



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

Distr.
GENERAL

TD/B/46/6
TD/B/LDC/AC.1/15
14 de septiembre de 1999

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
46° período de sesiones
Ginebra, 18 de octubre de 1999

INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES DE PAÍSES EN
DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO Y DE REPRESENTANTES DE
PAÍSES DONANTES Y DE INSTITUCIONES FINANCIERAS Y DE DESARROLLO

celebrada en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York,
del 24 al 26 de agosto de 1999

RESUMEN

De conformidad con la resolución 52/183 de la Asamblea General, la cuarta 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, con los auspicios de la UNCTAD, del 24 al 26 de agosto de 1999 en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York. La Reunión discutió los problemas relacionados con la infraestructura física y los obstáculos inmateriales para la reducción de los costos del transporte en tránsito y recomendó una serie de medidas para su adopción por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y por la comunidad internacional. Los participantes en la Reunión reconocieron que, gracias a la presencia de expertos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de las diferentes regiones y subregiones y de representantes de la comunidad de donantes, la Reunión había sido de gran utilidad para analizar a fondo los problemas del transporte en tránsito desde la doble perspectiva nacional y regional e intercambiar experiencias sobre las prácticas más adecuadas. Asimismo subrayaron la necesidad de que todos los países interesados adoptaran medidas concretas y de que los donantes proporcionaran un apoyo mayor. La Reunión recomendó que la Asamblea General examinara en su quincuagésimo cuarto período de sesiones la posibilidad de

(continúa)

convocar en el año 2001 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. En relación con esto en la Reunión se hicieron varias propuestas con miras a convocar una reunión ministerial sobre cuestiones del transporte en tránsito con el fin de estudiar adecuadamente los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La Reunión exhortó a la secretaría de la UNCTAD a que facilitara la aplicación de las conclusiones y recomendaciones de la Reunión y 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. Asimismo pidió que se tuvieran adecuadamente en cuenta los intereses de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en los preparativos de la X UNCTAD, la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados y la reunión intergubernamental de alto nivel sobre la financiación del desarrollo.

ÍNDICE

<u>Capítulo</u>		<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
	INTRODUCCIÓN	1 - 7	4
I.	EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO	8 - 64	5
II.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS	65 - 89	21
	A. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el mercado mundial	65 - 67	21
	B. Problemas relacionados con la infraestructura física	68	22
	C. Los obstáculos no materiales a la reducción de los costos del tránsito	69 - 70	22
	D. Medidas futuras	71 - 80	23
III.	CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN	81 - 84	26
	A. Apertura de la Reunión	81	26
	B. Elección de la Mesa	82	26
	C. Aprobación del programa y organización de los trabajos	83	26
	D. Aprobación del informe de la Reunión	84	26
<u>Anexos</u>			
I.	Informes de las consultas regionales específicas		27
II.	Asistencia		38

INTRODUCCIÓN

1. 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 24 al 26 de agosto de 1999, de conformidad con el párrafo 11 de la resolución 52/183 de la Asamblea General. La Reunión estuvo precedida por consultas regionales específicas, que se celebraron el 23 de agosto de 1999. El mandato de la Reunión era examinar los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito, incluidos los aspectos sectoriales y los costos del transporte en tránsito, con miras a estudiar la posibilidad de formular medidas prácticas concretas.

2. La Reunión tuvo ante sí un informe preparado por la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), titulado "Mejora de los sistemas de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito: cuestiones que deben considerarse" (TD/B/LDC/AC.1/13), así como los resúmenes de las respuestas recibidas de una serie de gobiernos y de organizaciones internacionales acerca de las políticas y medidas adoptadas por algunos países y organizaciones internacionales para mejorar los sistemas de tránsito (TD/B/LDC/AC.1/14).

3. Asistieron a la Reunión 122 expertos y representantes de 52 países, incluidos 9 países donantes, 3 organizaciones de las Naciones Unidas, 2 organizaciones intergubernamentales, 3 organizaciones no gubernamentales, un organismo especializado y una organización regional.

Declaraciones de apertura

4. Abriendo la Reunión en nombre del Secretario General de la UNCTAD, la Coordinadora Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares dio la bienvenida a los expertos y los representantes presentes en la Reunión.

5. El Presidente de la Reunión, el Excelentísimo Sr. Yukio Satoh, Embajador Extraordinario y Plenipotenciario y Representante Permanente del Japón ante las Naciones Unidas, dijo que el elevadísimo costo del comercio exterior que afrontaban los países en desarrollo sin litoral representaba un grave obstáculo para su desarrollo económico. La insuficiencia de la infraestructura y otros obstáculos materiales seguían siendo los principales problemas. Los obstáculos no materiales, en particular la ineficiencia y el limitado número de organizaciones de transporte disponibles, la utilización inadecuada del material, los controles públicos y las formalidades de tránsito engorrosas, contribuían a que los costos unitarios del transporte y el seguro fueran elevados y la duración del tránsito larga. Señaló que las necesidades y los problemas concretos de los países en desarrollo sin litoral variaban de una región a otra. Mientras que en unas regiones era esencial mejorar la infraestructura física, en otras urgía establecer un sistema regional de transporte en tránsito, a la vez que había regiones en las cuales el problema era cómo llevar a la práctica los acuerdos regionales concertados.

6. Tras subrayar la importancia que la colaboración entre los países sin litoral y los de tránsito vecinos tenía para este tipo de transporte, hizo un llamamiento a los asociados al desarrollo para que, con espíritu de cooperación, prestaran más apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que habían tomado medidas audaces para adoptar y ejecutar profundas reformas. Formuló la esperanza de que la Reunión contribuyera a una mayor toma de conciencia por parte de la comunidad internacional de las necesidades y exigencias de los países en desarrollo sin litoral, de manera que los problemas de estos países pasaran a ocupar un lugar destacado en la agenda de la cooperación internacional.

7. Dijo que las recomendaciones de la Reunión se someterían próximamente a la consideración de la Junta de Comercio y Desarrollo y de la Asamblea General, y que también constituirían una importante aportación al décimo período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (X UNCTAD). Señaló que la excelente acogida que había tenido la invitación del Secretario General de la UNCTAD para asistir a la Reunión demostraba claramente la importancia que muchos países atribuían a los problemas de tránsito y a la necesidad de buscarles soluciones eficaces.

Capítulo I

EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO

8. En la declaración que hizo en nombre del Secretario General de la UNCTAD, la Coordinadora Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares presentó el tema 3 del programa y los documentos que había preparado la secretaría de la UNCTAD. Expresó el agradecimiento de la secretaría de la UNCTAD al Gobierno del Japón por el generoso apoyo financiero que había prestado a los participantes de países sin litoral. Manifestó que los elevados costos del transporte en tránsito reducían gravemente la competitividad del sector del comercio exterior de los 29 países en desarrollo sin litoral, de los cuales 17 eran además países menos adelantados y corrían el peligro de una marginación aún mayor.

9. Afirmó que las medidas concretas encaminadas a satisfacer las necesidades y resolver los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral debían aplicarse en dos frentes: la mejora de la infraestructura física y la supresión de los obstáculos no materiales, en particular utilizar mejor el material e implantar mejores sistemas en materia de gestión, tramitación, reglamentación e institucionales.

10. Refiriéndose al documento de la secretaría de la UNCTAD TD/B/LDC/AC.1\13, dijo que del análisis de la magnitud y la estructura de los costos de tránsito se desprendían algunas conclusiones importantes. Los elevados costos del tránsito por tierra en comparación con los fletes marítimos suponían que todo intento de aumentar la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral debía tener el objetivo prioritario de influir en la cuantía y la estructura de los costos del transporte en tránsito por tierra. Esa conclusión hacía recaer una gran responsabilidad en los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito. Expresó la esperanza de que los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo apoyaran los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito por ampliar y estrechar su cooperación en materia de transporte en tránsito. A ese respecto, la oradora señaló a la atención de los participantes las diversas conclusiones y recomendaciones relacionadas con la reforma de los trámites y la documentación de tránsito que figuraban en el documento TD/B/LDC/AC.1/13.

11. El Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral (República Democrática Popular Lao) transmitió el agradecimiento de su Grupo al Gobierno del Japón por la ayuda recibida para financiar la participación de varios representantes de países en desarrollo sin litoral en la Reunión. También expresó su reconocimiento a la secretaría de la UNCTAD por la excelente documentación que había preparado para la Reunión.

12. Declaró que el problema básico con que se enfrentaban los países en desarrollo sin litoral, desde hacía mucho tiempo reconocido por la Asamblea General de las Naciones Unidas, era la falta de acceso por tierra al mar,

agravada por la distancia y el aislamiento respecto a los mercados mundiales y por los prohibitivos costos de transporte que ocasionaba una infraestructura inadecuada, así como los desequilibrios comerciales, la ineficiencia de los sistemas de transporte, la mala utilización del material y las deficiencias de los sistemas de gestión, tramitación, reglamentación e institucionales. Dijo que, aunque a raíz de la conclusión de la Ronda Uruguay de negociaciones comerciales multilaterales podía esperarse que se produjera un enorme aumento de las oportunidades en el sector del comercio de bienes y servicios, los países en desarrollo sin litoral no pudieron beneficiarse de la liberalización del comercio debido a los elevados costos del transporte en tránsito. Declaró que, además del desarrollo de la infraestructura de transporte, que era una condición previa importante para el establecimiento de sistemas eficientes de transporte y había que apoyar, también era importante abordar los factores no materiales, que aumentaban considerablemente los costos de transporte. Debían adoptar nuevas medidas de facilitación del comercio para simplificar los requisitos, armonizar los trámites y la documentación y uniformar las prácticas comerciales. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito debían cooperar más estrechamente en la esfera de la facilitación del comercio, con la asistencia técnica de los países desarrollados y las organizaciones internacionales pertinentes.

13. Consideraba que las conclusiones y recomendaciones contenidas en el informe de la secretaría de la UNCTAD constituían una base útil para que la Reunión examinara y formulara medidas prácticas destinadas a mejorar los sistemas de tránsito. Su Grupo proponía que se convocara una reunión de rango ministerial sobre la cooperación en materia de transporte en tránsito. Teniendo en cuenta que los países en desarrollo sin litoral formaban parte de los países más pobres de las regiones a las que pertenecían, y que, además de no tener litoral, la mayoría de ellos padecían todas las graves desventajas de los países menos adelantados, era importante que se les concediera asistencia financiera en las condiciones más favorables posibles y que se aumentara sustancialmente y se diera prioridad a la asistencia financiera y técnica a esos países.

