



Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/48/487
19 de octubre de 1993
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

Cuadragésimo octavo período de sesiones
Tema 91 a) del programa

DESARROLLO Y COOPERACION ECONOMICA INTERNACIONAL:
COMERCIO Y DESARROLLO

Progresos realizados en la aplicación de las medidas concretas
relacionadas con las necesidades y los problemas particulares
de los países en desarrollo sin litoral

Nota del Secretario General

1. En su resolución 46/212, de 20 de diciembre de 1991, la Asamblea General, reiterando la importancia de medidas específicas relacionadas con las necesidades particulares de los países en desarrollo sin litoral, acogió con satisfacción el informe del Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (A/46/496, anexo, y Add.1) y le pidió que, teniendo en cuenta las disposiciones de la resolución, preparase otro informe sobre el tema para presentarlo a la Asamblea General en su cuadragésimo octavo período de sesiones.
2. En cumplimiento de esa solicitud, el Secretario General tiene el honor de transmitir a la Asamblea el informe del Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (véase el anexo).

Anexo

MEDIDAS ESPECIFICAS RELACIONADAS CON LAS NECESIDADES Y LOS PROBLEMAS
PARTICULARES DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
I. INTRODUCCION	1 - 5	5
II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ACORDADAS: ESFERAS PRIORITARIAS Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL MEJORAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE TRANSITO DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRANSITO .	6 - 26	6
A. Esferas prioritarias de cooperación en materia de tránsito	8 - 19	6
B. Modalidades de acción para mejorar los sistemas de tránsito	20 - 25	8
C. Medidas complementarias de las conclusiones tripartitas	26	14
III. RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS ESPECIFICOS SOBRE EL TRANSITO Y SUS ALTERNATIVAS	27 - 45	14
A. Consecuencias de los elevados costos de tránsito para el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral	28 - 29	15
B. Cooperación subregional y regional	30 - 32	16
C. Mejoramiento de los actuales regímenes de seguros de tránsito	33 - 37	17
D. Aplicación de nueva tecnología de la información para mejorar los servicios de tránsito	38 - 39	19
E. Determinación de necesidades específicas de capacitación para mejorar la capacidad y los conocimientos especializados en materia de gestión del personal encargado de operaciones de tránsito, para garantizar una utilización eficaz de las instalaciones de transporte de tránsito	40 - 41	19
F. Desarrollo y expansión de todas las demás alternativas al transporte por superficie o sus complementos a fin de mejorar el acceso de los países sin litoral a los mercados extranjeros	42 - 45	20

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
IV. MEDIDAS CONCRETAS ADOPTADAS POR LA COMUNIDAD INTERNACIONAL EN FAVOR DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL	46 - 83	21
A. Información recibida de los distintos países	47 - 60	22
Austria	47	22
Bélgica	48	22
Burundi	49	22
Brasil	50	22
Colombia	51	23
Cuba	52	23
Alemania	53	23
India	54	24
Kenya	55	25
Namibia	56	25
Nepal	57	26
Perú	58	26
Rwanda	59	26
Suiza	60	27
B. Información recibida de organizaciones internacionales	61 - 69	27
1. Organismos y programas de las Naciones Unidas	61 - 69	27
Comisión Económica para Africa	61	27
Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico	62	27
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo	63 - 69	28
2. Organismos Especializados de las Naciones Unidas y organizaciones conexas	70 - 76	30
Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación	70	30
Banco Mundial	71	30
Organización de Aviación Civil Internacional	72	30
Oficina Internacional del Trabajo	73	31
Organización Marítima Internacional	74	31
Fondo Monetario Internacional	75	31
Organización Mundial de la Salud	76	31

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
C. Información recibida de las organizaciones intergubernamentales	77 - 82	32
Banco Africano de Desarrollo	77	32
Comunidad Económica de los Países de los Grandes Lagos	78	32
Comunidad Europea	79	32
Banco Interamericano de Desarrollo	80	32
Organización de la Unidad Africana	81	33
Comunidad de Desarrollo del Africa Meridional	82	33
D. Información recibida de instituciones no gubernamentales	83	33
Asociación del Transporte Aéreo Internacional	83	33

I. INTRODUCCION

1. La Asamblea General, en su resolución 46/212, acogió con satisfacción el informe del Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo relativo a los progresos realizados en la atención de las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral (A/46/496 y Add.1) y le pidió que preparara otro informe para presentarlo a la Asamblea General en su cuadragésimo octavo período de sesiones.

