



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

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.22/3
21 de diciembre de 2004

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión de la Empresa, la Facilitación de
la Actividad Empresarial y el Desarrollo
Reunión de Expertos en el diseño y la aplicación
de acuerdos sobre el transporte de tránsito
Ginebra, 24 a 26 de noviembre de 2004

**INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS EN EL DISEÑO Y
LA APLICACIÓN DE ACUERDOS SOBRE EL TRANSPORTE
DE TRÁNSITO**

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,
del 24 al 26 de noviembre de 2004

ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. RESUMEN DEL PRESIDENTE	1 - 64	2
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN.....	1 - 5	12
<i>Anexo: Asistencia</i>		13

Capítulo I

RESUMEN DEL PRESIDENTE

1. La Reunión de Expertos en el diseño y la aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito se celebró del 24 al 26 de noviembre de 2004 con arreglo a la decisión adoptada por la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo en su octavo período de sesiones. Los expertos dispusieron del documento de antecedentes preparado por la secretaria "Diseño y aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito" (TD/B/COM.3/EM.22/2).

2. Los debates sustantivos se organizaron del siguiente modo:

- a) Introducción;
- b) Limitaciones con que se enfrenta el comercio de tránsito;
- c) Novedades recientes en materia de transporte y logística;
- d) Cooperación para elaborar acuerdos sobre el transporte de tránsito.

3. Los expertos procedían de ministerios de comercio, transporte y otros ministerios, aduanas, organizaciones del sector privado, empresas de transporte públicas y privadas y organizaciones especializadas que se ocupan del transporte, el comercio y la seguridad.

a) Introducción

4. En los últimos años, la evolución de las estructuras del comercio ha dado lugar a una "nueva geografía del comercio" en constante desarrollo. Los países en desarrollo participan más intensamente en el comercio mundial, al haber aumentado la exportación de mercancías y haberse extendido el comercio Sur-Sur e intrarregional. No obstante, estos progresos distan de beneficiar a todos los países en desarrollo. Para muchos el acceso a los mercados mundiales sigue siendo insuficiente. La conectividad internacional y los costos de los servicios de transporte y logística aparecen como factores determinantes del acceso al comercio internacional. Aunque los aranceles aduaneros han venido disminuyendo, en los hechos la repercusión de los costos del transporte internacional ha aumentado en los últimos años y actualmente supera el valor de los derechos de importación sobre la mayoría de las exportaciones de los países en desarrollo.

5. Muchos países sin litoral tienen que hacer frente a limitaciones de su comercio de tránsito que reducen su competitividad en los mercados internacionales. Por ejemplo, las cifras de la UNCTAD indican que los costos del transporte internacional de las importaciones de los países africanos sin litoral representan un promedio del 20,7% del valor de las importaciones, en comparación con el promedio mundial del 5,1% y el promedio de los países africanos del 12,7%. En un estudio sobre los países del África occidental y central se estimaba que el comercio entre pares de países sin litoral era inferior en un 92% a lo que cabría esperar de haber tenido litoral, y el hecho de tener que atravesar un país en tránsito reduce el comercio bilateral en un 17%.

6. Los países sin litoral deben hacer frente a una falta de control sobre la administración y la política de transportes, configuradas por el país de tránsito en función de sus propios intereses económicos y sociales. Algunos países costeros también pueden depender, a veces, de los puertos de países vecinos si sus propios volúmenes no justifican suficientes escalas de los barcos. Otros países dependen del comercio de tránsito porque se llega más fácilmente a sus principales interlocutores comerciales por tierra que por vía marítima.

7. Muchas economías pequeñas, los países menos adelantados y, especialmente, los PMA sin litoral deben hacer frente al círculo vicioso de las deseconomías de escala y los bajos volúmenes de comercio que ocasionan altos costos de transporte y baja conectividad, lo que a su vez contribuye a que no aumente el volumen del comercio.