14. El Director de la División de Infraestructura de Servicios para el Desarrollo y de la Eficiencia Comercial de la UNCTAD, expresó la opinión de que las nuevas tecnologías de la información podían ayudar a resolver importantes problemas de tránsito. La UNCTAD estaba desarrollando sistemas de información aduanera y sobre el transporte en tránsito. El Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) se aplicaba actualmente en 70 países de todo el mundo, y en cuanto al Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) se había instalado ya en 14 países. También se estaba desarrollando un sistema complementario para abordar concretamente las cuestiones de tránsito.

15. El programa SIDUNEA tenía por objeto la reforma y modernización de las aduanas. Aceleraba el proceso de despacho en aduana mediante la informatización y simplificación de los trámites, lo que reducía al mínimo los costos administrativos para los empresarios y para la economía nacional.

Con el SIAC se pretendía aumentar la eficiencia del transporte mediante el seguimiento del equipo y la carga en los distintos modos de transporte (ferroviario, por carretera, lacustre y fluvial) y en las interfaces (puertos, depósitos interiores de aduana) y el suministro de información antes de la llegada de la carga. El SIAC proporcionaba a los operadores y al personal auxiliar del transporte público y privado información fidedigna y puntual sobre las operaciones de transporte, por ejemplo, el lugar en que se encontraban las mercancías y el equipo de transporte, lo cual permitía mejorar la gestión cotidiana y la adopción de decisiones. También proporcionaba regularmente indicadores de los resultados, que permitían al personal de gestión corregir las deficiencias y utilizar plenamente la capacidad de la infraestructura y el equipo existentes. La UNCTAD también proporcionaba apoyo a los países en desarrollo sin litoral que se esforzaban en identificar su cooperación en el sector del transporte en tránsito ayudándolos a elaborar, negociar y ejecutar acuerdos bilaterales o regionales. Expresó la esperanza de que la Reunión adoptara conclusiones y recomendaciones muy prácticas.

16. El Presidente invitó a los coordinadores de las consultas regionales a que presentaran a la Reunión un informe sobre los resultados de sus deliberaciones. Los informes de esas consultas regionales figuran en el anexo I del presente informe.

17. El representante de Zambia señaló que la falta de acceso territorial al mar, junto con la distancia y el aislamiento respecto de los mercados mundiales, tenían un efecto negativo sobre el costo del transporte de sus importaciones y exportaciones. Zambia era un país sin litoral que tenía una superficie de 753.000 kilómetros cuadrados y limitaba con ocho países. El Gobierno de Zambia, con la asistencia del Banco Mundial, estaba poniendo en práctica el Programa de Mantenimiento de Carreteras (PMC). En el ámbito de este programa, se cobraba un impuesto sobre los combustibles, que permitía recaudar alrededor de 10 millones de dólares al año para el mantenimiento de las carreteras, pero la cuantía real necesaria se calculaba en 1.000 millones de dólares.

18. Zambia reconocía que la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito era esencial para resolver los problemas del transporte en tránsito, al mismo tiempo que la asistencia de la comunidad internacional seguiría siendo necesaria para la rehabilitación de las redes de carreteras y ferrocarriles y las instalaciones portuarias. Destacó la importancia de la armonización de los procedimientos aduaneros, así como la necesidad de computadorizar los sistemas de información.

19. El representante de Kazajstán destacó la importancia que revestía para el desarrollo económico de su país disponer de unos sistemas de transporte en tránsito eficientes. Dijo que el mejoramiento del entorno de transporte en tránsito existente, el desarrollo de rutas de tránsito alternativas y la armonización del marco jurídico del transporte en tránsito eran tres requisitos básicos para que hubiera un buen sistema de transporte en tránsito en los países del Asia central. Kazajstán había firmado 128 acuerdos

bilaterales y multilaterales en la esfera del transporte en tránsito y era miembro de 15 organizaciones internacionales de transporte. Su Gobierno daba prioridad al establecimiento de una red de transporte en tránsito eficiente, lo que entrañaba el mejoramiento de la infraestructura de transporte existente y de la gestión de los sistemas de transportes y comunicaciones. Se calculaba que el costo de estas actividades sería de unos 6.000 millones de dólares.

20. Expresó su esperanza de que la situación geopolítica estratégica, el alto nivel de desarrollo industrial y la disponibilidad de mano de obra especializada harían posible alcanzar esos objetivos. Dijo que su Gobierno ya había recibido desde 1997 asistencia financiera para el desarrollo del sector de los transportes del Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Mundial, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y el Japón por un monto total de 1.300 millones de dólares EE.UU. Hizo hincapié en la importante función de los corredores de transporte transcontinentales y subregionales para conseguir la integración efectiva de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional.

21. El representante de China dijo que su país siempre había dado gran importancia a las cuestiones del transporte en tránsito. China había hecho todo lo posible para proporcionar a los países vecinos sin litoral servicios de transporte de alta calidad para apoyar su desarrollo económico y su comercio. China había hecho esfuerzos por simplificar los procedimientos de transporte en tránsito para facilitar aún más el movimiento sin trabas de las mercancías en tránsito. A ese respecto, recientemente se habían aprobado una "Circular con la tarifa para el transporte interestatal en tránsito de contenedores" y un Reglamento de aduanas de la República Popular de China aplicable a las mercancías en tránsito.

22. El establecimiento de un grupo de coordinación compuesto por representantes de los ministerios y departamentos competentes había sido un paso importante para mejorar aún más la coordinación y cooperación entre distintos organismos. China había adoptado medidas encaminadas a reducir los retrasos del transporte en los principales puertos. Los puertos habían reducido las tarifas correspondientes al transporte en tránsito. Gracias a esos esfuerzos, el volumen de mercancías en tránsito se había multiplicado por 47 entre 1996 y 1997. China tenía que hacer frente a una competencia cada vez mayor de los Estados vecinos, lo que entrañaba un descenso de los beneficios obtenidos de los servicios de transporte en tránsito. La ausencia de sistemas eficaces de seguimiento e información y la falta de acuerdos intergubernamentales en esferas como el establecimiento de precios, la seguridad y los servicios eran dificultades importantes.

23. El representante de la República Democrática Popular Lao dijo que su país se había encontrado con varios tipos de dificultades en lo que se refería al transporte de mercancías en tránsito. La falta de liberalización y lo engorroso de los procedimientos provocaban retrasos y complicaciones con los documentos. El elevado costo del comercio internacional que ello entrañaba suponía graves dificultades para el desarrollo de la economía nacional.

Hizo hincapié en la importancia de la cooperación regional para desarrollar sistemas de transporte en tránsito. A este respecto, destacó la importancia del puente entre Vientiane (República Democrática Popular Lao) y Nongkhai (Tailandia), que se había construido con asistencia financiera de Australia. Se estaba construyendo un segundo puente sobre el Mekong en la provincia de Champasack, financiado con donaciones del Japón. Los Gobiernos lao y tailandés habían decidido construir un tercer puente sobre el Mekong financiado con un préstamo del Fondo de Cooperación Económica de Ultramar. También se estaba estudiando con financiación del Banco Asiático de Desarrollo el proyecto de un corredor intrarregional Este-Oeste, que comprendía los corredores septentrional, central y meridional hasta puertos de Viet Nam. La carretera que conectaba la parte meridional de la República Democrática Popular Lao con Khinak, en la frontera con Camboya, se estaba rehabilitando y estaba prevista su conclusión a mediados del año 2000.

24. Dijo que el Gobierno de la República Democrática Popular Lao consideraba importante el desarrollo del marco jurídico rector de las operaciones de transporte en tránsito. A ese respecto, se había firmado el acuerdo bilateral sobre transporte por carretera (así como el transporte por el río Mekong) entre Viet Nam y la República Democrática Popular Lao y entre este último país y China. El acuerdo sobre el transporte por carretera entre los Gobiernos de la República Democrática Popular Lao y Tailandia supondría una mayor comercialización y liberalización de los servicios y operaciones de transporte y alentaría la competencia entre los que prestaban esos servicios. Las medidas de apoyo internacional habían desempeñado un papel esencial en la mejora del sistema de transporte en tránsito. La comunidad donante debía continuar prestando apoyo a los programas que tenían por objeto mejorar los sistemas de transporte en tránsito.

25. El representante de Bhután elogió a la secretaría de la UNCTAD por la excelente labor que había realizado, y continuaba realizando, en favor de los países en desarrollo sin litoral. Dijo que ya era antigua la necesidad de elaborar un plan de acción para los países en desarrollo sin litoral que pudiera ponerse en práctica para obtener resultados concretos, y en el que se debían tener en cuenta los intereses mutuos de los países sin litoral y de los países de tránsito. Expresó su pleno apoyo a la propuesta de que la siguiente reunión del grupo de expertos fuera a nivel ministerial. Esto daría un impulso político de alto nivel a las cuestiones relacionadas con los países en desarrollo sin litoral.

26. Señaló que en una economía mundializada cada vez más interdependiente muchos países en desarrollo sin litoral podían verse marginados. Expresó su agradecimiento a todos los donantes, países de tránsito y organizaciones internacionales por el apoyo prestado para aliviar los problemas de los países sin litoral. Invitó a otros países que estuvieran en condiciones de hacerlo y a las organizaciones internacionales de financiación a que prestaran su apoyo. Pese a la cooperación que habían mostrado los países vecinos, Bhután todavía tenía que hacer frente a altos costos del transporte, no sólo durante la fase de tránsito sino también en el interior del país.

27. Bhután había concertado un excelente acuerdo de libre comercio y tránsito con la India. La India había adoptado las medidas necesarias para facilitar el comercio de tránsito y los dos Gobiernos, a lo largo de los años, habían simplificado la documentación y los procedimientos de tránsito en la mayor medida posible y viable dadas las circunstancias. El Gobierno de Bangladesh también había dado a Bhután las facilidades necesarias, que se habían recogido en un acuerdo bilateral.

