eficaces.

7. Con respecto a las actividades que se llevaban a cabo en la UNCTAD para apoyar las medidas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, mencionó programas tales como el SIDUNEA, que era un sistema informatizado de gestión aduanera, y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), que aportaba técnicas nuevas para facilitar el flujo de información sobre las operaciones en los corredores de tránsito que enlazaban los puertos marítimos con los puntos interiores de destino en los países sin litoral. Por último, agradeció a la Comisión Europea su generosa ayuda, que había facilitado la participación de varios representantes de países ACP en la Reunión, y al PNUD el apoyo que había prestado para algunos de los preparativos sustantivos de la Reunión.

8. En el curso del debate general hicieron declaraciones los expertos de Kenya, la República Unida de Tanzania, la Conferencia Ministerial de los Estados del Africa Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo (CONMINMAR), Kazakstán, Zimbabwe, China, el Grupo de Estados de Africa,

el Caribe y el Pacífico (ACP), la Comisión Económica para África (CEPA), Rwanda, Nepal, Benin, la Organización de la Unidad Africana (OUA), la República Democrática Popular Lao, Mongolia, la Comisión Europea (CE), Lesotho y Nigeria.

9. Hubo acuerdo general en que la documentación preparada por la secretaría proporcionaba un buen panorama general de los acontecimientos recientes en el sector del transporte en tránsito en las distintas regiones y subregiones y en que el análisis y las propuestas para un futuro programa de acción que se hacían en el documento básico constituían una buena base para los debates de la Reunión. Con respecto a las reformas de la política de transporte en tránsito, varios expertos destacaron la importancia de continuar los esfuerzos que se estaban haciendo en el sector del transporte en tránsito por establecer un entorno comercial más favorable que fomentara la competencia entre los distintos modos de transporte como forma de reducir los costos del tránsito y mejorar la calidad de los servicios. Asimismo subrayaron que el sector privado debiera tener, siempre que procediera, una participación más activa en las operaciones de transporte en tránsito.

10. En sus intervenciones los expertos también describieron en términos generales los programas que se estaban aplicando para mejorar las infraestructuras y los sistemas de gestión del transporte en tránsito en los sectores del tráfico por ferrocarril, el tráfico por carretera, los puertos y el transporte aéreo de carga. Varios expertos señalaron que se habían hecho grandes progresos para rehabilitar y ampliar las infraestructuras del transporte en tránsito en los sectores de los ferrocarriles, las carreteras, los puertos y los aeropuertos, pero agregaron que el principal obstáculo seguía siendo la carencia de recursos financieros y humanos para mantenerlas. También insistieron en el problema de la escasez de equipo, particularmente de material rodante y equipo de manutención de carga en el sector de los ferrocarriles. Con respecto a la eficiencia de la gestión y las operaciones, varios expertos mencionaron las iniciativas que se habían tomado para dar mayor autonomía a las administraciones de ferrocarriles y a las juntas de tráfico por carretera con objeto de que esas instituciones pudieran tomar decisiones de gestión basadas en criterios comerciales cuando procediera.

11. Algunos expertos aludieron a la importancia de las vías de navegación interior como elemento integrante de los corredores de tránsito en varios países. Sin embargo, también se expresó cierta preocupación por el mal estado general de la infraestructura, incluidas las ayudas a la navegación en muchos ríos y lagos que proporcionaban servicios de tránsito, así como por los peligros que ocasionaba al medio ambiente la contaminación incontrolada. Varios expertos también hicieron hincapié en el importante papel que desempeñaban las conducciones para el transporte de mercancías estratégicas tales como el petróleo y en el mal estado de algunas de esas instalaciones. En lo referente al transporte aéreo de carga, algunos expertos señalaron que el principal problema en la mayoría de los aeropuertos seguía siendo el deficiente estado de las instalaciones de tierra y los sistemas de distribución.