8. No debería confundirse dependencia del comercio de tránsito con lejanía o distancia con respecto al mar. En muchos países grandes hay regiones o ciudades que están más lejos del mar que la mayoría de las capitales de los países sin litoral. Naturalmente, la distancia tiene también un efecto cuantificable en los costos del transporte, pero las limitaciones relativas al comercio de tránsito son adicionales y específicas.

b) Limitaciones con que se enfrenta el comercio de tránsito

9. Uno de los principales obstáculos señalados por los expertos es la falta de voluntad política para mejorar y aplicar los acuerdos internacionales. A veces, a causa de los intereses creados locales y la insuficiente coordinación entre los ministerios correspondientes, los acuerdos multilaterales, regionales y bilaterales están poco "nacionalizados". En muchos casos, la coordinación entre las autoridades centrales y regionales es deficiente y no hay comunicación entre las propias autoridades regionales.

10. Otro obstáculo fundamental a las mejoras es la frecuente desconfianza que reina entre el sector público y el privado, y también a veces entre países vecinos. Esta desconfianza, sumada a los temores relativos a la seguridad y el tráfico ilícito de narcóticos, puede justificar tasas de inspecciones materiales que llegan al 100%, lo que dificulta gravemente la fluidez de las operaciones de transporte en los corredores de transporte de tránsito.

Cruce de fronteras

11. Las largas esperas en las fronteras son un factor de costos importante en las operaciones de transporte de tránsito. Entre las causas de los retrasos se cuentan los horarios de trabajo insuficientes, la escasez de personal y los trámites engorrosos.

12. Algunos países de tránsito consideran necesarias las "escortas aduaneras". No obstante, es frecuente que casi no las haya o que tengan horarios poco fiables. Otros países pueden considerar que estas escoltas son un servicio a los países con los que tienen relaciones comerciales porque reducen los riesgos de robo o piratería y, por lo tanto, podrían reducir la necesidad de que los transportistas hagan depósitos en efectivo para el envío terrestre de sus contenedores.

13. Un problema práctico concreto relacionado con el transporte internacional por carretera y las largas esperas en las fronteras es la propagación del VIH/SIDA.

Los mercados de los servicios de transporte

14. Varios expertos informaron de casos en que no se permite la entrada de camiones en un país vecino, por lo que es necesario transbordar la carga. Del mismo modo, los conductores de camiones pueden no estar autorizados a entrar en un país tercero sin un visado válido. En un caso, se estimó que permitir que los camiones de un país sin litoral pasasen por un país de tránsito equivaldría a ahorrar del 30 al 40% de los costos del transporte de tránsito. El transbordo de la carga entre camiones de distintos países sigue siendo frecuente en muchos países.

15. Unos costos desventajosos o la falta de capacidad de las empresas nacionales de transporte o los conductores de camiones para hacer frente a la competencia internacional pueden disuadir a los países de ponerse de acuerdo para abrir los servicios de transporte de los países sin litoral y de tránsito. Esta protección de las empresas nacionales frente a la competencia internacional da lugar a que aumente la necesidad de transbordos y puede suponer que los camiones tengan que volver vacíos después de entregar la mercancía.

Infraestructura

16. Se señaló que la infraestructura era una limitación grave y muy frecuente, en particular las carreteras en mal estado, las que no están adaptadas a cargas pesadas y la falta de vías férreas. Cuando no se aplican adecuadamente los máximos de carga por eje las carreteras se siguen deteriorando. Una mala infraestructura, combinada con procedimientos aduaneros ineficientes, dificulta el comercio regional Sur-Sur, en particular si este comercio tiene que transitar por un país tercero. Aunque se prevé que los volúmenes de los contenedores aumentarán a ritmos muy acelerados en los próximos años, la infraestructura no se adapta.

17. Los países sin litoral pueden depender de un solo puerto extranjero o de varios, que pueden estar mal conectados con las redes internacionales de transporte marítimo por líneas regulares y no contar con una infraestructura, profundidad o equipo adecuados. En varios casos, los países sin litoral mencionaron problemas de congestión de los puertos que, con frecuencia son resultado de una mala gestión. Un país sin litoral informó de un promedio de 30 días de almacenamiento en el puerto para carga de importación.