28. El representante de Mongolia dijo que desde 1997 no se habían hecho avances reales en la situación de los países en desarrollo sin litoral en lo que se refería al transporte en tránsito. Pidió que se aplicaran efectivamente las disposiciones del Marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre en los países sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes. Aunque la responsabilidad fundamental de aliviar la situación existente recaía en los propios países en desarrollo sin litoral, estos países daban gran importancia a la cooperación con sus vecinos de tránsito y la comunidad de donantes. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito tenían que desplegar esfuerzos especiales para eliminar todas las barreras que no eran de naturaleza física, suprimir los impuestos injustificados y las tarifas prohibitivamente elevadas para el transporte en tránsito, liberalizar los servicios de transporte en tránsito, simplificar y agilizar los procedimientos aduaneros y velar por la seguridad del tráfico.

29. Señaló que todavía no había ningún arreglo o acuerdo intergubernamental subregional sobre el comercio en tránsito en el Asia nororiental. La primera Reunión Consultiva Subregional de países sin litoral y de tránsito del Asia nororiental sobre cooperación en el transporte de tránsito, celebrada en 1997, y la adopción en esa reunión del Memorando de Entendimiento de Ulaanbaatar eran un prometedor primer paso.

30. Pidió a la UNCTAD que siguiera desempeñando un papel importante en favor de los países en desarrollo sin litoral, ya que era la única organización de todo el sistema de las Naciones Unidas que se ocupaba de los problemas de esos países. Señaló que la Oficina de la Coordinadora Especial no tenía suficientes recursos económicos ni de personal. La única dependencia que se ocupaba de los problemas de los 29 países en desarrollo sin litoral no contaba con un solo puesto para ocuparse de esos problemas. En opinión de su delegación, los problemas de la adecuada financiación y dotación de personal de la Oficina de la Coordinadora Especial debían abordarse con seriedad en el siguiente período de sesiones de la Asamblea General. Creía también que la Organización Mundial del Comercio debía ocuparse de las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral.

31. El representante del Japón dijo que, con el continuo aumento del comercio internacional y la intensificación de la competencia en una economía internacional en rápido proceso de mundialización, los países que carecían de acceso directo al mar experimentaban los efectos negativos de los elevados costos de transporte en tránsito. Esos costos eran altos por varias razones, pero una de las más importantes era la infraestructura insuficiente y que no recibía el mantenimiento necesario. El Japón había aportado donaciones y

préstamos para la construcción de puentes y carreteras, así como para la modernización de aeropuertos y ferrocarriles, en países en desarrollo sin litoral y de tránsito de África, Asia y América Latina. En 1997 había asignado aproximadamente 3.000 millones de dólares EE.UU. de su ayuda oficial al desarrollo (AOD) a la esfera del transporte, incluida la asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Para poder crear un sistema estable de transporte de tránsito era imprescindible que los países sin litoral y los países vecinos hicieran un esfuerzo continuo por mejorar su infraestructura, lo que requeriría una intensa cooperación de los asociados en el desarrollo.

32. La dedicación y la propiedad de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito eran de la mayor importancia al abordar los problemas de la infraestructura ligera que guardaban relación con el transporte en tránsito. Al mismo tiempo, era indispensable la asociación entre los países sin litoral y los países vecinos de tránsito, puesto que ningún país por sí mismo podía resolver los problemas del transporte en tránsito. Además, debía alentarse a la comunidad internacional a buscar una solución global y completa de los problemas del transporte en tránsito, mediante donaciones, préstamos, asistencia técnica y la participación del sector privado.

33. Hizo hincapié en que la cooperación técnica entre países en desarrollo (CTPD) era un medio especialmente útil de mejorar la infraestructura ligera a nivel subregional, regional e interregional. Los problemas y las soluciones eran específicos para cada región, pero las regiones y las subregiones tenían mucho que aprender unas de otras y ello podía conseguirse mediante el diálogo, el intercambio de experiencias y la CTPD. Para fomentar la CTPD, el Japón había asignado la cantidad de 2 millones de dólares EE.UU. en 1996 y en 1997 y 4 millones de dólares en 1998 al Fondo Fiduciario para la Cooperación Económica y Técnica entre Países en Desarrollo establecido en 1995 en virtud de una resolución de la Asamblea General. Instó al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la UNCTAD y otros organismos bilaterales y multilaterales a que fomentaran la CTPD para facilitar el transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

34. El representante de la Comisión Económica para Europa (CEPE) dijo que la Comisión había elaborado un conjunto singular de instrumentos jurídicos internacionales que regían el transporte internacional de mercancías y el tránsito de vehículos. La CEPE fomentaba la adhesión a este conjunto de instrumentos jurídicos y su aplicación por todos los países, incluidos los países en desarrollo sin litoral. Invitó a estos países a que estudiaran la posibilidad de adherirse a aquellos convenios internacionales y aplicarlos. Hizo hincapié en la función esencial del transporte en el aumento de la competitividad de los países en desarrollo sin litoral en una economía internacional mundializada cada vez más interdependiente. A ese respecto, los países en desarrollo sin litoral debían establecer sistemas de transporte integrados, flexibles, rápidos y eficaces en función de los costos.

35. Dijo que los países en desarrollo sin litoral debían establecer un orden de prioridad entre sus actividades. Entre las esferas de acción prioritarias podía incluirse una nueva definición del papel del Estado en el sector del transporte, la planificación del desarrollo de infraestructuras y el establecimiento de marcos reglamentarios. Los países en desarrollo sin litoral debían adoptar normas internacionales, como normas de tráfico, señales y signos de carretera, pesos y documentación; simplificar y armonizar los procedimientos del paso de fronteras; y hacer un mejor uso de la infraestructura existente. Debía hacerse evolucionar el marco jurídico y financiero para alentar las asociaciones del sector privado.

36. El representante de Rwanda dijo que su Gobierno necesitaba urgentemente una mayor asistencia internacional para reparar y rehabilitar la infraestructura física y reponer los recursos humanos. Las rutas de tránsito hacia Rwanda por Mombasa y Dar es Salaam requerían el apoyo internacional para eliminar tanto las barreras que eran de naturaleza física como las que no lo eran. Dijo que el límite de la carga por eje impuesto por Kenya y por la República Unida de Tanzania había conducido a un aumento repentino de los costos de transporte en tránsito de las mercancías que entraban y salían del país. Hizo hincapié en la importancia de establecer puertos secos y enlaces de infraestructura con los países vecinos.

37. Rwanda solicitaba asistencia internacional para adquirir nuevos trenes y mejorar su capacidad de gestionar el transporte de tránsito. Hizo también un llamamiento a la comunidad donante para que prestara asistencia financiera a los esfuerzos que estaba haciendo su país por diversificar las rutas alternativas de tránsito de Rwanda.

38. El representante de Tailandia dijo que su país colaboraba en distintos marcos con la República Democrática Popular Lao en muchas esferas de interés común, con miras a promover el desarrollo social y económico de ambos países. En 1999 se concertó el acuerdo entre Tailandia y la República Democrática Popular Lao sobre transporte por carretera, que representaba una etapa importante en la colaboración entre los dos países, pues sentaba las normas básicas sobre el transporte no sólo de las mercancías en tránsito sino también de los pasajeros que cruzaban el río Mekong. El nuevo acuerdo lao-tailandés había eliminado el anterior monopolio del transporte de que gozaba exclusivamente la Express Transportation Organization (ETO) de Tailandia. En la actualidad, los propietarios de mercancías de la República Democrática Popular Lao estaban en libertad de elegir a sus transportistas entre empresas tailandesas o lao, e incluso empresas de terceros países.

39. Además, la inauguración del Puente de la Amistad entre Tailandia y la República Democrática Popular Lao tres años antes contribuiría notablemente a la cooperación en materia de transporte terrestre para beneficio de los dos países y de la subregión. Asimismo, Tailandia había entablado un diálogo sobre políticas con otros países vecinos con miras a establecer un marco jurídico para las operaciones de transporte en tránsito. En el plano regional, Tailandia también había iniciado en 1996 la creación de un marco jurídico para facilitar el transporte de tránsito de mercancías y entre los Estados de la región del Asia sudoriental. En 1998 se había concertado el

acuerdo de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN) sobre facilidades para el tránsito de mercancías, que había sido aprobado en la sexta reunión en la cumbre de la ASEAN celebrada en Hanoi (Viet Nam). La ASEAN también estaba preparando el texto de un acuerdo sobre la facilitación del transporte de mercancías entre los Estados. Ello permitiría que la ASEAN lograra progresos en lo tocante a la ejecución de la zona de libre comercio de la ASEAN. Una vez adoptado, el acuerdo facilitaría el transporte internacional por carretera entre los países de la ASEAN. Además ayudaría a organizar con mayor eficacia el sistema de tránsito de la región. La facilitación del transporte de mercancías en tránsito y entre los Estados de la región disminuiría considerablemente tanto el tiempo necesario como el costo del transporte, con lo que contribuiría a la integración de las economías de la región.

40. El representante de Nepal hizo hincapié en que diversas medidas jurídicas y de política institucional adoptadas en materia de comercio, industria, inversiones extranjeras y transferencia de tecnología desde principios del decenio de 1990 habían producido algunas mejoras importantes en el país en la documentación y los trámites relacionados con el comercio. La creciente comprensión y cooperación bilateral entre Nepal y la India en los últimos años había facilitado el transporte en tránsito de Nepal por la India. En diciembre de 1996 se creó un nuevo sistema de control de cierre único o sello hermético para el tráfico en tránsito de contenedores. Recientemente había entrado en funcionamiento una nueva ruta de tránsito entre Kakarvita, Phulbari y Banblaband. La India había apoyado a Nepal en su intento por iniciar una nueva forma de transporte multimodal al convenir en prolongar el ferrocarril de vía ancha desde su pueblo fronterizo de Raxaul hasta el puerto seco de Birgunj en Nepal. Nepal y la India también habían convenido en adoptar un trámite simplificado para el tráfico en tránsito de contenedores hacia y desde el depósito de contenedores del interior de Nepal. La UNCTAD estaba ejecutando proyectos de comercio y facilitación del transporte en Nepal. No obstante, pese a los progresos alcanzados, aún quedaba mucho por hacer.

41. El orador destacó la importancia de que continuara la simplificación, la normalización y la armonización de la documentación y los trámites para contar con un sistema eficaz de comercio de tránsito. Exhortó a que se pusiera en marcha el fondo especial para los países sin litoral, con el apoyo de la comunidad internacional.

