



Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr.
LIMITADA

TD/B/LDC/AC.1/L.2
20 de junio de 1995
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Segunda 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
Nueva York, 22 de junio de 1995

PROYECTO DE INFORME DE LA SEGUNDA 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 19 al 22 de junio de 1995

Relator: Sr. Mushi Jean Bosco BUTERA (Rwanda)

ÍNDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN	1 - 2	3
<u>Capítulo</u>		
I. EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO (tema 3 del programa), y		
PROPUESTAS PARA LA ADOPCIÓN DE NUEVAS MEDIDAS ADECUADAS (tema 4 del programa)	3 - 26	3
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN	27 - 30	10

ÍNDICE (continuación)

Capítulo

Página

Anexos

- I. Propuestas para la elaboración de un marco global
para la cooperación en materia de transporte de
tránsito entre los países en desarrollo sin litoral
y de tránsito y la comunidad de donantes

INTRODUCCIÓN

1. En el párrafo 10 de su resolución 48/169, la Asamblea General, entre otras cosas, invitó a los países en desarrollo sin litoral y a los países de tránsito vecinos a ellos a que, con la asistencia financiera y técnica de países donantes e instituciones financieras internacionales, intensificaran todavía más sus acuerdos de cooperación para el desarrollo de infraestructuras, instituciones y servicios de tránsito que facilitarían un movimiento más rápido de las mercancías en tránsito. Para seguir promoviendo los esfuerzos destinados a mejorar los sistemas de transporte de tránsito, en la citada resolución se pedía al Secretario General que convocara una segunda reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de países donantes, así como de instituciones financieras y de desarrollo, con el fin de examinar los progresos realizados en la ejecución de las medidas que habían emprendido en ese sentido. Esa reunión, que se celebró del 19 al 22 de junio de 1995 en Nueva York, fue precedida por un Simposio para países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que se celebró del 14 al 16 de junio de 1995, también en Nueva York, en cumplimiento del párrafo 12 de la misma resolución. Los resultados de ese Simposio se presentaron a la reunión intergubernamental para su examen.

2. En su declaración de apertura, el Presidente dijo que los resultados del Simposio para países en desarrollo sin litoral y de tránsito, celebrado del 14 al 16 de junio de 1995, representaban un enorme avance hacia el desarrollo de un marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países sin litoral y los países de tránsito. Asimismo, en el Simposio se abordaron cuestiones relacionadas con la necesidad de que los países donantes actuaran en apoyo de programas de desarrollo del transporte de tránsito. Las deliberaciones del Simposio constituyeron un examen amplio de los aspectos normativos y operacionales de los problemas del transporte de tránsito. Los resultados del Simposio reflejaban un acercamiento al establecimiento de un marco global para garantizar un medio sostenible a largo plazo para las operaciones eficientes del transporte de tránsito. La Reunión en curso constituía una importante oportunidad para intercambiar opiniones entre los países sin litoral y de tránsito y sus asociados de desarrollo a fin de evaluar los problemas del transporte de tránsito y las propuestas para la adopción de medidas futuras, de acuerdo con el contenido de los resultados del Simposio.

Capítulo I

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

(Tema 3 del programa)

PROPUESTAS PARA LA ADOPCIÓN DE NUEVAS MEDIDAS ADECUADAS

(Tema 4 del programa)

3. Para su examen de los temas del programa, la Reunión tuvo ante sí tres informes fundamentales titulados "Mejora de los sistemas de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito: observaciones y recomendaciones básicas (UNCTAD/LLDC/SYMP/3), "Sinopsis regional y subregional de la situación actual y las dificultades del transporte en tránsito" (UNCTAD/LLDC/SYMP/4) y "Propuestas para la elaboración de un marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes" (UNCTAD/LLDC/SYMP/5).

4. El Presidente presentó el informe del Simposio y observó que en él se abordaban las políticas principales en materia de transporte de tránsito, así como los problemas sectoriales que abarcan todas las modalidades de transporte, a saber: el transporte ferroviario y por carretera, las vías de navegación interiores, las comunicaciones y el transporte aéreo. Se esbozaba también la función de las medidas internacionales de apoyo en el sector del tráfico de tránsito.