Regímenes de tránsito y prácticas comerciales

18. Algunos países de tránsito vecinos no son parte en acuerdos y convenios internacionales y regionales relacionados con el transporte de tránsito. Cuando se transporta una carga entre un país que pertenece a un determinado régimen de tránsito aduanero (como el TIR) y uno que no pertenece al mismo régimen, puede ser necesario el transbordo de la carga de un camión a otro, lo que constituye un obstáculo importante para la eficacia y fluidez de las operaciones de transporte.

Aduanas

19. Las aduanas imponen altas tasas de inspección material a fin de proteger sus ingresos, ya que los derechos de importación en muchos países en desarrollo representan del 40 al 50%, o incluso más, de los ingresos fiscales. Las altas tasas de inspección no se aplican únicamente a la

carga de importación o exportación; en varios casos, las autoridades del país de tránsito también inspeccionan la carga en tránsito en los lugares de entrada y salida. Entre los principales motivos de estas inspecciones materiales figura el temor de esos países de que la carga en tránsito se venda en el interior del país.

20. En lo que respecta al despacho de aduana de tránsito, es frecuente que los trámites sean complicados y no transparentes, lo que da lugar a retrasos, multas y sanciones. Estos trámites suelen admitir distintas interpretaciones y pueden llegar a ser causa de litigios. La obtención de las garantías y fianzas bancarias por lo general tarda demasiado. En algunos países de tránsito, las aduanas siguen cobrando impuestos de tránsito.

Tecnologías de la información y las comunicaciones

21. El uso de las nuevas tecnologías es insuficiente en diferentes niveles. En algunos casos, los usuarios se quejan de que las aduanas y otras autoridades no utilizan sistemas de información adecuados. En otros casos, los puestos fronterizos ni siquiera cuentan con electricidad.

Riesgos comerciales

22. La experiencia demuestra que en muchos tráficos en tránsito, los precintos originales pueden romperse sin que esté presente un representante del transportista, como correspondería. Esto supone que el transportista no tiene control sobre la integridad del contenido original del contenedor. Mayores riesgos implican mayores costos de seguros, así como una planificación imprecisa para los importadores y, en consecuencia, mayores costos de inventario.

23. Las flotas envejecidas y los accidentes en las rutas de tránsito aumentan aún más los riesgos y los costos. La incertidumbre y la baja productividad del transporte terrestre son algunas de las razones de la poca rotación de equipo (contenedores), en particular en el África occidental, central y oriental, lo que produce un aumento de los costos, especialmente si se tiene en cuenta la demanda actual de contenedores en otras partes del mundo.

c) Novedades recientes en materia de transporte y logística

24. Los expertos examinaron el marco mundial que afecta al transporte de tránsito. Este marco comprende el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio y también los regímenes de tránsito aduanero, así como las aplicaciones tecnológicas, por ejemplo los sistemas aduaneros automatizados y las tecnologías de seguimiento de la carga.

La OMC

25. En la Organización Mundial del Comercio (OMC) se iniciaron recientemente las negociaciones sobre la facilitación del comercio respecto de los artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). De estos artículos, el artículo VIII trata de las formalidades y derechos comerciales. El artículo X trata de la transparencia de la información sobre los reglamentos comerciales, cuya falta es un problema frecuente en las operaciones de tránsito.

26. El artículo V tiene por objeto velar por el libre tránsito de las mercancías. Fue aprobado en 1947, sin ser modificado posteriormente, y se ha convertido en un elemento básico de las

negociaciones sobre la facilitación del comercio. En el artículo V se prevé que cada miembro habrá de permitir el libre tránsito de mercancías, barcos u otros medios de transporte a través de su territorio, por las rutas más convenientes para el tránsito internacional sin distinción alguna que se funde en el pabellón de los barcos, en el lugar de origen, en los puntos de partida, de entrada, de salida o de destino, o en consideraciones relativas a la propiedad de las mercancías, de los barcos o de otros medios de transporte.

27. Una de las primeras tareas del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la OMC, creado recientemente, es definir el alcance de las negociaciones. La primera reunión del Grupo de Negociación se celebró en noviembre de 2004. Las organizaciones internacionales pertinentes, entre ellas la UNCTAD, están invitadas a asistir a las reuniones, según las circunstancias del caso. Los Estados miembros de la OMC convinieron en que a las negociaciones y los nuevos compromisos debe sumarse el apoyo para la asistencia técnica y el fomento de la capacidad.