42. El representante de Viet Nam dijo que su país había sido el primero en firmar un acuerdo sobre tránsito con la República Democrática Popular Lao, en 1991, considerado el acuerdo más liberal de la región por entonces, que permitía que los vehículos de un país ingresaran al otro. El actual acuerdo bilateral sobre transporte por carretera se concertó en febrero de 1996. Los dos países estaban adoptando medidas para simplificar los trámites, las inspecciones y la documentación respecto del tránsito y el transporte transfronterizo. Con la asistencia técnica del Banco Asiático de Desarrollo, Viet Nam estaba preparando el texto de un acuerdo para facilitar el transporte transfronterizo de mercancías y personas entre la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam.

43. Asimismo, Viet Nam había realizado diversas gestiones para instalar una nueva infraestructura de transporte y mejorar los puertos marítimos en la región central de Viet Nam a fin de facilitar el acceso al mar de la República Democrática Popular Lao. Los dos países colaboraban en la formulación y aprobación de reglamentaciones sobre el uso de puertos marítimos y las vías de tránsito y el pago de derechos e impuestos sobre el almacenamiento, la carga y descarga y el transporte.

44. En la sexta reunión en la cumbre de la ASEAN, celebrada en Hanoi en diciembre de 1998, Viet Nam presentó una propuesta para el desarrollo de un corredor de oeste a este en la subregión de Mekong. La propuesta fue aprobada por la ASEAN e incorporada en el Plan de Acción de Hanoi de 1998.

45. El representante de la ex República Yugoslava de Macedonia dijo que la cuestión del desarrollo del sistema de tránsito era de suma importancia para los países sin litoral. Los sistemas de tránsito atrasados ocasionaban elevados costos de tránsito y obstaculizaban el acceso de las exportaciones e importaciones de mercancías, especialmente desde las zonas remotas de los países sin litoral, y contribuían a su vez a la marginación de las economías de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio multilateral. En el caso de la ex República Yugoslava de Macedonia, en su condición de país sin litoral de Europa sudoriental, el acceso a los mercados extranjeros y el comercio internacional dependía en gran medida de los sistemas de tránsito y las relaciones con los países vecinos de tránsito: Bulgaria hacia el este, Grecia hacia el sur, Albania hacia el oeste y Yugoslavia hacia el norte. Su Gobierno estaba gestionando acuerdos de libre comercio con todos esos países. Sus sistemas de tránsito con Bulgaria y Albania eran relativamente peores, sobre todo porque hasta el momento no se había construido comunicación alguna por ferrocarril con esos dos países y la infraestructura vial era poco satisfactoria. Por tal motivo, el país concedía gran importancia al desarrollo del corredor de transporte internacional de este a oeste (carreteras, ferrocarriles y oleoductos) que cruzaría el territorio de la ex República Yugoslava de Macedonia y ayudaría a mejorar las comunicaciones del transporte entre el Asia Menor y el Cáucaso y esa región de la Europa sudoriental. Su país participaba en las actividades del grupo de proyectos sobre desarrollo de la infraestructura de transporte y el grupo de proyectos sobre medios para facilitar el cruce transfronterizo en el marco de la Iniciativa de cooperación en Europa oriental, a la que prestaba apoyo la Comunidad Económica Europea.

46. El representante de Italia dijo que la Reunión ayudaría a aumentar la atención que ya prestaba Italia a las cuestiones relativas al transporte y al mejoramiento de las conexiones entre los países sin litoral y los países de tránsito. Italia era uno de los países que había intentado encontrar soluciones a esas cuestiones y había ejecutado algunos proyectos en diversos países africanos. Italia estaba muy interesada en estudiar la posibilidad de ampliar sus actividades en el futuro y dispuesta a realizar un estudio multidisciplinario sobre las cuestiones del transporte en tránsito. Si bien algunos aspectos del transporte en tránsito eran sumamente técnicos, no siempre se debían a la situación geográfica. En efecto, a menudo había causas políticas o ambientales, como lo habían demostrado las desastrosas

consecuencias de El Niño no solamente en América Latina sino también en diversas partes de África. Por consiguiente, era preciso que expertos financieros, agentes de aduana y expertos en el medio ambiente prestaran su apoyo a los técnicos del transporte. Destacó la importancia de la liberalización del intercambio de ideas y productos para la promoción del desarrollo tecnológico, lo que permitiría alcanzar un desarrollo más armonioso de la infraestructura del transporte y armonizar los trámites aduaneros.

47. La representante de Nigeria dijo que en su condición de Estado ribereño Nigeria reconocía su responsabilidad respecto de los países vecinos sin litoral, sobre todo el Níger y el Chad. El actual Gobierno de Nigeria había iniciado reformas institucionales de la documentación y los trámites en los puertos y en las aduanas para mejorar los servicios de seguridad de la carga, de las que se esperaba obtener resultados tales como la tramitación más rápida de las mercancías en los puertos, sobre todo la carga en tránsito.

48. Se estaban mejorando los servicios portuarios en los puertos que utilizaban los países sin litoral vecinos de Nigeria. Asimismo, se había decidido aplicar a esos países tarifas favorables por la prestación de servicios portuarios. Se encontraban en su etapa final las gestiones para reformar el depósito interior de contenedores de Kano y se había propuesto instalar uno nuevo en la cabeza de etapa ferroviaria en Maiduguri para facilitar el movimiento de la carga en tránsito al Níger y al Chad. La representante de Nigeria dijo que su país había iniciado una rehabilitación extensa de su sistema de carreteras de tránsito, así como de su sistema ferroviario. Expresó su agradecimiento a los países donantes y a las instituciones de desarrollo y financiación por el apoyo que venían prestando con asistencia financiera y técnica para la consecución de los objetivos de desarrollar sistemas de transporte de tránsito eficaces y de reducir los elevados costos del transporte en la subregión del África occidental y central. Los exhortó a que siguieran proporcionando asistencia técnica y financiación para la rehabilitación de las carreteras existentes y la construcción de otras nuevas y la rehabilitación y revitalización de los sistemas ferroviarios de Nigeria y asesoramiento técnico en el sector de los transitarios.

49. La representante de la India dijo que su país concedía suma importancia a los problemas del comercio y el tránsito y que en esa esfera tenía experiencia y su propio enfoque.

50. Agregó que su delegación había examinado con interés la documentación preparada por la secretaría de la UNCTAD para la Reunión. La calidad del análisis era digna de encomio, pero habría sido mejor que hubiera habido una mayor interrelación de ideas entre los informes, sobre todo al formular las propuestas de medidas futuras. Se preguntó por qué se habían omitido algunas subregiones como la del Asia meridional del documento sobre cuestiones que debían considerarse (TD/B/LDC/AC.1/13). Como lo demostraba la región del Asia meridional, a menudo los vecinos de tránsito de los países en desarrollo sin litoral también eran a su vez países en desarrollo. Para encontrar soluciones prácticas y viables a los problemas de transporte de los países en

desarrollo sin litoral, era necesario encarar de forma amplia e integrada las dificultades y los problemas de los países en desarrollo de tránsito vecinos.

51. La oradora señaló los elevados costos de la construcción de carreteras y otras infraestructuras en condiciones topográficas complicadas, a las que se sumaba la inclemencia meteorológica, incluidas las inundaciones y los aludes. En el párrafo 68 del documento sobre las cuestiones que debían considerarse se recomendaba el cobro de derechos por el uso de carreteras, lo que parecía una medida superficial y no una solución viable a largo plazo en ese contexto. Además, tal medida aumentaría los costos del transporte, que ya eran bastante elevados y que, como se señalaba en los otros dos informes de la UNCTAD, figuraban entre los principales obstáculos a la competitividad del comercio de los países en desarrollo sin litoral. Análogamente, antes de propugnar soluciones imprudentes y universales era preciso realizar un análisis mucho más intenso de las condiciones concretas de diversas subregiones y regiones, por ejemplo un análisis de los problemas que afrontaban los países en desarrollo de tránsito.

52. Resultaba decepcionante para su delegación que en el documento sobre las cuestiones que debían considerarse figuraran pocas recomendaciones pragmáticas y concretas sobre el papel que podía desempeñar la cooperación internacional en la creación de la infraestructura material del sector del transporte y que no se planteara sugerencia concreta alguna sobre cómo fortalecer y mejorar la cooperación internacional, sobre todo la disponibilidad de recursos financieros para el desarrollo de la infraestructura del transporte. Había tomado nota con interés de la propuesta de que la próxima reunión de expertos gubernamentales culminara en una reunión a nivel ministerial. No cabía duda de que las reuniones a nivel ministerial tenían la importancia necesaria para dar el impulso político que merecían a cuestiones tan importantes como la del transporte en tránsito. No obstante, si se deseaba obtener resultados prácticos, era preciso realizar una labor preparatoria apropiada. Se debía consultar más a fondo a los países en desarrollo de tránsito y tener mucho más en cuenta que en el pasado sus preocupaciones, problemas y dificultades.

53. El representante del Pakistán dijo que su Gobierno concedía gran importancia al desarrollo de sistemas de transporte en tránsito a fin de prestar servicios de tránsito a los países en desarrollo sin litoral vecinos. El desarrollo de la infraestructura exigía grandes inversiones. Los países en desarrollo de tránsito no estaban en condiciones de realizar tales proyectos por su propia cuenta. Necesitaban mayor asistencia financiera y económica internacional para desarrollar su infraestructura del transporte en tránsito.

54. El representante de la República Islámica del Irán declaró que el criterio más apropiado y sostenible en relación con los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito era examinarlos y resolverlos en su conjunto y de forma equilibrada. La mayoría de los países de tránsito eran a su vez países en desarrollo que enfrentaban graves problemas económicos, incluida la falta de una infraestructura apropiada en el sector del transporte. La infraestructura insuficiente de los países en desarrollo

de tránsito, así como de los países sin litoral, era una de las causas fundamentales del problema que requería que se ampliara la base y el alcance de la asistencia internacional. El representante del Irán expresó su agradecimiento a todos los países donantes que habían reconocido la gravedad del problema y que habían demostrado su compromiso práctico con el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Añadió que su Gobierno podría examinar la propuesta de celebrar una reunión ministerial.

55. El representante del Togo dijo que su Gobierno dedicaba una atención especial a mejorar los servicios de transporte de tránsito que prestaba a los países sin litoral vecinos, a saber, Burkina Faso, el Níger y Malí. Al propio tiempo, el Togo enfrentaba dificultades a causa del intenso transporte en tránsito. Para resolverlas, el Gobierno había preparado dos proyectos de construcción de carreteras de desvío a fin de acelerar la circulación de las mercancías en tránsito. Exhortó a los países donantes y a las instituciones financieras y de desarrollo internacionales a que consideraran debidamente la solicitud de su Gobierno de que se le prestara asistencia financiera para la construcción de estas dos carreteras de desvío, que se esperaba ayudarían enormemente a acelerar la circulación de las mercancías en tránsito de los Estados sin litoral de la región.