5. En su declaración introductoria, el representante de la UNCTAD esbozó los elementos principales de las propuestas para un marco estratégico para la cooperación en materia de transporte de tránsito según lo convenido en el Simposio para países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Esos elementos principales incluían cuestiones normativas fundamentales en cuanto al transporte de tránsito y cuestiones sectoriales. En lo que respecta al primer grupo de temas, las propuestas del Simposio estaban relacionadas con la liberalización del comercio en los servicios de tránsito; el fortalecimiento de los acuerdos de cooperación bilateral y subregional; la necesidad de desarrollar rutas alternativas; el establecimiento de mecanismos institucionales; la necesidad de adherirse a las convenciones internacionales; el fomento del comercio regional y subregional; el mejoramiento de los servicios de capacitación; la prevención de la degradación ambiental; y la estructura física del transporte de tránsito. Las cuestiones sectoriales estaban relacionadas con la necesidad de fomentar la gestión de las operaciones del tráfico de tránsito en todas las modalidades de transporte con la aplicación de criterios comerciales, la promoción de la privatización del tráfico de tránsito y la participación del sector privado en la formulación de políticas en materia de tráfico de tránsito.

6. En cuanto a la función de la comunidad de donantes, en el Simposio se acordó el incremento sustancial de la corriente de asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las esferas prioritarias para la asistencia financiera incluían el apoyo a las nuevas

/...

inversiones; el desarrollo de rutas alternativas; el desarrollo de proyectos de puertos secos; el suministro de equipos de transporte de tránsito; y el apoyo de proyectos de comercio y producción para ayudar a estimular el comercio regional. Se instó también a los países desarrollados a que mejoraran el acceso a los mercados de los productos de exportación de interés para los países en desarrollo sin litoral.

7. La UNCTAD y las comisiones económicas regionales y las instituciones de asistencia técnica involucradas deberían ampliar todavía más sus programas en apoyo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en las diversas esferas del transporte de tránsito. En cuanto a las medidas complementarias a las recomendaciones del Simposio, se acordó en el Simposio que la UNCTAD, en cooperación con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, los países donantes y las comisiones económicas regionales y las instituciones subregionales pertinentes, organizaran grupos consultivos especiales sobre corredores de tránsito.

8. El representante de Mongolia, hablando en nombre del grupo de 29 países en desarrollo sin litoral, encomió a la secretaría de la UNCTAD como única organización del sistema de las Naciones Unidas que se dedicaba a actividades en nombre de los países sin litoral. El aumento del número de países sin litoral iba acompañado de un incremento de los problemas a que hacían frente esos países. Debido a las graves dificultades que creaba la falta de litoral para los esfuerzos de desarrollo de los países sin litoral, era preciso que la comunidad internacional les prestara una mayor atención y un apoyo más decidido. Además de los acuerdos bilaterales y subregionales, se podía promover un sistema eficiente y fiable de transporte de tránsito mediante el uso de los acuerdos internacionales pertinentes. Sin embargo, era de lamentar que una serie de acuerdos internacionales relacionados con las operaciones del transporte de tránsito no contaran con la adhesión necesaria. Dado que algunas convenciones internacionales estaban elaboradas especialmente para las circunstancias económicas y técnicas de los países desarrollados, el grupo de los 29 países sin litoral consideraba que valía la pena examinar la posibilidad de elaborar instrumentos de ese tipo que estipularan un mínimo de salvaguardias para los países en desarrollo sin litoral.

9. Las propuestas para el desarrollo de un marco global para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes representaba una base sólida para las actividades futuras. En vista de la globalización creciente de la economía y el comercio mundiales, los costos y los riesgos del tránsito agravaban todavía más la situación económica, social y financiera de los países en desarrollo sin litoral reduciendo el valor de las exportaciones y aumentando el costo de las importaciones, de modo que se volvían menos competitivos a escala internacional. En ese contexto precisamente el grupo de los 29 había pedido a la secretaría de la UNCTAD en marzo de 1995 que preparara un informe sobre las repercusiones de los arreglos de la Ronda Uruguay para los países en desarrollo sin litoral.

10. El representante de Francia, hablando en nombre de los miembros de la Unión Europea, dijo que si bien su grupo había mostrado interés hacia los problemas de los países en desarrollo sin litoral en la Asamblea General de las Naciones Unidas, tenía ciertas dudas en cuanto al reconocimiento de una categoría de países sobre la base de características geográficas. Las desventajas

geográficas por sí mismas no eran un factor determinante del subdesarrollo económico, como indicaba la experiencia de algunos países de la Unión Europea. Por otra parte, para solucionar las dificultades de tránsito de los países en desarrollo sin litoral debían existir unas buenas relaciones entre esos países y sus vecinos de tránsito. Para la Unión Europea, la falta de desarrollo constituía la base para la prestación de asistencia al desarrollo, y los países menos adelantados eran países prioritarios a ese respecto. Por tanto, los países sin litoral que fueran países menos adelantados los haría prioritarios a esos efectos.