Regímenes de tránsito aduaneros

28. El régimen de tránsito aduanero más generalmente utilizado hasta la fecha es el sistema TIR (transporte internacional por carretera) administrado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE), que funciona en el marco de una colaboración pública y privada con la Unión Internacional de Transportes por Carretera. El sistema fue creado inicialmente para el transporte por carretera, pero desde 1975 se aplica también al transporte intermodal en contenedores. Actualmente, cuenta con 65 partes contratantes y funciona en 55 países. El sistema se aplica a los camiones y contenedores de los que no se pueden retirar mercancías sin dejar rastros evidentes o sin romper los precintos de aduanas. Sólo las empresas autorizadas pueden llevar a cabo el transporte por TIR. La CEPE mantiene una base de datos de 35.000 de esas empresas.

29. Actualmente está en curso el proceso de informatización del procedimiento TIR por medio de una conexión entre sistemas nacionales de tránsito aduanero. Se señaló además que los sistemas internacionales de tránsito aduanero como el TIR son complementarios de las aplicaciones informáticas nacionales aduaneras como el SIDUNEA.

Sistemas de información aduanera

30. El SIDUNEA empezó en 1981 en la UNCTAD e inicialmente se instaló en tres países. En la actualidad lo utilizan 80 países. La última versión del software "SIDUNEAMundo" se está instalando experimentalmente en un país. Los objetivos generales son la información fiscal y estadística. El sistema cumple con la normativa internacional. El programa también resulta de utilidad para las administraciones de aduanas en relación con el fomento de la capacidad.

31. El módulo de tránsito del SIDUNEA comprende documentos electrónicos a prueba de falsificaciones, la firma electrónica y el registro de todas las transacciones. Los transportistas no tienen que volver a introducir los datos ni tampoco es necesario hacerlo en los puestos fronterizos. El sistema permite tramitar los documentos de tránsito como el cuaderno TIR. De hecho permite la plena integración de los procedimientos de tránsito en el despacho de aduanas. Los documentos de tránsito se generan a partir de cartas de porte y declaraciones de exportación.

32. Se planteó la cuestión de la medida en que los agentes de aduanas pueden oponerse a la introducción de la automatización porque reduce sus posibilidades de arbitrio. En la práctica, la experiencia indica que es preciso convencer y capacitar a los agentes de aduana para que se conviertan en participantes del proceso de automatización aduanera.

33. Los expertos sugirieron que la UNCTAD siguiera analizando las formas de vincular el SIDUNEA con los sistemas de seguimiento de la carga como el SIAC (Sistema de Información Anticipada sobre la Carga). El SIAC es un sistema de información logística que gestiona la UNCTAD, creado para aumentar la eficacia del transporte mediante el seguimiento del equipo y la carga en las modalidades de transporte y en las interconexiones, y ofreciendo información anticipada sobre la llegada de la carga.

Aplicaciones de las TIC

34. En las operaciones de transporte de tránsito en contenedores, no se puede comprobar la integridad de la carga en cada etapa de la operación. Es frecuente que los países que mantienen intercambios comerciales no tengan acceso a información suficiente y entonces resulta imposible determinar si se ha quebrantado la seguridad y quién es responsable. Para llegar a una solución es necesario adoptar las nuevas tecnologías.

35. Una posible tecnología para el seguimiento de la carga conforme a los nuevos requisitos de seguridad se basa en los Radio Frequency Identification Devices (RFID) (Dispositivos de identificación por radiofrecuencia), que transmiten la información sobre las condiciones materiales y la situación de una unidad de carga. También pueden asociarse a dispositivos electrónicos (etiquetas) que registran la información sobre la unidad de carga. Otras soluciones tecnológicas posibles se basan en la utilización de códigos de barras o sistemas de comunicación por satélite.

36. Un ejemplo de iniciativa internacional en el ámbito de las soluciones informáticas para la seguridad y facilitación del comercio es la Iniciativa "Smart and Secure Tradelanes" (SST) (Carriles comerciales seguros e inteligentes), que actualmente cuenta con 65 participantes en el mundo, entre ellos expedidores, puertos, transportistas y proveedores de servicios y tecnología.