2. En el párrafo 12 de la misma resolución, la Asamblea pidió al Secretario General que convocara una 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, para examinar y proponer medidas concretas y apropiadas para hacer frente a los problemas de los países en desarrollo sin litoral. Esa reunión se celebró con los auspicios de la UNCTAD del 17 al 19 de mayo de 1993 en la Sede de las Naciones Unidas, en Nueva York. La sección II del presente informe contiene las conclusiones y recomendaciones acordadas por la reunión. El informe completo ha sido publicado con la signatura TD/B/40(I)2-TD/B/LDC/AC.1/4.

3. En el párrafo 10 de la resolución 46/212, la Asamblea General invitó al Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo a que, en el marco de los recursos totales para el bienio 1992-1993 y teniendo presente la necesidad de atender a los intereses de los países en desarrollo de tránsito, realizara varios estudios particulares y que presentara informes de los resultados de esos estudios a la Junta de Comercio y Desarrollo y a la Asamblea General en su cuadragésimo octavo período de sesiones. Los resultados de esos estudios están contenidos en la sección III del informe.

4. Con respecto a las medidas a que esos estudios hayan de dar lugar, la Asamblea General, en el párrafo 11 de su resolución, invitó al Secretario General de la UNCTAD a que convocara simposios y cursos prácticos subregionales de expertos de países en desarrollo sin litoral y de tránsito sobre la base de esos estudios.

5. En el párrafo 9 de su resolución, la Asamblea General pidió a la UNCTAD que mantuviera en constante examen la evolución de las instalaciones, las instituciones y los servicios de transporte de tránsito, supervisara la aplicación de las medidas convenidas, colaborase en todas las iniciativas pertinentes, incluidas las del sector privado y de organizaciones no gubernamentales, y sirviera de centro de coordinación respecto de las cuestiones transregionales de interés para los países en desarrollo sin litoral. Con el fin de llevar a cabo el examen mencionado, el Secretario General de la UNCTAD ha enviado una nota verbal a los Estados Miembros, organizaciones internacionales e intergubernamentales y organismos no gubernamentales, solicitándoles que proporcionasen informaciones sobre las disposiciones adoptadas en relación con las medidas indicadas en la resolución. Las respuestas recibidas hasta ahora y los trabajos recientes de la UNCTAD en interés de los países sin litoral se reseñan en la sección IV infra.

II. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES ACORDADAS: ESFERAS PRIORITARIAS
Y MEDIDAS PARA FOMENTAR EL MEJORAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE
TRANSITO DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRANSITO

6. La resolución 46/212 de la Asamblea General reafirma el derecho del acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con el derecho internacional. Asimismo reafirma que los países en desarrollo de tránsito, en ejercicio de la plena soberanía sobre su territorio, tienen derecho a tomar todas las medidas necesarias para velar por que los derechos y facilidades proporcionados a países en desarrollo sin litoral no lesionen en modo alguno sus intereses legítimos. Además, exhorta a los países en desarrollo sin litoral y a sus vecinos de tránsito a que, dentro del espíritu de cooperación Sur-Sur, incluida la cooperación bilateral, apliquen medidas encaminadas a afianzar más los esfuerzos de cooperación y colaboración para la solución de sus problemas de tránsito.

7. A fin de abordar esos problemas, los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo deberían aplicar medidas concretas en algunas esferas prioritarias en los planos nacional, subregional e internacional.

A. Esferas prioritarias de cooperación en materia de tránsito

1. Marco normativo

8. El tráfico en tránsito se ve facilitado por una serie de acuerdos y convenios, acuerdos bilaterales y regionales pertinentes y medidas de cooperación y colaboración en los que se establecen los principios y modalidades que sirven de orientación para el desarrollo de la infraestructura del tránsito, la utilización, la gestión y la conservación de esa infraestructura y los procedimientos cotidianos de tránsito. Los problemas que hay que abordar en relación con el marco normativo son el establecimiento de normas adecuadas para regular el tránsito en determinadas situaciones y la creación de un mecanismo apropiado para velar por el cumplimiento de las normas correspondientes.