12. Con respecto a los acuerdos de tránsito bilaterales y subregionales, varios expertos se mostraron de acuerdo en que los mecanismos que se utilizaban para aplicar esos acuerdos no eran muy eficaces y en que habría que elaborar otros nuevos para hacer cumplir esos acuerdos y vigilar su aplicación. Refiriéndose a los convenios internacionales de tránsito, varios expertos coincidieron en que la participación en esos convenios seguía siendo muy limitada. No obstante, señalaron que esto se debía sobre todo a que muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito no entendían bien las disposiciones de esos convenios y que tampoco estaban claras las ventajas que aportaría a esos países la adhesión a dichos convenios. En consecuencia, pidieron a las instituciones internacionales de asistencia técnica que proporcionaran más información acerca de las disposiciones técnicas de esos convenios y de las ventajas que sacarían los países sin litoral y de tránsito si se adhirieran a ellos.

13. Varios expertos mostraron su preocupación por las lentas y engorrosas formalidades de tránsito, que seguían causando demoras considerables para retirar las mercancías de los puertos y transportarlas por los países de tránsito. Señalaron que los escasos progresos que se habían hecho en este terreno obedecían en parte a que se utilizaba una documentación de tránsito anticuada y en parte también a que las deficientes formalidades documentales facilitaban las prácticas fraudulentas. Otros motivos eran que algunos países de tránsito exigían formalidades complejas con objeto de proteger su seguridad interna a causa en parte de la desviación de mercancías en tránsito a los mercados interiores de los países de tránsito. Algunos expertos señalaron que se disponía ya de técnicas modernas de información que podían corregir las deficiencias de los regímenes aduaneros y de tránsito actuales, y que deberían tomarse medidas para aprovechar esas tecnologías avanzadas, en particular las de programas tales como el SIDUNEA y el SIAC.

14. Varios expertos insistieron además en la necesidad de promover el comercio subregional, lo que a largo plazo contribuiría a reducir la dependencia de los mercados ultramarinos y a reducir al mínimo la carga que suponían los elevados costos de tránsito para esos países, lo cual a su vez haría aumentar la autosostenibilidad subregional. Además, algunos de los expertos describieron en términos generales los programas de capacitación que se habían puesto en marcha y subrayaron la importancia de ampliar esos programas dirigidos a los administradores y los cuadros medios y subalternos en los sectores de los puertos, los ferrocarriles, el transporte por carretera, el transporte aéreo de carga y el despacho en aduana y la expedición de mercancías.

15. La mayoría de los expertos alabaron el apoyo que proporcionaba la comunidad de los donantes para mejorar la infraestructura y los servicios del transporte en tránsito, pero insistieron en que era necesario incrementar el apoyo en esta esfera. Con respecto a la orientación futura de las medidas internacionales de apoyo, los expertos en general se mostraron de acuerdo con las esferas prioritarias esbozadas en el documento básico de la secretaría. También apoyaron las propuestas relativas a los mecanismos institucionales de seguimiento, particularmente en lo relativo al apoyo de los donantes al

establecimiento, en las secretarías de las organizaciones subregionales, de dependencias técnicas que se ocuparan de las cuestiones del transporte en tránsito. Asimismo, tomaron nota de la sugerencia de una delegación de que la reunión de 1999 se podía celebrar en Nueva York o en uno de los países en desarrollo de tránsito.

16. Al término de este debate general el Presidente preparó un proyecto de conclusiones y recomendaciones basado en los puntos que habían planteado los expertos en sus intervenciones. Posteriormente, estas conclusiones y recomendaciones se discutieron ampliamente en consultas oficiosas.

Decisiones de la Reunión

17. En su sesión plenaria de clausura, el 20 de junio de 1997, la Reunión aprobó el proyecto de conclusiones y recomendaciones presentado por el Presidente (véase en el anexo I el texto aprobado). La Reunión acordó también recomendar que en el futuro la Mesa estuviera compuesta de sendos representantes de un país sin litoral, un país de tránsito y un país donante.

Declaraciones de clausura

18. El Presidente elogió la excelente labor que habían hecho los expertos. Felicitó a todos los participantes por la cooperación que le habían prestado y, sobre todo, al Vicepresidente-Relator. También agradeció a los miembros de la secretaría de la UNCTAD su apoyo.