11. No obstante, la Unión Europea reconocía las dificultades de los países en desarrollo sin litoral, lo cual estaba reflejado en la Convención de Lomé. La Unión Europea reconocía la utilidad de la labor realizada por la UNCTAD en cooperación con otras organizaciones. Asimismo, apoyaba a los países sin litoral en el desarrollo de acuerdos de tránsito y seguiría prestándoles apoyo. La Unión Europea tomaba nota de los resultados del Simposio para países en desarrollo sin litoral y de tránsito y los examinaría durante la reunión en curso.

12. El representante de Uganda declaró que su país, como país sin litoral, dependía de Kenya y Tanzania para el acceso al mar y desde el mar. No obstante, también era un país de tránsito para los países sin litoral de Rwanda, Burundi y Zaire. Tras un período de inestabilidad anterior a 1986, Uganda había avanzado en las reformas económicas y la rehabilitación de su infraestructura física. Ello incluía el programa prioritario cuatrienal de mantenimiento de caminos 1994/1995 y 1997/1998 y el Programa de diez años de mantenimiento y desarrollo de carreteras. Las rutas de Uganda al mar a través de Mombasa y a través de Dar es Salam planteaban problemas en cuanto a capacidad y mantenimiento. La ruta de Mombasa tenía problemas particulares debido a laboriosos procedimientos aduaneros y administrativos, mientras que la ruta de Dar es Salam tenía limitaciones en cuanto a capacidad y telecomunicaciones. Uganda confería alta prioridad a la estrecha cooperación con sus vecinos de tránsito. Además de los acuerdos bilaterales, Uganda participaba en organizaciones subregionales, incluido el Acuerdo sobre el tránsito por el corredor septentrional y el Mercado Común para el África Oriental y Meridional. Uganda y sus vecinos de tránsito habían creado importantes normas y requisitos jurídicos bajo los auspicios de los acuerdos de cooperación bilateral y subregional. Se necesitaba el apoyo internacional para fortalecer las medidas que se estaban adoptando tanto a escala nacional como subregional, incluida la asistencia técnica para el desarrollo humano y el apoyo para el establecimiento y la aplicación de las normas ambientales. Por último, Uganda proponía que en el futuro próximo se celebrara una conferencia especial de las Naciones Unidas sobre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes.

13. El representante de Nepal dijo que, a causa de la aplicación de políticas de liberalización comercial, el volumen del intercambio se había duplicado con creces durante los cuatro años anteriores. La continuación de dichas políticas en el futuro intensificaría la presión sobre los sistemas de transporte y tránsito. Numerosas limitaciones operacionales relacionadas con el transporte en tránsito habían sido resueltas o podrían resolverse a nivel bilateral. Sin embargo, el mejoramiento de las infraestructuras físicas exigía un mayor apoyo internacional. La secretaría de la UNCTAD debería prestar el apoyo necesario

para la elaboración y la aplicación de modalidades, procedimientos y sistemas de documentación armonizados.

14. El desarrollo del transporte aéreo y de la navegación fluvial debería reducir la presión sobre el transporte terrestre en tránsito y mitigar las dificultades del tránsito. Como medidas a mediano plazo, los países que no fuesen países de tránsito inmediato podrían facilitar el comercio de los países sin litoral estableciendo preferencias arancelarias especiales para los productos cuya exportación fuese de interés para los países sin litoral y aplicando un tratamiento de favor en las tarifas de flete aéreo y derechos conexos. Sería importante que la UNCTAD documentase todas las convenciones y resoluciones sobre la cuestión relativa al transporte en tránsito. La creación de un foro a nivel regional con participación de los países sin litoral y de tránsito, la comunidad de donantes, la UNCTAD y las organizaciones regionales interesadas contribuía al mejoramiento del sistema de transporte en tránsito.

15. Los resultados del simposio para países en desarrollo sin litoral y países de tránsito constituían una sólida base para las medidas futuras en pro del desarrollo del sistema de transporte en tránsito para los países en desarrollo sin litoral. El representante de Nepal confiaba en que dichas propuestas se aplicasen satisfactoriamente con el apoyo de los países de tránsito, la comunidad de donantes y las organizaciones internacionales.