56. El representante de Malí subrayó la importancia de la Reunión en cuanto a movilizar la atención de la comunidad internacional respecto de la cuestión del transporte en tránsito. Malí era también un país menos adelantado que sufría todas las limitaciones características de esos países. Había puesto en marcha programas de ajuste estructural que le permitían crear mejores condiciones para realizar con eficiencia las operaciones de transporte en tránsito. Recalcó además la importancia de mejorar los corredores de tránsito existentes y establecer nuevas tarifas de transporte en tránsito.

57. El representante de Bolivia afirmó que pese a todas las mejoras introducidas en el transporte en tránsito a nivel de la subregión, Bolivia seguía sufriendo las consecuencias de carecer de litoral, entre ellas el elevado costo del transporte en tránsito. Dijo que Bolivia cooperaba con los países vecinos y había concertado diversos acuerdos bilaterales relacionados con el comercio, el transporte y la circulación a través de las fronteras. Esos acuerdos permitían el tránsito de mercancías de Bolivia por el territorio de las partes contratantes. Sin embargo, su aplicación distaba de ser satisfactoria porque los procedimientos aplicados en los puestos aduaneros fronterizos eran diferentes y subsistía la duplicación de los documentos aduaneros y administrativos. Por tanto, subrayó la importancia de que se armonizaran y simplificaran los procedimientos y los documentos de los puestos aduaneros fronterizos.

58. El representante del Afganistán declaró que su país siempre había dado prioridad a la cuestión de los países en desarrollo sin litoral y estaba dedicado a promover activamente los intereses de ese grupo de países. El Afganistán era también un país de tránsito que prestaba servicios de esa índole a repúblicas del Asia central que habían adquirido su independencia recientemente, la República Islámica del Irán y el Pakistán. Alabó a la Oficina de la Coordinadora Especial para los Países en Desarrollo Menos

Adelantados, sin Litoral e Insulares por sus actividades en favor de los países en desarrollo sin litoral. Compartió las opiniones expresadas por otros delegados respecto del fortalecimiento de la labor de la Oficina en favor de los países en desarrollo sin litoral.

59. El representante de Camboya dijo que su Gobierno atribuía suma importancia a las cuestiones relacionadas con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y que asignaba una alta prioridad a la rehabilitación y el desarrollo de la infraestructura física de transporte. Camboya estaba examinando las convenciones internacionales sobre transporte en tránsito, así como la Convención sobre el Comercio de Tránsito de los Estados sin Litoral (Nueva York, 1965), con miras a adherirse a ellas oportunamente. Señaló además que, a nivel bilateral y regional, Camboya había firmado varios acuerdos bilaterales, como el concerniente al cruce de las fronteras con países vecinos. Asimismo, había participado activamente en el programa y los proyectos de cooperación relativos al Gran Mekong. También participaba activamente en las actividades multilaterales destinadas a mejorar la aplicación del Marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito. Expresó su apoyo a la propuesta de convocar una reunión ministerial sobre cuestiones relativas al transporte en tránsito. Recalcó que la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito era indispensable para solucionar sus problemas comunes. Exhortó a la comunidad de donantes a que prestara mayor asistencia a la creación de sistemas de transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

60. El representante de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) explicó el papel decisivo que desempeñaban los regímenes aduaneros en toda transacción internacional, puesto que su complejidad y diversidad afectaban el comercio mundial. Uno de los objetivos de la OMA era garantizar el mayor grado posible de armonía y uniformidad en los regímenes aduaneros. Se esperaba que el Convenio de Kyoto revisado fuera el modelo para unos regímenes aduaneros modernos y eficientes en el siglo XXI. Entre las características sobresalientes de ese Convenio revisado figuraban disposiciones jurídicas más vinculantes y la restricción de los sistemas de reservas, junto con el establecimiento del comité de gestión encargado de velar por la pertinencia y la actualización del Convenio. Se habían elaborado regímenes de tránsito revisados que abarcaban todos los medios de transporte y facilitaban la circulación internacional de mercancías.

Declaraciones de clausura

61. El Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral (República Democrática Popular Lao) dijo que el espíritu de cooperación de que habían dado pruebas los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de los donantes demostraba la clara voluntad política de todos los interesados en promover una colaboración mutuamente beneficiosa en la esfera del desarrollo de la cooperación en materia de transporte en tránsito.

62. Expresó su agradecimiento al Presidente, los Vicepresidentes y el Relator de la Reunión por su entrega, su intensa labor y su capaz dirección. Señaló que las conclusiones y recomendaciones aprobadas por la Reunión constituían un marco sólido para seguir mejorando los sistemas de transporte en tránsito. Destacó sobre todo la recomendación unánime hecha por los expertos y representantes presentes en la Reunión a la Asamblea General para que considerara la posibilidad de convocar en el año 2001 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, la cual estudiaría la propuesta de convocar una reunión ministerial sobre las cuestiones del transporte en tránsito. Dio las gracias a la secretaria de la UNCTAD por los preparativos excelentes que había hecho para la Reunión y la asistencia eficaz que había prestado a los participantes.

63. El representante de China felicitó a la secretaria de la UNCTAD por la documentación que había preparado para la Reunión. También agradeció al Presidente, a los dos Vicepresidentes y al Relator su capaz dirección, gracias a la cual la Reunión había obtenido unos fructíferos resultados.

64. El Presidente elogió la excelente labor realizada por los expertos y los representantes. Expresó su reconocimiento a todos los participantes por la cooperación que habían prestado tanto a él como a los demás miembros de la Mesa. También agradeció a los funcionarios de la secretaria de la UNCTAD su apoyo. Destacó la importancia de aplicar puntualmente las recomendaciones aprobadas por la Reunión para reducir los elevados costos de transporte que afrontaban los países en desarrollo sin litoral. Manifestó la voluntad de su Gobierno de seguir proporcionando asistencia para desarrollar los sistemas de transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

Capítulo II

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS

A. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en el mercado mundial

65. Las perspectivas para el comercio y el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral, más de la mitad de los cuales también se encuentran entre los países menos adelantados, dependen, entre otras cosas, de los esfuerzos encaminados a reducir los elevados costos del transporte en tránsito en la actualidad y a fomentar la prestación de servicios rápidos y fiables a los mercados mundiales. Si bien en el pasado reciente se han registrado algunos progresos en la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y los países en tránsito vecinos, aún persisten los problemas en los sistemas de tránsito. El costo del transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito es elevado por diversas razones, que incluyen:

- a) Una estructura física deficiente o en malas condiciones;
- b) Una gran variedad de obstáculos inmateriales, tales como la utilización deficiente de los bienes, una gestión del transporte ineficiente y débil, procedimientos engorrosos e incompatibles, sistemas financieros, normativos e institucionales obsoletos, desequilibrios comerciales y falta de seguridad, acompañados a menudo por costos muy elevados para el usuario;
- c) Las dificultades y limitaciones que enfrentan los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para desarrollar y conservar la infraestructura física de transporte y paliar el efecto de los obstáculos inmateriales, lo que exige cuantiosos niveles de inversión que a menudo sobrepasan su capacidad financiera.

66. La mayoría de los países de tránsito son ellos mismos países en desarrollo o países menos adelantados, que enfrentan graves problemas económicos, incluida la falta de infraestructura adecuada. Los factores mencionados contrarrestan o limitan las posibles ventajas que significa el acceso a un mercado liberalizado e impiden que los países en desarrollo sin litoral participen efectivamente en el comercio internacional.

67. Con todo, a medida que el comercio, la inversión y las corrientes financieras mundiales siguen ampliándose a un ritmo notable, también aumenta la necesidad de establecer sistemas de transporte y comunicaciones nacionales e internacionales integrados, flexibles, rápidos, rentables y ambientalmente idóneos. En algunos casos, se pueden utilizar las mejoras en los servicios en lo que respecta a velocidad, fiabilidad y flexibilidad para aumentar la participación en el mercado de las operaciones de transporte satisfactorias o justificar los aumentos de precios, generando así ingresos adicionales y reduciendo al mismo tiempo el costo real de los servicios de transporte para el público. En otros casos, la liberalización del mercado de servicios de

transporte puede mejorar la diversidad y calidad de los servicios de transporte y reducir al mismo tiempo los gastos reales de flete, con lo que disminuye considerablemente el costo real al público. Al mismo tiempo, en muchas regiones es crucial la función del Estado para el desarrollo y la conservación de la infraestructura de transporte. El costo del transporte en tránsito por tierra se ve influido por diversos factores, como el terreno, el clima, etc. y difiere entre regiones y subregiones. Todo intento de abordar el nivel y la estructura de esos costos debe basarse en estudios y análisis mucho más detallados y específicos de cada subregión, y los países en desarrollo sin litoral y de tránsito interesados deben elaborar mediante consultas los mecanismos necesarios para implantar unos sistemas de transporte que sean competitivos.

B. Problemas relacionados con la infraestructura física

68. El transporte de mercancías en tránsito en los países en desarrollo sin litoral exige una infraestructura de transporte adecuada en sus propios territorios y los de los países de tránsito vecinos. Las dificultades para establecer y conservar servicios de transporte eficientes en esos países a menudo se ven aumentadas por las dificultades topográficas y climáticas y también, con frecuencia, por el bajo volumen de carga en relación con la inversión, lo que entraña utilidades reducidas. Esto constituye un sólido argumento a favor de la inversión de capital público en esos países con el apoyo de la comunidad internacional, a la que se alienta a estudiar la posibilidad de prestar ayuda a las actividades nacionales en las siguientes esferas del transporte en tránsito, a menudo de importancia esencial:

- a) La rehabilitación y construcción de nuevas instalaciones portuarias;
- b) La modernización de las instalaciones de manutención y los aeropuertos existentes;
- c) La rehabilitación y el mejoramiento de carreteras y puentes;
- d) La rehabilitación y el mejoramiento de la infraestructura ferroviaria;
- e) La terminación de las conexiones faltantes en las redes ferroviarias de los países interesados; y
- f) El aumento de la capacidad de administrar con eficiencia y eficacia esas instalaciones y servicios, incluidos el establecimiento y el mejoramiento de los sistemas de información sobre transportes.