19. El representante de la secretaría de la UNCTAD dijo que las conclusiones y recomendaciones que acababan de aprobarse constituían una base sólida para seguir mejorando los sistemas de transporte en tránsito. En particular celebró la conclusión unánime de los expertos de que todo progreso futuro que se pudiera hacer para mejorar la eficiencia del transporte en tránsito dependería mucho de que siguieran adoptándose medidas para adoptar políticas de transporte en tránsito orientadas al mercado que fomentaran la competencia y contribuyeran a que las operaciones y los servicios de transporte en tránsito fueran eficaces en relación con su costo.

Capítulo II

CUESTIONES DE ORGANIZACION

A. Apertura de la Reunión

20. Abrió la Reunión el Oficial Encargado de la Oficina del Coordinador Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados en nombre del Secretario General de la UNCTAD, el 18 de junio de 1997.

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

21. En su primera sesión plenaria, el 18 de junio de 1997, la Reunión eligió Presidente a Su Excelencia el Profesor Tono Eitel (Alemania) y Vicepresidente-Relator al Excmo. Sr. Jargalsaikhany Enkhasikhan (Mongolia).

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

22. En su primera sesión plenaria la Reunión aprobó el programa provisional contenido en el documento TD/B/LDC/AC.1/9, que decía así:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito y propuestas para un futuro programa de acción.
4. Otros asuntos.
5. Aprobación del informe de la Reunión.

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

23. En su sesión plenaria de clausura, el 20 de junio de 1997, la Reunión acordó que el informe final se redactara bajo la dirección del Presidente y se presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo en su 44º período de sesiones.

Anexo I

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Introducción

Se está produciendo un cambio fundamental en la orientación de los países sin litoral y de tránsito, así como en la comunidad de donantes, a la hora de hacer frente al problema del tránsito. Se deberán afrontar las dificultades que entraña esta nueva orientación con un criterio mucho más claro de las prioridades y la innovación, como consta en las conclusiones y recomendaciones que se exponen brevemente a continuación.

A. Políticas de transporte en tránsito

1. La adopción de políticas de transporte en tránsito basadas en principios comerciales sigue siendo el eje fundamental de todas las iniciativas encaminadas a mejorar los sistemas de transporte en tránsito. Los gobiernos de los países sin litoral y de tránsito deben reforzar las medidas que ya han adoptado para implantar principios comerciales en las empresas públicas que prestan servicios de transporte en tránsito.

2. Deben reforzarse e institucionalizarse, tanto en el ámbito nacional como en el subregional, los mecanismos existentes para coordinar todas las actividades de todos los que intervienen en este sector tanto en los países sin litoral como en los de tránsito.

3. Los elevados costos del transporte en tránsito siguen siendo la principal barrera y además erosionan la competitividad de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial. Estos países tienen que dedicar una proporción grande de sus ingresos totales por las exportaciones e importaciones de bienes y servicios a pagar los gastos de transporte y seguros. En consecuencia, la comunidad internacional debe buscar la forma de reducir esos costos estableciendo, de común acuerdo entre los países sin litoral y los países ribereños, un marco estable para el transporte en tránsito que permita reducir los estrangulamientos, los costos de tránsito y las distorsiones logísticas de diversos tipos. También es muy importante que haya más transparencia en los mercados del transporte.

B. Consideraciones sectoriales

4. Tráfico por ferrocarril. En los últimos años se ha prestado mayor atención a rehabilitar la red ferroviaria y adquirir más material rodante y equipo en las distintas regiones y subregiones. No obstante, en los años venideros la prioridad será apoyar los programas de mantenimiento y continuar la rehabilitación que queda por hacer. También debe fomentarse el desarrollo de los enlaces ferroviarios que faltan, siempre que resulte económicamente viable. La otra esfera en que es esencial mejorar la eficiencia de los ferrocarriles es la gestión. Deben intensificarse las medidas que se están adoptando para dar una mayor autonomía de gestión a la dirección de las

compañías de ferrocarriles. Otras medidas que deben aplicarse con más energía son inducir a las compañías de ferrocarriles a operar según principios comerciales y hacer participar al sector privado en algunas de las actividades. También deben continuarse las recientes iniciativas para fomentar la competencia con otros modos de transporte y la introducción de principios comerciales en la explotación de algunos servicios ferroviarios.