37. Los expertos destacaron la necesidad de analizar y tener en cuenta las repercusiones técnicas y financieras de las nuevas medidas de seguridad en el transporte internacional en general y en el transporte de tránsito en particular.

d) Cooperación para elaborar acuerdos sobre el transporte de tránsito

38. Como confirmaron los casos relativos a corredores presentados en la Reunión de Expertos, la cooperación respecto de los acuerdos sobre el transporte de tránsito es fundamental a fin de formular soluciones eficaces para el comercio de tránsito. Teniendo en cuenta que un país concreto de tránsito puede ser un importante interlocutor comercial de su vecino país sin litoral, todo acuerdo eficaz de transporte de tránsito también será beneficioso para el comercio bilateral. La cooperación puede adoptar distintas formas, como se explica a continuación.

Planificación, organización y administración

39. La cooperación puede fomentarse mediante agrupaciones en los corredores de tránsito. Estas agrupaciones incluirían a empresas de transporte y otros proveedores de servicios que participan en las operaciones logísticas internacionales. Esos acuerdos de cooperación harían que la participación de los usuarios del transporte y las administraciones públicas de los países de tránsito y sin litoral fuese aún mayor. Los acuerdos también deberían conducir a la aceptación mutua de las inspecciones técnicas de camiones y de los correspondientes certificados.
40. La experiencia indica que la creación de un banco de datos regional sobre las operaciones de transporte y los proveedores de servicios puede mejorar la gestión del riesgo en aduanas y reducir el número de inspecciones materiales a la vez que aumenta la posibilidad de descubrir el fraude o el contrabando. Una de las experiencias regionales positivas de las que se ha informado es la de la cooperación entre los órganos de facilitación del comercio establecidos en países de la Iniciativa de cooperación en Europa sudoriental.
41. Los sistemas no oficiales son a veces más eficaces en la práctica de lo que se aceptaría oficialmente. Por ejemplo, el cambio de placas de matrícula en la frontera permite que los camiones sigan transportando la carga a través de un país de tránsito y en el país sin litoral. La experiencia adquirida con las soluciones del sector informal puede ofrecer valiosa información sobre los componentes de un acuerdo de tránsito oficial.
42. Una experiencia nacional demostró que las inspecciones administrativas conjuntas y la documentación simplificada, combinadas con la libre competencia entre las empresas tanto de los países sin litoral como de tránsito, reducían en un 20% los costos del transporte. Las operaciones de ventanilla única y las inspecciones únicas en la frontera también permiten reducir de forma notable la duración y los costos de las transacciones. También se propuso establecer mecanismos comunes de notificación para los usuarios afectados de corredores a fin de vigilar la mala gestión o la incidencia de la corrupción en los países sin litoral y de tránsito.
43. Algunos expertos consideraron que los responsables políticos debían dedicarse a elaborar soluciones concretas para los corredores en vez de tratar de obtener necesariamente acuerdos globales, tanto en lo que respecta al alcance sustantivo como al ámbito geográfico. Los acuerdos resultantes en los niveles administrativo y operacional deberían asegurar que se adopten varias medidas prácticas y eficaces y las mejores prácticas, en particular el reconocimiento de conocimientos de embarque directos, el establecimiento de servicios de ventanilla única y de inspecciones únicas y la instauración de procedimientos de tránsito aduanero transparentes.
44. Una posibilidad de reducir la necesidad de inspecciones materiales en los puestos fronterizos podría ser cobrar los derechos fiscales en el puerto de entrada. Algunos expertos consideraron que la experiencia de la Unión Europea podía servir de ejemplo para otras regiones.
45. La coordinación regional de las inversiones en carreteras y también el transporte ferroviario pueden contribuir a aumentar la competencia entre las modalidades y los corredores de transporte disponibles y ofrecer otras opciones a los usuarios del transporte. La experiencia indica que, cuando se dispone de distintas opciones, la presión competitiva fomenta mejores acuerdos de corredores. Varios países sin litoral se benefician de la ayuda de las organizaciones

regionales para la adopción de un enfoque regional con respecto a las soluciones de transporte de tránsito.