C. Los obstáculos no materiales a la reducción de los costos del tránsito

69. La armonización, simplificación y normalización de los procedimientos y la documentación de tránsito son esenciales para mejorar los sistemas de tránsito. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que han introducido ajustes sustanciales en sus prácticas de gestión del comercio y

el transporte a ese respecto han conseguido reducir considerablemente sus gastos generales de transporte. Para alcanzar este resultado se debe facilitar el acceso de los sectores pobres a las nuevas posibilidades de desarrollo económico que se han creado. El aumento de la eficiencia consiguiente ha alentado a estos países a aplicar programas de reforma todavía más ambiciosos, a saber:

- a) La mayor simplificación, armonización y normalización de los procedimientos y la documentación de tránsito, incluido el mejoramiento de los sistemas de tránsito aduanero;
- b) El funcionamiento eficiente de los puestos fronterizos, incluido el establecimiento de puestos de inspección conjuntos;
- c) La consolidación y ampliación de los sistemas de información sobre aduanas y transporte.

70. Se podría aumentar la eficacia de estos programas de facilitación del tránsito mediante:

- a) Reformas de las políticas cuando proceda;
- b) Leyes que las conviertan en normas reguladoras específicas;
- c) Reformas institucionales;
- d) La movilización de recursos financieros y humanos en apoyo de su aplicación; y
- e) La voluntad y el compromiso de aplicar y gestionar el cambio de manera sostenible.

D. Medidas futuras

71. Si bien se alienta a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a adoptar las medidas necesarias para aplicar programas como los enumerados en el párrafo 69, se invita a la comunidad internacional de donantes, incluidas instituciones financieras y de desarrollo, a contemplar la posibilidad de conceder alta prioridad a los programas que abordan esas limitaciones y a conceder mayor apoyo financiero y técnico.

72. A fin de coordinar mejor las cuestiones del transporte en tránsito, la Reunión insta a los países fronterizos de cada ruta de tránsito a que estudien la posibilidad de concertar acuerdos intergubernamentales bilaterales o subregionales en relación con los diversos aspectos del transporte en tránsito. Debe seguir alentándose a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que se adhieran a los convenios internacionales pertinentes al comercio de tránsito. Se deben aprovechar los foros regionales y los acuerdos intergubernamentales para facilitar y fortalecer los arreglos relativos al transporte en tránsito de mercancías de los países en desarrollo sin litoral.

73. Las autoridades de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, mediante consultas entre ellas, deben determinar y adoptar medidas encaminadas a reducir los costos del tránsito, y a ese respecto, podrán pedir asistencia a la comunidad internacional y a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) para emprender estudios de viabilidad y análisis de las condiciones específicas prevalecientes en los contextos subregionales y regionales cuando lo soliciten los Estados interesados. Los estudios podrían incluir, por ejemplo, un análisis de:

- a) Los estrangulamientos que es preciso superar en determinados corredores de tránsito y las inversiones y cambios institucionales y normativos específicos que se necesitan para lograrlo;
- b) Cuando resulte viable, los cambios en los costos y las demoras del tránsito en el pasado reciente y los previstos en los próximos años;
- c) Cuando resulte viable, los costos actuales y la duración de las demoras en los principales corredores, que podrían compararse con referencia a las mejores prácticas en rutas de distancia y terreno comparables en otros países en desarrollo y desarrollados.

74. La cooperación económica bilateral, subregional y regional ha proporcionado un marco eficaz para mejorar los sistemas de transporte en tránsito. En los casos apropiados, las secretarías de las organizaciones regionales y las administraciones de los corredores de transporte en tránsito han desempeñado una importante función en la vigilancia y el asesoramiento a sus Estados miembros respecto de la aplicación de las medidas normativas y las actividades acordadas. Se invita a la comunidad internacional de donantes a fortalecer la capacidad de esas secretarías y otros mecanismos de cooperación regionales aumentando su apoyo financiero y técnico.

75. Al congregarse a expertos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de diferentes regiones y subregiones, así como a representantes de los países de tránsito y los donantes, la Reunión ha contribuido en forma esencial a la realización de un análisis a fondo de las cuestiones relativas al transporte en tránsito desde una perspectiva nacional y regional y a un intercambio de experiencias sobre las mejores prácticas. También ha subrayado la necesidad de que todos los países interesados adopten medidas concretas y de aumentar el apoyo de los donantes. La Reunión recomienda que la Asamblea General, en su quincuagésimo cuarto período de sesiones, estudie la posibilidad de convocar en el año 2001 la quinta 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. En ese contexto, durante la Reunión se formularon propuestas para convocar una reunión ministerial sobre las cuestiones de transporte en tránsito a fin de insistir adecuadamente en los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las propuestas se deberán estudiar en la próxima Reunión de los Expertos Gubernamentales, en el año 2001. También se sugirió llevar a cabo una labor preparatoria adecuada, que incluyera consultas con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que debería obtener resultados satisfactorios si había de celebrarse esa reunión.

76. La UNCTAD debería facilitar la aplicación de las recomendaciones mencionadas y 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 (véase el documento TD/B/42(I)/II-TD/B/LDC/AC.1/7, anexo I). Se deberán tener suficientemente presentes los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en los preparativos del décimo período de sesiones de la UNCTAD (X UNCTAD), la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados, la reunión intergubernamental de alto nivel sobre la financiación del desarrollo y otras reuniones y conferencias intergubernamentales pertinentes.

77. Los programas de cooperación técnica de la UNCTAD, entre ellos el Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA), el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC) y el Programa de Centros de Comercio, que han hecho importantes contribuciones al mejoramiento del transporte en tránsito de los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos, deben seguir concediendo la prioridad necesaria a este grupo de países, en particular en las regiones que todavía no se han beneficiado de esos programas. La UNCTAD deberá iniciar nuevos estudios de casos, a solicitud de los Estados interesados, sobre cuestiones vinculadas con la organización del transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito e informar al respecto a la próxima Reunión. Las cuestiones relacionadas con el transporte aéreo, incluidos los corredores y los obstáculos materiales, también deben abordarse en ese contexto.

78. En consonancia con lo establecido en el párrafo 14 de la resolución 52/183, de 18 de diciembre de 1997, y el párrafo 3 de la resolución 53/171, de 15 de diciembre de 1998 de la Asamblea General, la Reunión invitó al Secretario General de las Naciones Unidas a que, en consulta con el Secretario General de la UNCTAD, proporcionara los recursos necesarios a la Oficina de la Coordinadora Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares de la UNCTAD para que pudiera cumplir eficazmente su mandato de seguir prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

79. De conformidad con el párrafo 10 de la resolución 52/183 y el párrafo 4 de la resolución 53/171 de la Asamblea General, se invita a la comunidad de donantes, en colaboración con los países interesados, a que proporcione a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada, en forma de donaciones o préstamos en condiciones favorables, para construir, mantener y mejorar sus instalaciones y servicios de transporte y almacenamiento y otras instalaciones relacionadas con el transporte en tránsito, incluso rutas alternativas y el mejoramiento de las comunicaciones, y para promover proyectos y programas subregionales, regionales e interregionales.

80. La Reunión tomó nota con profundo reconocimiento de la generosa contribución financiera aportada por el Gobierno del Japón para la organización de la Reunión. Así se había posibilitado la participación de expertos nacionales de los países en desarrollo sin litoral y de especialistas que contribuyeron significativamente a la calidad de las deliberaciones y a los resultados de la Reunión.

Capítulo III

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Apertura de la Reunión

81. Abrió la Reunión la Coordinadora Especial para los Países en Desarrollo Menos Adelantados, sin Litoral e Insulares en nombre del Secretario General de la UNCTAD.

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

82. En su primera sesión plenaria, el 24 de agosto de 1999, la Reunión eligió Presidente al Excmo. Sr. Yukio SATOH (Japón), Relator al Excmo. Sr. Alberto SALAMANCA (Bolivia) y Vicepresidentes a los Excmos. Sres. Aloungkèo KITTIKHOUN (República Democrática Popular Lao) y Dumisana Shadrack KUMALO (Sudáfrica).

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

83. En su primera sesión plenaria la Reunión aprobó el siguiente programa provisional, que figura en el documento TD/B/LDC/AC.1/12:

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 en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito:
 - a) Medidas destinadas a reducir los altos costos de tránsito;
 - b) Efectos de los procedimientos y la documentación en los costos de tránsito.
4. Propuestas para medidas futuras pertinentes.
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe de la Reunión.

D. Aprobación del informe de la Reunión (Tema 6 del programa)

84. En su sesión plenaria de clausura, el 26 de agosto de 1999, la Reunión acordó que el informe final, incluidas las declaraciones de clausura, se preparara bajo la autoridad del Presidente y se presentara a la Junta de Comercio y Desarrollo en su 46º período de sesiones.

Anexo I

INFORMES DE LAS CONSULTAS REGIONALES ESPECÍFICAS

A. Grupo del África meridional y oriental

1. Identificación de los problemas

En el Grupo del África meridional y oriental se discutió que era necesario evaluar y analizar los costos de tránsito con el fin de decidir qué políticas y planes de inversión convenía aplicar.

Se enumeraron toda una serie de obstáculos en los ámbitos del transporte, las aduanas y el comercio, entre ellos los siguientes:

- a) Demoras de tráfico;
- b) Necesidad de acuerdos bilaterales entre ciertos países o falta de aplicación efectiva de los acuerdos existentes;
- c) Nivel insuficiente de las inversiones en infraestructura de carreteras y ferrocarriles;
- d) Carencia de sistemas modernos de comunicación;
- e) Dificultades para reparar los camiones en tránsito en los arcenes;
- f) Carencia de instalaciones y equipos modernos en las zonas portuarias;
- g) Exceso de carga;
- h) Paso ilegal de las fronteras;
- i) Carencia de básculas adecuadas;
- j) Servicios aéreos inadecuados, caros y lentos;
- k) Inexistencia de rutas directas entre algunos países africanos y necesidad de racionalizar las rutas aéreas;
- l) Armonización de la documentación y las formalidades aduaneras en ambos lados de la frontera;
- m) Capacidad insuficiente y mantenimiento y utilización ineficientes de las locomotoras y otro material ferroviario;
- n) Gestión ineficiente de la infraestructura y la prestación de servicios;

- o) Escasa seguridad y fiabilidad de la entrega (riesgo de robos);
- p) Inexistencia de una competencia leal en el transporte por carretera y el transporte por ferrocarril y entre ambos modos de transporte;
- q) Aplicación ineficaz de los acuerdos vigentes y dificultades para hacer cumplir la legislación;
- r) Catástrofes naturales, como El Niño y las inundaciones;
- s) Recursos humanos y financieros insuficientes; y
- t) Necesidad de programas a largo plazo.