5. Tránsito por carretera. Deben continuarse los programas actuales de mantenimiento, rehabilitación, mejora y construcción de carreteras. Sin embargo, el problema del mantenimiento no se solucionará a menos que los usuarios respeten las normas legales que fijan las dimensiones de los vehículos y los límites de la carga por eje. A este respecto, los gobiernos deben dotarse de la capacidad necesaria para hacer respetar esas normas, así como las normas legales sobre seguridad vial. Además, se debe seguir apoyando la tendencia a la liberalización de los servicios de tránsito por carretera permitiendo que los transportistas compitan libremente con los servicios ferroviarios.

6. Instalaciones y servicios portuarios. El mantenimiento de la infraestructura y el equipo portuarios sigue siendo un aspecto importante de la acción futura de los gobiernos. En lo que se refiere a las operaciones y la gestión, los gobiernos deben proseguir las reformas institucionales para adaptar más los puertos a los principios del mercado mediante la implantación de principios comerciales en su actividad y la privatización gradual. Para lograr un movimiento rápido y económico de la carga hasta los puntos de destino en el interior de los países sin litoral debe promoverse y apoyarse vigorosamente el establecimiento de puertos secos en esos países.

7. Vías de navegación interior. Debe darse alta prioridad a mejorar la deficiente infraestructura del transporte por ríos y lagos, particularmente en aquellos casos en que esos corredores de tránsito constituyen una salida vital para el comercio.

8. Conducciones. Para una serie de países sin litoral y de tránsito es importante el transporte de productos de interés estratégico por conducciones. En relación con esto se han concertado acuerdos para instalar nuevas conducciones en ciertas regiones. Debe darse alta prioridad a la construcción, mejora y mantenimiento de estas instalaciones y a las medidas de seguridad para ellas.

9. Transporte aéreo de carga. Deben intensificarse los esfuerzos que se están haciendo por impulsar los acuerdos de explotación en común de servicios de transporte aéreo de carga. Esto ayudará enormemente a corregir los desequilibrios existentes en las corrientes de tráfico y los bajos niveles de este último, lo que incrementará la competitividad de los países. También debe intensificarse la modernización de las instalaciones de tierra, sobre todo en lo que se refiere a los sistemas de recogida, almacenamiento y distribución de la carga. Además debe seguir liberalizándose la política de concesión de derechos de tránsito para los servicios regulares de transporte aéreo de carga.

10. Tecnologías de las comunicaciones y la información. La Reunión tomó nota de las recomendaciones formuladas por la Reunión de Expertos en la utilización de las tecnologías de la información para hacer más efectivos los acuerdos sobre el transporte en tránsito (TD/B/COM.3/EM.1/L.1). También debe impulsarse la informatización de la información relativa a las operaciones de tránsito por puertos y carreteras y al paso de las mercancías. Debe aumentarse la utilización de tecnologías de la información suministradas por programas como el SIAC y el SIDUNEA, en particular para el intercambio de información. Esto permitirá a los puertos, los operadores de transporte y las administraciones nacionales utilizar con más eficiencia las infraestructuras y capacidades de transporte existentes, reducir las demoras y abaratar los costos. Deben desarrollarse los necesarios mensajes sobre la gestión del tránsito y las aduanas mediante el intercambio electrónico de datos (IED), utilizando las normas NU/EDIFACT. Sin embargo, la aplicación con éxito de esta tecnología exige por lo general reformas decididas por parte de los países beneficiarios.

11. Seguro de tránsito: Los consumidores de seguro de tránsito, concretamente los consejos de usuarios, las cámaras de comercio y las asociaciones de fabricantes, deben discutir con las compañías que aseguran la carga en tránsito la forma de promover la contratación de seguros de almacén a almacén para así reducir las primas del seguro de tránsito.

12. Gestión y capacitación: Debe prestarse firme apoyo a los programas de formación diversificada como cursos prácticos, seminarios, cursos de formación en el empleo y cursos de larga duración para administradores y cuadros medios y subalternos de los sectores de los puertos, los ferrocarriles, el transporte por carretera, el transporte aéreo de carga y el despacho en la aduana y la expedición de mercancías. Una mayor presencia del sector privado en todas estas esferas ayudaría a crear un clima mejor para que las actividades en los distintos sectores tengan una mayor eficiencia.