9. En el plano multilateral, hay diversos convenios relacionados con el tránsito, en algunos de los cuales se establecen principios que pueden servir de orientación para preparar y aplicar acuerdos de tránsito bilaterales y subregionales, así como otros convenios de carácter técnico que podrían ayudar a elaborar marcos para las operaciones de tránsito. La adhesión universal a esos convenios por parte de los países sin litoral y en desarrollo ha constituido un proceso lento. Esos acuerdos son mecanismos importantes para mejorar los sistemas de tránsito y su cumplimiento generalizado mejoraría la cooperación internacional.

10. También existe cierto número de acuerdos regionales y subregionales relacionados con el tránsito. Esos instrumentos abarcan aspectos como las rutas de tránsito por carretera, por ferrocarril y por las vías de navegación interior, la documentación y tramitación de aduanas, los sistemas de garantía de los depósitos, la responsabilidad por las mercancías, las instalaciones de almacenamiento de las mercancías en tránsito, los regímenes de conservación

viaria, las tasas por utilización de las carreteras y los trámites para el despacho de aduanas y la reexpedición. Con frecuencia algunos de los problemas se relacionan con una formulación y supervisión deficientes de la ejecución y del arreglo de controversias.

2. Instalaciones y servicios para el tránsito

11. El mantenimiento deficiente y cada vez más descuidado de la infraestructura del tránsito por carretera es un problema generalizado. La escasez general de recursos en los países en desarrollo obstaculiza el mejoramiento de la infraestructura del tránsito por carretera. Esto ha contribuido de manera significativa al elevado costo de los servicios de transporte por carretera de los cuales aún depende en gran medida el transporte internacional de carga. En algunas regiones se han suscrito acuerdos para promover el adecuado mantenimiento de la infraestructura del transporte por carretera mediante normas relacionadas con la armonización del número de ejes por vehículo con el volumen de carga y con las sumas que deben pagar los usuarios que transitan por las rutas internacionales, pero su aplicación aún no es universal, causando repercusiones negativas en la infraestructura de carreteras de los países afectados.

12. Pese al mejoramiento de la infraestructura del tránsito ferroviario en algunas regiones gracias a los grandes programas de rehabilitación, algunos de ellos financiados por la comunidad donante, aún subsisten graves problemas de equipamiento y los ferrocarriles han estado cediendo paso a un mayor tráfico por las carreteras debido a la mala calidad de los servicios. El principal inconveniente es el bajo nivel de eficiencia de la gestión, pese a que se está procurando abordar la gestión de los ferrocarriles con una política empresarial más agresiva orientada al mercado, pero estos esfuerzos aún no han surtido efectos. Los acuerdos y mecanismos de explotación entre ferrocarriles que han suscrito países sin litoral con países de tránsito también han contribuido a mejorar la coordinación de las actividades ferroviarias en algunos países sin litoral y de tránsito, pero todavía es preciso introducir mejoras en esta esfera.

13. El almacenamiento de la carga de tránsito plantea una serie de difíciles problemas. Antes de que la carga en tránsito pueda salir del puerto, hay que completar procedimientos tales como la tramitación de documentos y el despacho aduanero. Y para los países sin litoral esto exige más tiempo debido a que hay más documentación y trámites que completar.

14. Una de las principales causas de los retrasos y del elevado costo del tránsito, tanto en los puertos como en los puntos de cruce de la frontera, son los trámites aduaneros. A ello hay que agregar la tardanza con que llegan los documentos a los puertos marítimos de tránsito, los engorrosos trámites de despacho aduanero en las fronteras, la prolongada permanencia de la mercancía en bodega con los consiguientes gastos por concepto de almacenamiento, pérdidas y hurtos, el elevado costo de las fianzas de aduana y la escasa capacidad de los agentes despachadores y expedidores. Por lo tanto, la facilitación del comercio reviste aún más importancia para los países sin litoral, en que a menudo se duplican los trámites administrativos y las diligencias demorasas.

15. Otro obstáculo importante que impide agilizar el movimiento de la carga de tránsito sigue siendo la falta de vínculos de comunicación adecuados entre los centros comerciales de los países sin litoral y de tránsito, los puertos y los mercados de ultramar. Esto puede traducirse en enormes demoras en la entrada y salida de la carga hacia y desde los puertos, puesto que la información sobre los itinerarios de llegada y salida de la carga es incompleta. Los costos que ocasionan estos retrasos son apreciables.