2. Acontecimientos recientes en el África meridional y oriental en la esfera de los transportes y la facilitación del comercio

Ámbito subregional

Las organizaciones subregionales, como el Mercado Común del África Meridional y Oriental (MECAFMO), la Comunidad de Desarrollo del África Meridional (CODAM) y la Cooperación del África Oriental, han adoptado y siguen adoptando diversas medidas para solucionar los problemas de los países sin litoral:

- a) Acuerdo sobre una serie de directrices de política en este campo recogidas en diferentes tratados y protocolos (Tratado del MECAFMO, protocolos y anexos de la CODAM sobre transportes, comunicaciones y metodología y sobre comercio);
- b) Establecimiento de comités y subcomités con participación de todas las partes interesadas para discutir y acordar políticas y soluciones subregionales;
- c) Acuerdo para la implantación del nuevo documento aduanero común del MECAFMO y la CODAM, con el fin de simplificar la plétora actual de documentos;
- d) Acuerdo para implantar en el África meridional el principio de los puestos fronterizos yuxtapuestos, sobre la base de la experiencia del Corredor de Maputo;
- e) Programación de varias reuniones con el fin de movilizar recursos para proyectos y programas, en particular en las esferas de la infraestructura, la reforma de las políticas y la legislación y la facilitación del comercio en tránsito.

Las reuniones próximas serán las siguientes:

- a) Foro de inversores y donantes sobre transporte y comunicaciones en el ámbito de la CODAM, que se celebrará en la primera mitad del 2000;
- b) Foro de inversores y donantes sobre el Corredor de Mtwara a mediados de noviembre de 1999 en la República Unida de Tanzania (se están preparando los documentos en consultas interministeriales);
- c) Corredor de Nacala a finales de octubre de 1999 en Mozambique;
- d) Reunión sobre control del exceso de carga del 14 al 16 de septiembre de 1999 en Nairobi, Kenya;
- e) Reunión de las asociaciones del sector privado y los usuarios de carreteras del África meridional el 13 de septiembre de 1999 en Sandton, Sudáfrica; y
- f) Subcomité de Infraestructura Viaria y de Transporte y Tráfico por Carretera de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del África Meridional (SATCC) del 14 al 16 de septiembre de 1999 en Sandton, Sudáfrica.

Existen otras actividades de cooperación subregional para una serie de corredores, entre los que se pueden mencionar los siguientes:

- a) Corredor septentrional;
- b) Autoridad de Coordinación del Transporte en Tránsito por el Corredor septentrional (TTCA) (Burundi, Kenya, República Democrática del Congo, Rwanda y Uganda);
- c) Red regional de carreteras del África Oriental (Kenya, República Unida de Tanzania y Uganda);
- d) Red regional de carreteras (República Democrática del Congo, Rwanda y Uganda);
- e) Corredor central;
- f) Corredor meridional;
- g) Red regional de grandes carreteras (RRTRN);
- h) Beira;
- i) Maputo;
- j) Nacala (Mozambique, Malawi, Zambia);

- k) Mtwara (República Unida de Tanzania, Malawi, Mozambique, Zambia);
- l) Tazara (Dar es Salaam);
- m) Walvis Bay;
- n) Lobito, Luanda, Namibe; y
- o) Corredores sudafricanos, especialmente Ciudad del Cabo, Durban, Port Elizabeth y Richards Bay.

Ámbito bilateral

Malawi, Mozambique, Sudáfrica, Zambia y Zimbabwe celebraron una reunión los días 17 y 18 de agosto de 1999 en Zimbabwe para discutir cuestiones transfronterizas.

Entre estos países, Zambia, Zimbabwe y la CODAM están celebrando consultas sobre la posibilidad de establecer un comité en cada puesto fronterizo en el África meridional. Estos comités se ocuparían de simplificar la documentación y las formalidades aduaneras, la seguridad de los conductores, la prevención de enfermedades y la cooperación con la policía y en la lucha antidrogas.

Zimbabwe y Zambia han considerado ya la posibilidad de establecer un puesto fronterizo yuxtapuesto en Chirundu y están colaborando activamente con este fin.

En el África oriental, el año pasado, Kenya, la República Unida de Tanzania y Uganda celebraron consultas para mejorar las operaciones de tránsito en los puertos y por las fronteras. Ese mismo año firmaron los acuerdos sobre transporte por carretera y transporte por vías de navegación interior con el fin de facilitar el tráfico por carretera y por vía fluvial y lacustre entre esos tres países.

En el África meridional se han firmado varios acuerdos bilaterales sobre transporte por carretera basados en un modelo regional de acuerdo bilateral aprobado en el seno de la CODAM.

3. Recomendaciones

Instalaciones portuarias

- a) Rehabilitar el equipo existente y proporcionar equipo nuevo para hacer frente al aumento de la demanda;
- b) Construir puertos secos interiores para facilitar el tráfico en tránsito desde los puertos costeros; y

- c) Proporcionar medios financieros suficientes e implantar una gestión eficaz de las instalaciones existentes, especialmente por el sector privado.

Transporte aéreo

- a) Modernizar las instalaciones de manutención y los aeropuertos; y
- b) Financiación suficiente y gestión eficaz de las instalaciones existentes.

Transporte por carretera

- a) Rehabilitar las carreteras y los puentes destruidos por las fuertes lluvias;
- b) Reconstruir, reparar y mejorar las carreteras de ciertos corredores;
- c) Establecer un fondo viario para financiar el mantenimiento regular de las carreteras;
- d) Instituir un control eficaz de la carga por eje mediante la instalación de básculas fijas y móviles;
- e) Extender los sistemas de seguimiento de la carga al transporte por carretera con el fin de mejorar el seguimiento de los camiones;
- f) Fomentar las instalaciones locales de reparación de camiones, incluidos los camiones en tránsito;
- g) Fomentar los servicios de arriendo de equipo;
- h) Fomentar la capacidad local de contratación y consultoría.

Transporte por ferrocarril

- a) Rehabilitar la infraestructura ferroviaria, como las vías, el material móvil, las locomotoras, el equipo ferroviario y el equipo de señales y comunicaciones, y fomentar la capacidad;
- b) Asegurar la gestión eficaz de las instalaciones ferroviarias mediante la comercialización, la reestructuración y, en ciertos casos, la privatización o el otorgamiento de concesiones;
- c) Fomentar la competencia y mejorar la gestión en otros ámbitos.

Facilitación del tránsito (documentación y formalidades)

- a) Buscar soluciones prácticas a los problemas del transporte en tránsito mediante la organización de seminarios, reuniones técnicas y conferencias, con la participación de todos los interesados.

Recursos y cooperación internacional

- a) Necesidad del apoyo financiero y técnico de la comunidad internacional.

Iniciativas del sector privado

- a) Ayudar a financiar las iniciativas y el fomento de la capacidad del sector privado;
- b) Animar al sector privado a invertir en infraestructura y servicios; y
- c) Desarrollar la capacidad de supervisión y reglamentación.

B. El Grupo del África central y occidental

Asistieron a las consultas, que se celebraron en la sala de conferencias Nº 8 el lunes 23 de agosto de 1999, los representantes de Argelia, Benin, Burkina Faso, Malí, Nigeria y Togo.

También asistieron a las consultas funcionarios de la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y representantes de la Organización de la Unidad Africana. El Grupo eligió Presidente de la reunión al Sr. Martial Alain Dehoue, jefe de la delegación de Benin.

El debate versó principalmente sobre dos temas: las medidas adoptadas por cada Estado para desarrollar el sistema de tránsito, cumpliendo así con las recomendaciones hechas en la tercera Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y Desarrollo, y las dificultades y los problemas encontrados para aplicar esas recomendaciones.

Se hicieron una serie de recomendaciones. Los puntos principales abordados en la reunión fueron los siguientes:

I. Medidas adoptadas

Malí. Este país ha empezado a adoptar medidas para diversificar el acceso al mar y abrir regiones del interior a los principales centros comerciales.

Togo. Este país ha elaborado planes para construir una carretera de circunvalación de Lomé. Ha mejorado su sistema de vigilancia aduanera de las mercancías y tiene en marcha un proyecto para destinar fondos a carreteras de regiones montañosas (los acantilados de Aledjo y la PK 500).

Benin. Se han realizado importantes obras para modernizar la infraestructura viaria y se han construido nuevas carreteras (entre ellas la de Cotonú a Malanville y la de Cotonú a Porga). Se ha instituido un sistema de peajes basados en el peso con el fin de eliminar el exceso de carga y recaudar ingresos para el mantenimiento de las carreteras. Se ha reducido el número de puestos de control en las carreteras. Está listo el procedimiento de subcontratación de servicios ferroviarios.

Nigeria. Este país ha concedido a los Estados del interior ciertas facilidades en materia de tarifas y almacenamiento. Además ha desarrollado el sistema de transporte fluvial hasta el Níger y está ejecutando un proyecto de renovación de los ferrocarriles.

Burkina Faso. Este país ha iniciado la redacción de disposiciones legales para regular el tráfico y el transporte de viajeros y mercancías.

II. Dificultades encontradas

- a) En la obtención de fondos para la construcción y el mantenimiento de carreteras;
- b) Los efectos limitados del procedimiento establecido para privatizar los transportes;
- c) La dificultad de aplicar las disposiciones de los convenios sobre tránsito interestatal por carretera a causa del bajo nivel de las cualificaciones de los funcionarios responsables; y
- d) El impacto de la utilización de las nuevas tecnologías de la información.

III. Recomendaciones

- a) Aumentar los fondos para la construcción de infraestructuras;
- b) Obtener asistencia técnica para familiarizarse con los procedimientos de aplicación de convenios e implantar nuevas tecnologías de la información y para organizar actividades de formación profesional;
- c) Celebrar una conferencia regional con el fin de conseguir recursos para el desarrollo de la infraestructura subregional; y

- d) Celebrar una reunión preparatoria subregional, antes de la próxima Reunión de Expertos Gubernamentales, con el fin de fomentar la participación efectiva de expertos nacionales.