C. Marcos jurídicos bilaterales, subregionales e internacionales

13. En lo que se refiere a las carreteras, los ferrocarriles, las vías de navegación interior y el transporte aéreo, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han promovido toda una serie de acuerdos de tránsito bilaterales y subregionales. Su aplicación varía según las subregiones, pero en general la experiencia muestra que el seguimiento y cumplimiento de esos acuerdos no siempre son satisfactorios. Deben reforzarse más las iniciativas actuales encaminadas a fortalecer los mecanismos para una aplicación más eficaz de sus acuerdos. Con respecto a los convenios internacionales, en general se ha avanzado poco en la adhesión a los instrumentos jurídicos internacionales en materia de tránsito. Quienes promueven esos convenios deben esforzarse en explicar con más claridad las repercusiones de adherirse a ellos y los beneficios que aportarían a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

14. En particular, debe alentarse a los gobiernos a que simplifiquen, modernicen y armonicen sus regímenes aduaneros, lo que mejoraría su eficacia y facilitaría el transporte y el comercio.

15. La Reunión acogió favorablemente los resultados de la reunión subregional consultiva celebrada en Ulaanbatar entre China, la Federación de Rusia y Mongolia, en la cual, entre otras cosas, se pidió la elaboración de un acuerdo de tránsito subregional para el Asia nororiental.

D. Orientación futura de las medidas internacionales de apoyo

16. El apoyo prestado por la comunidad de los donantes en los últimos años ha ayudado enormemente a corregir graves obstáculos al transporte en tránsito, sobre todo en lo que se refiere a la infraestructura de ese transporte. Las mejoras que se introducen constantemente en la infraestructura del transporte han contribuido a fomentar el comercio entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La limitada capacidad de los países sin litoral y de tránsito para mantener y desarrollar esas instalaciones requiere que los donantes continúen proporcionando ayuda en esta esfera, la cual debería incluir el suministro de equipo en los diferentes sectores del transporte en tránsito. Sin embargo, existen una serie de medidas de política general y operacionales que también necesitan el apoyo de la comunidad de los donantes. En relación con esto, los donantes deberían considerar la posibilidad de ampliar su asistencia futura en ámbitos como:

- a) el apoyo a proyectos multinacionales que fomenten el comercio subregional;
- b) la promoción de reformas, en el plano institucional y el de las políticas, que fomenten las actividades de transporte en tránsito orientadas al mercado;
- c) la promoción de programas de privatización e implantación de principios comerciales en el sector del transporte en tránsito;
- d) la participación en acuerdos triangulares entre países sin litoral y de tránsito y los países e instituciones que colaboran a su desarrollo con miras a la ejecución de programas que estimulen la cooperación en el sector del transporte en tránsito; y
- e) el apoyo al desarrollo e instalación de sistemas informatizados de control del transporte en tránsito basados en los módulos existentes del SIDUNEA y el SIAC.

E. Mecanismos institucionales de seguimiento

17. En vista del importante papel que desempeñarán las organizaciones subregionales en el futuro en cuanto a promover la aplicación efectiva de los acuerdos subregionales de cooperación en la esfera del transporte en tránsito, se invita a los donantes y al PNUD a que apoyen las medidas que se tomen en el ámbito nacional para establecer, dentro de esas organizaciones, dependencias técnicas que se encarguen, entre otras cosas, de:

- a) ayudar a los gobiernos a elaborar las políticas subregionales de transporte en tránsito;
- b) preparar estudios técnicos para respaldar las propuestas de proyectos conjuntos en el ámbito subregional;
- c) servir de enlace con el sector privado con el fin de determinar las esferas en las que más interese su participación; y
- d) actuar de puntos de contacto subregionales de los organismos donantes en relación con los programas de apoyo de estos organismos a la privatización y la implantación de principios comerciales en este sector.