16. El representante de Rwanda recordó la tragedia de Rwanda y transmitió el agradecimiento de su país a todos los donantes que le habían prestado asistencia. Su país necesitaba urgentemente asistencia para reparar y rehabilitar la infraestructura física, reemplazar el parque automotor y reconstituir los recursos humanos en todos los niveles del personal público y privado del sector del transporte. Las rutas alternativas de Rwanda que pasan por Bombasa y Dar es Salam también hacen necesario el apoyo internacional para eliminar las barreras materiales e inmateriales. En ese contexto, Rwanda exhortó a la Unión Europea a que continuase con su proyecto de trenes - bloque en el Corredor Central a través de Dar es Salaam y que considerase la posibilidad de financiar una conexión ferroviaria desde Rwanda hasta el Corredor Central con la finalidad de diversificar las rutas alternativas de Rwanda.

17. El representante de la República Popular de China dice que, con su vasto territorio y sus extensas costas y fronteras con numerosos países, China constituye uno de los principales países de tránsito en Asia. Históricamente fue famosa por la ruta de la seda, que conectaba a China, a través del Asia central y occidental, con la región del Golfo Pérsico. Dijo que actualmente China servía de tránsito para gran cantidad de países, entre ellos los que habían integrado la ex URSS y otros países del Asia oriental y central. El transporte multimodal de tránsito se había realizado desde principios del decenio de 1980 por conducto de los ferrocarriles siberianos que conectaban a China con gran cantidad de países de Asia y Europa. En su carácter de puerto libre para el comercio internacional, Hong Kong era un centro principal de operaciones con contenedores y de servicio para las rutas marítimas y aéreas.

18. En 1992 se puso en funcionamiento el segundo puente terrestre trascontinental euroasiático. Conectaba a China con 30 Estados y regiones del Asia central y de Europa oriental y occidental. El representante de China detalló las rutas de tránsito que brindaba este puente terrestre, y señaló que

/...

contribuiría en gran medida al desarrollo del comercio de tránsito en Asia y Europa. Asimismo reseñó algunas de las cuestiones prioritarias para China en la esfera del transporte internacional, a saber, la más eficaz utilización del segundo corredor euroasiático y el vigoroso desarrollo del sistema de transporte en tránsito con los países vecinos, incluido el exitoso aprovechamiento del Río Mekong.

19. El representante de la República Popular de China reiteró la disposición de su país para considerar la cuestión del transporte en tránsito sobre la base de la igualdad y los beneficios mutuos y de los principios de la coexistencia pacífica. Sin embargo, en su carácter de país en desarrollo, la propia China tenía escasez de divisas y de personal técnico. Esperaba que se prestase apoyo externo apropiado para acelerar el transporte en tránsito y el desarrollo económico de la región.

20. El representante de Tailandia compartió la opinión expresada en el informe de la secretaría de que los aspectos fundamentales de los problemas del tránsito radicaban en la necesidad de cooperación bilateral y regional. El Gobierno de Tailandia había liberalizado a partir de 1992 los trámites relacionados con el transporte de carga en tránsito para el país vecino, y se habían intensificado las reuniones de funcionarios gubernamentales, a nivel nacional y provincial, con la finalidad de explorar la expansión del transporte y las comunicaciones. Tailandia creía que la expansión de la red de transporte entre los países vecinos de la región contribuiría a la expansión económica del Asia sudoriental, y en ese contexto su país había iniciado varios proyectos de redes viales subregionales y participaba en ellos. Entre ellos figuraban conexiones subregionales de transporte y turismo que exploraban la posibilidad de completar una red integrada de transporte terrestre y acuático entre China, Myanmar, la República Democrática Popular Lao y Tailandia, así como la cooperación económica en la subregión del gran Mekong. A ese respecto, se había iniciado el Programa Tailandés de Cooperación Internacional.

21. El representante de la República Islámica del Irán dijo que su país asignaba gran importancia a la cooperación regional en Asia y el Pacífico. Entre los proyectos más importantes de conexión del Irán con las repúblicas del Asia central figuraban la vía férrea de 100 kilómetros de Bafq a Bandar Abbas; la vía férrea de Mashhad a Sarakhs, que debía terminarse a principios de 1996, y la vía férrea Zahedan-Kerman-Bandar Abbas; la carretera de Bazargan en la frontera con Turquía hasta la frontera con el Afganistán; la carretera de Harat a Dughan hasta el Afganistán; una carretera que conectaría a Mashhad en el Irán con Dushanbe en Tayikistán; el Plan de Telecomunicaciones de la Carretera de Seda y un oleoducto de conexión con Europa y las repúblicas del Asia central.

22. La República Islámica del Irán apoyaba las actividades y los programas adoptados bajo los auspicios de la CESPAP y la Organización de Cooperación Económica (OCE), en particular la ejecución del Proyecto integrado de desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre en Asia, así como la aplicación de la resolución 48/11 de la CESPAP. En este contexto, la República Islámica del Irán había sido sede de un seminario de la CESPAP celebrado en noviembre de 1994 en Teherán para los países de la OCE sobre las consecuencias de la adhesión a las convenciones básicas sobre transporte en tránsito, así como de un taller sobre transporte multimodal realizado en mayo de 1994.