16. Las circunstancias particularmente adversas que afectan el movimiento de tráfico en tránsito hacia y desde los países en desarrollo sin litoral exponen la carga al peligro de pérdidas y daños, lo que eleva el costo de las primas de los seguros. Hay casos en que la mercancía es objeto de revisiones prolongadas y suele tener que permanecer en locales congestionados, desprovistos de protección e inadecuados y hay que volver a cargarlas antes de que pueda continuar su camino hacia el interior, factores que a menudo aumentan el riesgo.

17. La tendencia al mayor uso de contenedores permite aumentar la seguridad de la carga de tránsito, reducir el riesgo de fraude aduanero y realizar el traslado de la mercancía a domicilio bajo la responsabilidad de un solo empresario de transporte multimodal. Sin embargo, muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito aún no están en condiciones de aprovechar cabalmente esos nuevos cambios tecnológicos y de organización en el transporte internacional.

18. Tanto en los países sin litoral como en los de tránsito hay una aguda escasez de personal capacitado para satisfacer las necesidades de una gestión eficiente de las operaciones de tránsito en todos los planos. Este inconveniente ha tenido consecuencias extremadamente graves para la calidad de los servicios de tránsito y ha contribuido al elevado costo de éstos.

19. Las políticas en materia de transporte de los países de tránsito se formulan en el marco de la estrategia general de transporte nacional y las inversiones en infraestructura de transporte podrían ser consideradas en forma marginal debido a que todos los sectores de la economía compiten con obtener los escasos recursos existentes.

B. Modalidades de acción para mejorar los sistemas de tránsito

1. Convenciones internacionales

20. Los países sin litoral y de tránsito deberían emprender esfuerzos concertados a fin de ser partes en las convenciones internacionales relacionadas con el tránsito y aplicarlas, según convenga.

- i) Al respecto, un método adecuado sería pedir asistencia técnica a los organismos multilaterales pertinentes a fin de establecer cuáles son las consecuencias de la adhesión a estas convenciones y los trámites técnicos que hay que realizar tanto antes como después de la ratificación;
- ii) En vista de que algunas de estas convenciones contemplan disposiciones relacionadas con los derechos y deberes de los países sin litoral y de

tránsito, tales como la Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral, de 1965, convendría mucho que se celebrasen consultas conjuntas a los efectos de examinar la posibilidad de ser parte en esas convenciones y ratificarlas y aplicarlas en forma simultánea.

2. Medidas en el plano subregional

21. Los países sin litoral y de tránsito deberían emprender esfuerzos concertados para poner en práctica los acuerdos y las disposiciones bilaterales y subregionales.

- i) Deberían emprender mayores esfuerzos para armonizar y racionalizar aún más la documentación y los procedimientos aduaneros relacionados con el tránsito de conformidad con los modelos internacionales de documentos armonizados elaborados por el Consejo de Cooperación Aduanera y la UNCTAD. Otros documentos de tránsito existentes para las operaciones portuarias y transfronterizas por lo general también exigen simplificación y armonización extensas. Se exhorta a que se adopten disposiciones institucionales como la creación de comités de facilitación del comercio y el tránsito - que supervisen la aplicación de los documentos y procedimientos convenidos y presten asistencia al respecto - cuando no existan, y que cuando existan se fortalezcan;
- ii) Los países sin litoral y de tránsito deberían convenir en uniformar las reglamentaciones que rigen la responsabilidad de las empresas de transporte en forma de acuerdos interestatales para cada tipo de medio de transporte (carreteras, ferrocarriles, vías de navegación interior y empresas de transporte multimodal) basándose en las directrices generales del Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (CMR) y al Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM) y tomando en consideración las circunstancias regionales;
- iii) La armonización de los procedimientos para la conservación de los caminos en los corredores de tránsito también exige la plena cooperación entre los países sin litoral y de tránsito. Esto debería incluir: cobros armonizados a los usuarios de los caminos basados en el principio de que el tránsito de paso, incluidos los vehículos con matrícula nacional que intervienen en las operaciones de tránsito, debe sufragar el gasto de proporcionar y conservar las carreteras utilizadas; la asignación de los ingresos devengados por dichos pagos a la conservación de los caminos, y la imposición coordinada de límites uniformes a la carga por eje y a los pesos en los puentes;
- iv) La liberalización del comercio en los servicios de tránsito por carretera sólo puede tener efectos discernibles si los Estados sin litoral y de tránsito concuerdan en conjunto adoptar políticas coordinadas análogas. Estas deben incluir la armonización de las reglas y procedimientos que rigen la actuación de empresas no nacionales de transporte de mercancías en tránsito en el territorio de