46. El acuerdo de transporte de tránsito puede comprender una planificación conjunta de infraestructuras o una mejor coordinación entre administraciones nacionales vecinas, como las aduanas y los ministerios de transporte y comercio. Un país informó sobre estudios conjuntos de las autoridades aduaneras de países vecinos, en cooperación con los proveedores de transporte, lo que llevó a propuestas concretas para una mayor facilitación del comercio.

47. Una planificación satisfactoria exige que se adopte un conjunto integrado y coherente de proyectos de infraestructura y desarrollo económico y no un único proyecto o una serie de proyectos desconectados, así como que se definan en la etapa inicial proyectos anclados en las inversiones. Una estrategia de crecimiento impulsado por el comercio se basa en mejoras graduales de las estructuras existentes, en particular la incorporación del sector informal en la economía oficial, lo que dará fuertes incentivos a la inversión productiva y conducirá a un aumento del comercio.

48. En otras palabras, la oferta puede crear demanda, es decir servicios adicionales, nuevos corredores, y también muy importante es que, las nuevas medidas de facilitación del comercio pueden inducir nuevos tipos de comercio que no existían antes. Las experiencias con varios corredores indican que las ventajas de los acuerdos sobre el transporte de tránsito van más allá del aumento del comercio existente, pero pueden dar lugar a un círculo virtuoso en que mejores acuerdos sobre el tránsito abren la posibilidad de más comercio, y este comercio adicional a su vez alienta nuevas mejoras de esos acuerdos.

49. En otros casos, el desarrollo de corredores será impulsado por las inversiones. La planificación de la infraestructura de transportes corre paralela con las inversiones en los sectores económicos de alcance regional. No se pueden crear nuevos sectores sin prever al mismo tiempo los puertos, las carreteras, las vías férreas y los puentes necesarios. La colaboración entre el sector público y privado en el África meridional ha demostrado ser un ejemplo positivo a este respecto.

50. La construcción y funcionamiento de las estaciones de despacho interior también pueden facilitar el comercio de tránsito; en un caso concreto, se ha informado de que estas estaciones redujeron los costos del transporte en un 30-40%. El aumento de la inversión en vías férreas puede constituir una oportunidad para las operaciones de transporte multimodal y ofrecer notables ahorros en las transacciones comerciales al simplificar los procedimientos y la documentación y disminuir el riesgo de robos. Las inversiones y los planes de desarrollo podrían llevarse a cabo de forma bilateral o regional.

51. Es probable que al mejorar los acuerdos generales sobre el transporte de tránsito se obtengan efectos externos positivos en lo que respecta a una mayor protección ambiental, una disminución de la infección por el VIH y una reducción de los accidentes de tráfico.

Apoyo necesario de la comunidad internacional

52. Sólo una buena armonía entre todos los principales interesados en el comercio en los países vecinos involucrados permitirá que el transporte de tránsito sea fluido y sostenible. Una primera

condición importante para mejorar la situación existente suele ser un cambio de actitud de los interesados. Las experiencias con buenos resultados indican que las iniciativas de los propietarios de la carga pueden contribuir a desencadenar esos procesos. Los puertos, asimismo, pueden adoptar una actitud más dinámica fomentando los acuerdos sobre el transporte de tránsito a fin de atraer más cargas.

53. Algunos países sin litoral pueden tener posibilidades de convertirse en países de tránsito para sus vecinos. En este sentido, se mencionó varias veces el término de país vinculado por tierra. De este modo un país sin litoral se puede convertir, mediante una mejor infraestructura de transporte de tránsito y la facilitación del comercio, en un país de tránsito interesante por sí mismo.

54. Los acuerdos sobre el transporte de tránsito deben promover soluciones coherentes e integradas. Deben tener un marco que incorpore aspectos jurídicos, institucionales y operacionales. La colaboración entre el sector público y el privado ha dado muy buenos resultados para promover acuerdos prácticos sobre el transporte de tránsito.