23. La República Islámica del Irán dedicaba considerables recursos para facilitar el comercio de tránsito de sus países vecinos sin litoral, a pesar de las limitaciones financieras. Correspondía que los donantes incrementasen su apoyo en respuesta a los graves problemas y necesidades de los países en desarrollo sin litoral.

24. El representante del Níger dijo que tenía poco que agregar al resultado del Simposio, salvo el informe sobre la situación socioeconómica de su país. Había habido una tendencia a la descentralización y la democratización, lo cual tenía consecuencias para el sector de transportes. En 1994 se había celebrado un foro sobre transportes, que había recomendado, entre otras cosas, la restauración y rehabilitación de la infraestructura de tránsito, la construcción de carreteras rurales y la conservación de las instalaciones de transporte. Se estaba aplicando una política de diversificación de los corredores de tránsito y había habido consultas con los países vecinos interesados. Se estaban actualizando y perfeccionando las estructuras arancelarias. Las políticas aplicadas comprendían también la utilización de los puertos y el transporte aéreo. Se estaban estableciendo carreteras de peaje para movilizar fondos para la conservación de la infraestructura vial. Asimismo se proyectaba reanudar la financiación del segundo capítulo de la política de transportes del Níger. Agregó que a la brevedad se establecería un fondo nacional de seguridad vial. Sin embargo, los recursos internos no eran suficientes para aplicar las políticas y los programas del Níger en materia de transportes. El representante del Níger pidió un adecuado apoyo de los donantes a este respecto.

25. El representante de Kenya relató las medidas adoptadas en su país en materia de transporte en tránsito. Reconoció el apoyo prestado por la comunidad de donantes para la conservación y rehabilitación de la red vial. Dicho apoyo también era necesario para las operaciones de seguridad vial. Agregó que su Gobierno estaba reestructurando las empresas públicas, entre ellas, la Administración de Puertos de Kenya. La reestructura comprendía el mejoramiento y el fortalecimiento de las formas de dirección de las empresas, el mejoramiento de la infraestructura, la reorganización gerencial, la administración de las estructuras tarifarias, el mejoramiento de la conservación de equipo y el perfeccionamiento de los procedimientos aduaneros. El representante de Kenya también reseñó los principios que se aplicarían para cumplir con el programa de reestructuración.

26. Indicó las esferas en que se necesitaría asistencia de los donantes en forma de subvenciones o préstamos en los términos más favorables que fuese posible, y detalló las medidas tomadas por su Gobierno en las esferas del transporte ferroviario, los canales de navegación en el Lago Victoria, las instalaciones de tránsito en los puntos fronterizos y la capacitación. Pidió que la UNCTAD prestase asistencia a su país para tratar el problema de la documentación relacionada con el transporte de carga en tránsito. Además, expresó el apoyo de su Gobierno al proyecto RAF/88/015 e instó a que la Autoridad de Coordinación del Transporte en Tránsito, en enlace con la UNCTAD, convocase una reunión de donantes para movilizar los fondos necesarios para reactivar el proyecto. Ello permitiría que la UNCTAD terminase las tareas pendientes del proyecto y que el Gobierno obtuviese los beneficios derivados de éste.

Capítulo II

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Apertura de la reunión

27. La Reunión fue abierta por el representante del Oficial Encargado de la UNCTAD el 19 de junio de 1995 a las 10.00 horas.

B. Elección de la Mesa

(Tema 1 del programa)

28. En la primera sesión, celebrada el 19 de junio de 1995, fueron elegidos los siguientes integrantes de la Mesa:

Presidente: Excmo. Sr. Percy MANGOELA (Lesotho)

Vicepresidente: Sr. Xu JIN (China)

Relator: Sr. Jean-Bosco Mushi BUTERA (Rwanda)

29. En la segunda sesión, celebrada el 20 de junio de 1995, también fue elegido Vicepresidente el Sr. Gerhard DOUJAK (Austria).

C. Aprobación del programa y organización de los trabajos

(Tema 2 del programa)

30. En su sesión plenaria de apertura, la Reunión aprobó el programa provisional. El programa de la Reunión es el siguiente:

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
4. Propuestas para la adopción de nuevas medidas adecuadas
5. Otros asuntos
6. Aprobación del informe de la reunión.

D. Aprobación del informe de la Reunión

(Tema 6 del programa)

[habrá de completarse]