18. Se respaldaron plenamente las actividades de apoyo de la UNCTAD a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Se consideró conveniente que estas actividades siguieran siendo un elemento prioritario del programa de trabajo de la UNCTAD. Para que su apoyo fuera plenamente eficaz, se recomendó que la UNCTAD siguiera colaborando estrechamente con las organizaciones intergubernamentales subregionales. También se recomendó que las organizaciones internacionales y las comisiones regionales, así como los organismos de las Naciones Unidas que se ocupan del desarrollo del transporte y las comunicaciones, incluyeran en sus programas de trabajo futuros actividades relacionadas con el transporte en tránsito.

19. Con el fin de poder hacer un examen global de los progresos realizados en el desarrollo de los sistemas de transporte en tránsito, particularmente teniendo en cuenta que el Marco Global para la Cooperación en Materia de Transporte en Tránsito y las anteriores conclusiones y recomendaciones, debe examinarse la posibilidad de celebrar en 1999 otra reunión de expertos gubernamentales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de representantes de países donantes y de instituciones financieras y de desarrollo.

Anexo II

MENSAJE DEL SECRETARIO GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS

1. Es para mí un placer darles la bienvenida a esta reunión entre los países sin litoral y de tránsito y los países e instituciones que colaboran a su desarrollo.
2. Como todos ustedes bien saben, las Naciones Unidas, y en particular la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, han sido las primeras en movilizar el apoyo de la comunidad internacional a los países en desarrollo sin litoral. Muchos de estos países son también países menos adelantados que padecen graves insuficiencias estructurales. Los países sin litoral y sus vecinos de tránsito están empeñados en la tarea común de superar toda una serie de problemas que aquejan al transporte en tránsito. La comunidad internacional de los donantes también se ha preocupado cada vez más por estos problemas, por ejemplo ayudando a mejorar infraestructuras esenciales.
3. A pesar de estos esfuerzos, sigue habiendo problemas formidables. La adopción 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 fue aprobada por la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales de Países Donantes en 1995 y refrendada posteriormente por la Asamblea General, marcó un hito en la tarea de mejorar los sistemas de transporte en tránsito. Las deliberaciones de la presente Reunión pueden contribuir de forma importante a aplicar con más eficacia aquel marco global.
4. El sistema de las Naciones Unidas, bajo la dirección de la UNCTAD y de las comisiones económicas regionales, seguirá apoyando los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para solucionar sus diversos problemas. Tengo la esperanza de que las instituciones bilaterales y multilaterales también estén dispuestas a ampliar sus programas de asistencia con ese fin.
5. A todos ustedes, que se han reunido aquí siguiendo la mejor tradición de la cooperación y la solidaridad internacionales para buscar soluciones comunes a problemas comunes, les deseo todo lo mejor para que esta reunión tenga el máximo éxito posible.

Nueva York, 18 de junio de 1997

Anexo III

ASISTENCIA*

Asistieron a la Reunión los representantes siguientes:

Estados Miembros

1. Afganistán; Alemania; Armenia; Benin; Bhután; Bolivia; Burkina Faso; Burundi; China; Djibouti; Estados Unidos de América; Etiopía; Federación de Rusia; Guinea; Irán (República Islámica del); Kazakstán; Kenya; Kirguistán; Lesotho; Malí; Mongolia; Mozambique; Nepal; Níger; Nigeria; Pakistán; Paraguay; Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; República Popular Democrática Lao; República Unida de Tanzania; Rwanda; Swazilandia; Tailandia; Turkmenistán; Turquía; Uganda; Uzbekistán y Zimbabwe.

Naciones Unidas

2. Comisión Económica de las Naciones Unidas para Africa (CEPA), Departamento de Información Económica y Social y Análisis de Políticas, División de Asuntos Oceánicos y del Derecho del Mar de la Oficina de Asuntos Jurídicos y Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Organismos especializados

3. Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUUDI).

Organizaciones intergubernamentales

4. Comunidad Europea (CE), Conferencia Ministerial de los Estados del Africa Occidental y Central sobre el Transporte Marítimo (CONMINMAR), Grupo de Estados de Africa, el Caribe y el Pacífico (ACP), Organización de la Unidad Africana (OUA) y Organización Mundial de Aduanas (OMA).

Organizaciones no gubernamentales

5. Asociación de Derecho Internacional.

* Véase la lista de participantes en el documento TD/B/LDC/AC.1/INF.3.