55. Los expertos propusieron que se utilizasen los sistemas de tránsito aduanero y de información aduanera existentes, en lugar de crear nuevos sistemas que pueden ser más costosos y no conectarse tan fácilmente con los sistemas de otros países.

56. Debe intensificarse el fomento de la capacidad en cuanto al alcance y la población abarcada. Los esfuerzos no deberían limitarse a actividades de formación y de información sobre las cuestiones relativas al transporte de tránsito, sino incluir también la creación de las instituciones y el entorno necesarios que permitan responder a las expectativas generadas por esas actividades.

57. Además, el fomento de la capacidad debería dirigirse tanto al sector público como al privado. No sólo el personal de los ministerios, las autoridades de transporte y los organismos reguladores, sino también las empresas nacionales de transporte, pequeñas y medianas, necesitan ese mayor desarrollo de capacidad a fin de poder participar en el diseño y la aplicación de los acuerdos sobre el transporte de tránsito. En el contexto del Consenso de São Paulo (TD/412) y el párrafo 166 del Plan de Acción de Bangkok (TD/390), deben tenerse en cuenta las necesidades especiales de los países de tránsito, y puede ser necesaria la asistencia técnica internacional.

58. Esta asistencia, que incluye las nuevas tecnologías, entrañaría considerables necesidades de financiación. Podría contar con el apoyo de organizaciones donantes bilaterales y multilaterales y su puesta en práctica estaría a cargo de instituciones internacionales competentes.

59. Los expertos formularon una propuesta relativa a las negociaciones sobre el comercio de tránsito y la facilitación en la OMC. Se propuso crear un grupo de tareas consultivo para examinar las cuestiones de la facilitación del comercio en apoyo del proceso de negociaciones de la OMC, en cuyo contexto el transporte de tránsito podría desempeñar un papel concreto. El grupo de tareas consultivo, aunque se concentre en el artículo V del GATT, podría examinar la facilitación del tránsito desde una perspectiva de desarrollo y hacer extensivo su examen a los artículos VIII y X. Este grupo de tareas podría formar parte de los mecanismos de apoyo que la UNCTAD podría ofrecer al proceso de negociación en el ámbito de la facilitación del comercio, de conformidad con el anexo D del "paquete de julio". La labor del grupo de tareas

podría basarse en el trabajo ya iniciado por la UNCTAD, como los recientes estudios sobre el tránsito. La idea de crear ese grupo de tareas podría examinarse junto con los donantes potenciales a fin de asegurar la obtención de los recursos necesarios para su labor. Los expertos convinieron en que la cuestión debería presentarse a la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo para que la examine en su próximo noveno período de sesiones.

60. Las estructuras de cooperación para garantizar el intercambio de información y experiencias, así como las medidas conjuntas, sobre la formulación de soluciones para mejorar el rendimiento de un corredor podrían adoptar la forma de agrupaciones de transporte de tránsito. Tales plataformas de colaboración permitirían a los distintos participantes de un corredor evaluar conjuntamente sus necesidades y aplicar soluciones que beneficien a todos. Estas agrupaciones incluirían a interlocutores privados y públicos, tanto de los países sin litoral como de los países de tránsito.

61. Además, estas agrupaciones fomentarían la aparición de competencias locales y regionales que se podrían utilizar en la cooperación Sur-Sur. Podrían participar los expertos y representantes del sector privado que intervienen en las experiencias de corredores eficaces presentadas en la reunión. Con esas competencias se podría asesorar a las instituciones públicas y privadas afectadas por las cuestiones de corredores de transporte de tránsito en otras partes del mundo en desarrollo.

62. La UNCTAD ha formulado un proyecto de asistencia técnica en el que estas estructuras institucionales se complementan con sistemas de información para supervisar el funcionamiento diario de un corredor y permitir una mejor identificación de los obstáculos y velar por un funcionamiento más fluido y eficaz de los corredores. La experiencia adquirida y el material didáctico elaborado para los tres corredores de tránsito experimentales inicialmente seleccionados deberían ponerse a disposición de todos los otros países interesados en un futuro próximo.