la otra parte (que actualmente incluyen permisos, licencias, sistemas de distribución de las cargas) y la racionalización de los subsidios a las empresas de transportes nacionales que intervienen en el tránsito internacional por carretera, de conformidad con las políticas regionales y subregionales de liberalización del comercio y los servicios;

- v) Los países sin litoral y de tránsito deberían emprender otras iniciativas para facilitar las operaciones de tránsito que incluyan: el fomento de empresas mixtas bilaterales en la esfera del transporte; el mejoramiento de los servicios de comunicaciones y de los sistemas de información sobre gestión; el movimiento de vehículos de carretera o de material rodante ferroviario a través de las fronteras de los países sin litoral y de tránsito;
- vi) Los países sin litoral y de tránsito deberían establecer mecanismos institucionales para vigilar y hacer cumplir los acuerdos cooperativos concertados entre los Estados sin litoral y de tránsito. No cabe concebir ningún mecanismo institucional modelo al que deberían suscribirse todos los acuerdos y disposiciones sobre tránsito, ya que en cada caso las circunstancias son diferentes. Lo que es importante es que exista un mecanismo para el diálogo continuado, ya que sin esto, sólo se convocarán reuniones para resolver una crisis inminente. Evidentemente, cuando intervienen varios países y diferentes modalidades de transporte, resultan una buena inversión la instalación de pequeñas secretarías y un mecanismo consultivo intergubernamental para consultas periódicas. En el plano operacional deberían adoptarse disposiciones para consultas periódicas entre los directores operacionales de los gobiernos de los países sin litoral y de tránsito y los usuarios de los servicios de tránsito con miras a la solución expedita de los problemas cotidianos;
- vii) Deberían formarse asociaciones del sector privado, subregionales o para cada corredor en particular, de empresarios de transporte por carretera, consejos de armadores y expedidores de carga de los Estados sin litoral y de tránsito y, cuando existan, deberían fortalecerse, lo que se podría hacer en forma más conveniente con el apoyo de las cámaras de comercio.

22. Los países sin litoral y de tránsito deberían seguir promoviendo los acuerdos y la cooperación regionales y subregionales en materia de comercio, y se exhorta a la UNCTAD, el CCI y las comisiones regionales a que apoyen esos esfuerzos.

3. Medidas en el plano nacional

23. Si bien las medidas en el plano subregional son la clave para el perfeccionamiento de los sistemas de tránsito, dichas medidas darán mejores resultados si se complementan con medidas en el plan nacional. Estas comprenden algunas medidas que son aplicables concretamente a los países sin litoral o a los de tránsito, y algunas medidas que son pertinentes a ambos grupos de países.