C. Grupo asiático

La reunión regional asiática de consultas sobre sistemas de transporte en tránsito tuvo lugar el 23 de agosto de 1999 en dos sesiones. Asistieron a la reunión representantes de Bhután, China, Finlandia, la India, la República Islámica del Irán, el Japón, Kazajstán, el Kirguistán, la República Democrática Popular Lao, Mongolia, Nepal, el Pakistán, Turquía, Uzbekistán y Viet Nam. Asistió a la reunión como observador el representante de la Asociación de Derecho Internacional. Fue elegido Relator el Sr. A. Tahir Dengiz, de Turquía.

Se discutió la situación general del transporte en tránsito y los sistemas de tránsito existentes en el Asia meridional, el Asia sudoriental, el Asia nororiental y el Asia central, y las intervenciones de distintos delegados sirvieron para conocer cuál era la situación actual.

Hubo acuerdo prácticamente unánime en que la carencia de litoral era un obstáculo que repercutía en el comercio y el desarrollo económico de los países en desarrollo sin litoral. La situación y los problemas del transporte en tránsito de cada país son muy particulares, pues dependen de una serie de factores económicos y geográficos, entre ellos la eficiencia de las rutas, el volumen del tráfico, las tarifas, etc. No obstante, existen problemas comunes que deben ser abordados por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y por la comunidad de los donantes en general. Esos problemas son los siguientes:

- a) Los países en desarrollo sin litoral deben contar con instalaciones para poder transportar en contenedores las mercancías de su comercio exterior. Esto estaría en consonancia con las tendencias mundiales del transporte de mercancías. Se señaló que en la región asiática casi todos los países sin litoral habían creado instalaciones de ese tipo en los últimos años. Los que no lo han hecho todavía tienen planes serios para crear esa infraestructura, planes que precisan un mayor apoyo internacional.
- b) Es importante aprovechar las amplias posibilidades de acceso barato a las comunicaciones mundiales y las tecnologías de la información con el fin de aliviar los problemas de los países en desarrollo sin litoral. En particular, deben utilizarse las reglas EDIFACT para transmitir documentos relacionados con el transporte en tránsito de mercancías, por ejemplo conocimientos de embarque. Se destacó la importancia del SIAC y del SIDUNEA para mejorar la eficiencia del comercio de tránsito. La introducción en mayor escala de las tecnologías modernas de la información permitiría también informar y normalizar los documentos utilizados por distintos organismos y administraciones en los corredores de transporte en tránsito. En relación con esto, las regiones sin litoral de Asia necesitaban más asistencia financiera y técnica para implantar esos nuevos sistemas.

- c) Gracias a la infraestructura y a los sistemas de información EDIFACT ya existentes, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral estaban en condiciones de establecer puertos secos y de transmitir por medio de los sistemas EDIFACT los conocimientos de embarque de sus envíos.
- d) Existen una serie de proyectos nacionales que requieren la asistencia de la comunidad de los donantes, en particular el establecimiento en los países en desarrollo sin litoral que aún no lo han hecho de instalaciones para el transporte en contenedores de las mercancías de esos países. Estos proyectos tienen por objeto desarrollar la infraestructura en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que quieren mejorar su infraestructura, completar los enlaces que faltan en algunos corredores y aumentar la eficiencia de las operaciones.
- e) Debe fomentarse la adhesión a los convenios internacionales sobre comercio de tránsito de todos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Debe recurrirse a la organización de foros regionales y a la firma de acuerdos intergubernamentales para facilitar y fortalecer el transporte en tránsito de las mercancías de los países en desarrollo sin litoral. Se exhorta a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que adopten nuevas medidas para completar la legislación que regula los distintos aspectos del transporte en tránsito.
- f) El sector privado debe tener una participación más intensa en los servicios de transporte en tránsito.
- g) La Reunión elogió las actividades de la UNCTAD para examinar los problemas del transporte en tránsito de los países sin litoral en todos estos últimos años y someterlos a la consideración de la comunidad internacional. Los delegados felicitaron a la UNCTAD por los estudios y documentos que había preparado para la Reunión. Se pidió a la UNCTAD que siguiera realizando estudios sobre los sistemas de transporte en tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Además, se dijo que habría que lograr que la Organización Mundial del Comercio se ocupara de los problemas de los países sin litoral, puesto que ya lo hacía con los problemas del comercio y el desarrollo de los países menos adelantados.
- h) La Reunión propuso que la próxima Reunión de Expertos de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo del año 2001 se organizara a nivel ministerial.

D. Informe del Grupo Latinoamericano

Señor Presidente:

En primer lugar, permítame que en nombre de la delegación de Bolivia le felicite a usted y a los miembros de la mesa que han sido elegidos para conducir la presente Reunión de Expertos. Estamos seguros de que, con su hábil y ampliamente reconocida capacidad y liderazgo, nuestras deliberaciones llegarán a un fin positivo y de gran beneficio para la comunidad internacional, y en particular para las naciones que se ven privadas de un libre y soberano acceso al mar.

Lamentablemente, el Grupo de América Latina no sostuvo ninguna reunión el día de ayer, por retraso en la llegada de los expertos.

Sin embargo, la delegación de Bolivia tiene diversos planteamientos que efectuar, que esperamos sean producto de reuniones bilaterales posteriores con los delegados de países donantes y organismos internacionales.

La realidad geográfica de nuestro país, sumada a las circunstancias históricas por las que atravesó, le imponen enormes dificultades en su comercio exterior y en el transporte internacional, que convierten a Bolivia en sujeto con características particulares. Por esas razones, nuestros proyectos se refieren en especial a la construcción de infraestructuras de tránsito entre los dos océanos que limitan América del Sur: el Atlántico y el Pacífico. Es lo que en Bolivia llamamos los "corredores de exportación", que nos permitirán la otorgación de importantes servicios de conexión económica regional, en cumplimiento de los varios convenios de carácter regional como son: la Comunidad Andina, el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur, y los de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur. Al amparo de los foros antes mencionados, Bolivia tiene también suscritos acuerdos bilaterales, los cuales llevan como espíritu la facilitación, la simplificación y la transparencia, instrumentos que con el tiempo han coadyuvado a su accionar internacional, pero que no son soluciones definitivas a su problemática.

Bolivia tiene diversas etapas de inversión en obras de infraestructura física de transporte, las cuales forman parte de interconexiones intermodales que en corto plazo, mediante la inversión apropiada, podrían entrar en operación, y son las siguientes:

- Facilitación del transporte y el comercio. De conformidad con la resolución 31 de la tercera reunión ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (noviembre de 1996), se ha encargado la elaboración de un plan de acción con asistencia técnica de la UNCTAD y la ALADI.

- Hidrovía Paraguay-Paraná. Constituye una importante alternativa de salida al océano Atlántico, frente al problema del enclaustramiento marítimo impuesto a Bolivia, que limita el normal desenvolvimiento de las exportaciones.
- Carretera Pailón-San José-Puerto Suárez. En proceso de ejecución con recursos del BID y aportes locales, este proyecto forma parte del corredor que permitirá la vinculación de los océanos Pacífico y Atlántico a través de los puertos de Arica (Chile) y Santos (Brasil).
- Corredor La Paz-Guayaramerín. Este corredor constituye una de las alternativas más importantes para la vinculación internacional suroeste-noroeste. Permitirá la vinculación con la red de carreteras en el Estado de Rondonia (Brasil) y los ríos navegables de la hoya amazónica.
- Interconexión ferroviaria Aiquile-Santa Cruz. La construcción del enlace de las redes ferroviarias andina y oriental permitirá la interconexión modal de los océanos Pacífico y Atlántico, con una extensión de 3.890 kilómetros de vía férrea, y con un costo estimado en 1.000 millones de dólares de los EE.UU.

Debemos tener en cuenta que la mayoría de los países sin litoral se encuentran entre los de menor desarrollo económico relativo, es decir, en una etapa primaria, pues sus exportaciones están constituidas por materias primas y productos básicos con precios generalmente bajos, en los cuales el costo del transporte se añade al desequilibrio de su comercio. No obstante, creemos que, además de preocuparnos permanentemente por los temas de tránsito, facilidades portuarias, armonización de políticas fiscales, procedimientos y documentación en relación con los costos de tránsito, es necesario tratar los temas de la infraestructura de tránsito, enfocar los esfuerzos de la comunidad internacional hacia la creación de la infraestructura necesaria para añadir valor agregado a las exportaciones, e incentivar la producción de bienes de alto valor en el mercado mundial, que permitan encarar los costos de transporte con mayor amplitud.

Anexo II

ASISTENCIA*

Asistieron a la Reunión los representantes siguientes:

Estados miembros

1. Afganistán, Argelia, Australia, Benin, Bhután, Bolivia, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Camboya, Camerún, China, Côte d'Ivoire, Estados Unidos de América, Etiopía, ex República Yugoslava de Macedonia, Federación de Rusia, Finlandia, Georgia, Guinea, India, Irán (República Islámica del), Italia, Japón, Kazajstán, Kenya, Kirguistán, Lesotho, Malawi, Malí, Mongolia, Mozambique, Nepal, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Pakistán, Paraguay, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Centroafricana, República Democrática Popular Lao, República Unida de Tanzania, Rwanda, Sudáfrica, Suecia, Tailandia, Togo, Turquía, Uganda, Uzbekistán, Viet Nam, Zambia y Zimbabwe.

Naciones Unidas

2. Comisión Económica para África (CEPA), Comisión Económica para Europa (CEPE), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Organismos especializados

3. Banco Mundial.

Organizaciones intergubernamentales

4. Organización Mundial de Aduanas (OMA), Organización de la Unidad Africana (OUA).

Organizaciones no gubernamentales

5. Asociación de Derecho Internacional, Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga (FIATA), Proyecto del Asia sudoriental, sobre Derecho, Política y Ordenación Oceánicos (SEAPOL).

Organizaciones regionales

6. Comisión de Transportes y Comunicaciones del África Meridional (SATCC).

* Véase la lista de participantes en el documento TD/B/LDC/AC.1/INF.4.

Ponentes

Sra. Sherbanu KABISA (República Unida de Tanzania)

Sr. Vijay RAMAN, Director de Chakra Infrastructure Consultants Private Limited (India)

Sr. José María RUBIATO, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL)

Sr. Jack STONE (Estados Unidos de América)