63. La UNCTAD, en colaboración con otros organismos internacionales, debería establecer un inventario sistemático de las experiencias positivas en la gestión de los corredores a fin de determinar, entre otras cosas, los factores de éxito, incluidos el orden de sucesión, las empresas señeras y los mecanismos de concepción de las decisiones. Deberían estudiarse las posibilidades de crear formas y mecanismos nuevos y dinámicos para documentar y divulgar las mejores prácticas.

64. Las experiencias positivas ponen de manifiesto las ventajas de un proceso de planificación espacial realizado profesionalmente. Un corredor de tránsito puede ser gestionado satisfactoriamente por una organización sin fines de lucro, entre cuyos miembros, sin embargo, debería haber representantes del sector privado que se benefician de su funcionamiento. La creación y la gestión de los corredores de tránsito deben formar parte del desarrollo económico regional.

Capítulo II

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Convocación de la Reunión de Expertos

1. La Reunión de Expertos en el diseño y la aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito se celebró en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 24 al 26 de noviembre de 2004.

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

2. En su sesión de apertura la Reunión de Expertos eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Sr. Matthias Meyer (Suiza)

Vicepresidente-Relator: Sr. Patrick Krappie (Sudáfrica)

C. Aprobación del programa (Tema 2 del programa)

3. En la misma sesión la Reunión de Expertos aprobó el programa provisional distribuido en el documento TD/B/COM.3/EM.22/1. El programa de la Reunión fue pues el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Diseño y aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

D. Documentación

4. Para su examen del tema sustantivo del programa la Reunión de Expertos dispuso de una nota de la secretaría de la UNCTAD titulada "Diseño y aplicación de acuerdos sobre el transporte de tránsito" (TD/B/COM.2/EM.22/2).

E. Aprobación del informe de la Reunión (Tema 4 del programa)

5. En su sesión de clausura la Reunión de Expertos autorizó al Relator a preparar el informe final de la Reunión bajo la supervisión del Presidente.

Anexo

ASISTENCIA*

1. Asistieron a la Reunión expertos de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Afganistán	Indonesia
Albania	Irán (República Islámica del)
Angola	Jamahiriya Árabe Libia
Arabia Saudita	Jordania
Bangladesh	Letonia
Belarús	Mongolia
Benin	Mozambique
Bolivia	Namibia
Camerún	Nepal
Chad	Pakistán
China	República Democrática Popular Lao
Egipto	Serbia y Montenegro
Estados Unidos de América	Sierra Leona
Etiopía	Sudáfrica
Federación de Rusia	Suecia
Filipinas	Suiza
Francia	Turquía
Gabón	Venezuela
Guinea	Zambia
Haití	Zimbabwe
Honduras	

2. Asistió a la Reunión un experto del siguiente observador:

Palestina

3. Estuvo representada en la Reunión la siguiente organización intergubernamental:

Organización Árabe del Trabajo

4. Estuvieron representados en la Reunión los siguientes organismos de las Naciones Unidas:

Comisión Económica para Europa

Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo

* La lista de participantes figura en el documento TD/B/COM.3/EM.22/INF.1.

5. Estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Categoría general:

Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)

Categoría especial:

Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga

6. Participaron en la Reunión los siguientes ponentes:

Sr. Souleymane Coulibaly, Universidad de Lausana

Sr. Koen Verbeke, Director regional para África, Safmarine (Pty) Ltd

Sr. Amer Durrani Sr., Especialista en transporte, South Asia Energy and Infrastructure Unit, Banco Mundial

Sra. Nora Neufeld, OMC

Sra. Susan Evans, SAVI Technology

Sr. Chinpal Rauniar, Experto en logística y facilitación del comercio, Nepal

Sr. Kodjo Evlo, Universidad de Lomé, Togo

Sr. Paul Hansen, CEPE, Ginebra, Suiza

Sra. Virginia Tanase, Directora, TIR, Políticas, Formación e información, Unión Internacional de Transportes por Carretera, Ginebra, Suiza

Sr. Jurgens Van Zyl, Spatial Development Initiatives

Sra. Brenda Horne, Maputo Corridor Logistics Initiative, Mozambique

Sr. Frank Gschwender, Walvis Bay Corridor Group, ponentes de Namibia