- i) Los países sin litoral deberían reevaluar los efectos de las reglamentaciones gubernamentales sobre la eficiencia de las operaciones de transporte, las que, entre otras, incluyen el empleo de procedimientos de control de divisas para reglamentar el volumen de la carga en tránsito, en particular en lo referente a las importaciones; control de precios para favorecer a los empresarios de transporte por carretera locales; las restricciones al empleo de ciertas modalidades de transporte y medidas orientadas a alentar la diversificación de rutas. Debe reducirse la intervención de los gobiernos siempre que dicha intervención redunde en costos que se puedan evitar;
- ii) A fin de reducir al mínimo las demoras vinculadas a los procedimientos aduaneros y de desaduanamiento en los puertos oceánicos, los países sin litoral deberían fomentar vigorosamente la instalación de puertos interiores en tierra firme en que haya un suficiente volumen de tránsito, y especialmente la creación de instituciones que impulsen dicha labor de promoción, en estrecha vinculación con el sector privado y, de ser posible, con los Estados de tránsito. Además, los países sin litoral deberían tratar de elaborar un marco de procedimiento, incluida una legislación adecuada para el tránsito de paso;
- iii) Los países de tránsito deberían alentar a las autoridades portuarias a que velen diligentemente por conseguir cargas en tránsito. Estos esfuerzos deberían estar acompañados de medidas que aumenten la eficiencia logística de los importadores y exportadores en los países sin litoral, inclusive el suministro de instalaciones de almacenamiento y manipulación para la carga en tránsito, procedimientos perfeccionados y medidas para propiciar los servicios de transporte terrestre. La gestión de los puertos debería evolucionar hacia una política más orientada al mercado y se debería delegar mayor autoridad de gestión en las autoridades portuarias para que introduzcan cambios;
- iv) Tanto los países sin litoral como los de tránsito deberían adoptar medidas para atraer el tránsito de paso a las líneas ferroviarias entre países existentes mediante medidas que mejoren la calidad del servicio y reestructuración de la gestión a las autoridades ferroviarias, sin dejar de tener en cuenta la posibilidad de invertir en nuevas redes ferroviarias donde se considere viable;
- v) Tanto los países sin litoral como los de tránsito deberían intensificar los programas de desarrollo de los recursos humanos orientados a las necesidades de los sistemas de tránsito, especialmente en lo referente a: organización y gestión de servicios de tránsito carretero y ferroviario; instalación y gestión de terminales de transporte, incluidos almacenes de contenedores y puertos internos; funciones supervisoras y operacionales relacionadas con otras esferas de las operaciones de tránsito (seguros, flete por vía aérea y documentación aduanera). Estas medidas deberían complementarse con programas de desarrollo de recursos humanos en el plano regional. La labor en curso de asistencia técnica de la UNCTAD es un buen ejemplo en esta esfera;

- vi) En algunos países sin litoral y de tránsito es necesario adoptar con carácter urgente medidas para mejorar la condición profesional de los expedidores de carga. Debería prestarse apoyo a los expedidores de carga pequeños y medianos mediante programas de desarrollo de recursos humanos e institucional;
- vii) Tanto los países sin litoral como los de tránsito deberían cooperar con las instituciones aseguradoras y bancarias nacionales y subregionales en facilitar que las cargas queden aseguradas de almacén a almacén. Los países sin litoral no deberían imponer restricciones a la elección del seguro, dejando que el asegurado escoja la mejor cobertura de seguro con el porcentaje de prima más razonable.

24. Muchas de las normas que rigen el comercio del tránsito se han formulado teniendo en cuenta las medidas de protección de los intereses legítimos de los países afectados. En el examen, la evaluación y la formulación ulteriores de medidas se debería tener en cuenta para asegurar un equilibrio entre los intereses legítimos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

4. Medidas internacionales

25. La comunidad de donantes está apoyando a diversos programas para fomentar el mejoramiento de los sistemas de tránsito en diversas regiones y subregiones. Dadas las crisis económicas constantes que los países sin litoral y de tránsito deben afrontar, así como su incapacidad para mantener sistemas de tránsito eficientes, es esencial que la comunidad de donantes reconsidere su enfoque en materia de asistencia al mejoramiento de los sistemas de tránsito, según proceda, al responder a las necesidades de esos países.

- i) Los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo deberían dar prioridad a proyectos y programas, según corresponda, que adopten un enfoque por subregión o corredor para mejorar los sistemas de tránsito y que resulten adecuados para atender a las necesidades de los países sin litoral y de tránsito;
- ii) Los países donantes y las instituciones multilaterales financieras y de desarrollo deberían prestar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito una asistencia financiera y técnica apropiada en la forma de donaciones o préstamos en condiciones favorables para la construcción, el mantenimiento y el mejoramiento de sus infraestructuras e instalaciones de transporte, almacenamiento y tránsito, incluidas rutas distintas y mejores comunicaciones;
- iii) Los criterios para la elaboración de proyectos de asistencia financiera y técnica deberían tener presentes las circunstancias especialmente difíciles de esos países, sin poner en peligro la viabilidad de esos proyectos;
- iv) La UNCTAD y las instituciones financieras pertinentes seguirán prestando asistencia técnica para apoyar a los países sin litoral y de tránsito en sus esfuerzos por mejorar los sistemas de tránsito y, por consiguiente, aportarán su contribución en los diversos sectores antes

mencionados. No obstante, existen algunas esferas en las que se debe tratar de promover el papel de la UNCTAD, en colaboración con otros organismos pertinentes, en particular las comisiones regionales. Entre esas esferas figuran las siguientes:

- Reunión, evaluación y difusión de información sobre cuestiones de tránsito, aprovechamiento de las experiencias realizadas en distintas regiones y subregiones en lo que respecta al diseño y la mejora de los sistemas de tránsito;
 - Realización de estudios relacionados con el tránsito que ayuden a las autoridades encargadas de adoptar decisiones, sobre todo a fin de determinar los estrangulamientos críticos que podrían eliminarse rápidamente y por un costo mínimo, en esferas tales como el análisis de los gastos relativos al tránsito y sus consecuencias, la función de los sistemas de información en el mejoramiento de las operaciones de tránsito, modalidades para mejorar el acceso a los mercados de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral, medidas para atraer inversiones extranjeras y la determinación de enfoques para celebrar acuerdos de cooperación con resultados satisfactorios;
 - Organización de programas de formación ajustados a las necesidades de los directivos, gestores y encargados de los asuntos del tránsito;
 - Vigilancia de los progresos que se realicen en la aplicación de medidas adoptadas por la comunidad internacional en relación con las necesidades y problemas del tránsito de los países en desarrollo sin litoral;
 - Formulación de las medidas que deban adoptarse en los planos nacional, subregional e internacional para mejorar los sistemas de tránsito teniendo en cuenta la evolución del entorno político y económico;
- v) Es necesario evaluar los sistemas de tránsito de los nuevos Estados independientes sin litoral del Asia central y Transcaucasia y preparar un programa para mejorar la eficiencia de los sistemas actuales de tránsito. Estos países están tratando de penetrar en los mercados mundiales, lo que requiere el establecimiento de un complejo sistema de tránsito por diversos países, incluidos enlaces de tránsito entre los Estados del Asia central y los países de tránsito vecinos y del Asia meridional. A este respecto se necesitarán diversas formas de asistencia técnica y financiera internacional, incluidos un estudio general de la infraestructura del tránsito y las necesidades de rehabilitación en apoyo de las actividades y los programas nacionales y regionales. A este respecto, la labor que está realizando la CESPAP en el marco de la Organización de Cooperación Económica podría proporcionar una base para la planificación detallada ulterior.

C. Medidas complementarias de las conclusiones tripartitas

26. La reunión recomienda las medidas siguientes para supervisar la aplicación de las recomendaciones acordadas:

- i) Celebrar una reunión bienal análoga de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito, países donantes e instituciones financieras y de desarrollo en forma simultánea a períodos de sesiones de la Junta de Comercio y Desarrollo o de la Asamblea General, o aproximadamente al mismo tiempo;
- ii) Celebrar simposios regionales periódicos para supervisar los avances logrados en la aplicación de las conclusiones acordadas en forma simultánea a los períodos de sesiones de las comisiones regionales o aproximadamente al mismo tiempo.

III. RESULTADOS DE LOS ESTUDIOS ESPECIFICOS SOBRE EL
TRANSITO Y SUS ALTERNATIVAS

27. En el párrafo 10 de la resolución 46/212 de la Asamblea General se invita al Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo a que, en el marco de los recursos totales para el bienio 1992-1993 y teniendo presente la necesidad de atender a los intereses de los países en desarrollo de tránsito, realice estudios que se refieran concretamente a las cuestiones siguientes, y que presente informes de los resultados de esos estudios a la Junta de Comercio y Desarrollo y a la Asamblea General en su cuadragésimo octavo período de sesiones:

- a) Consecuencias de los elevados costos de tránsito para el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral;
- b) Determinación de esferas concretas, en el contexto de la cooperación subregional y regional, para la promoción e integración de la infraestructura y servicios de tránsito y la armonización de la política y la legislación sobre el transporte de tránsito y evaluación de las posibilidades de comercio regional para la ampliación del sector comercial de los países en desarrollo sin litoral;
- c) Mejoramiento de los actuales regímenes de seguros de tránsito;
- d) Aplicación de nueva tecnología de la información para mejorar los servicios de tránsito;
- e) Determinación de necesidades específicas de capacitación para mejorar la capacidad y los conocimientos especializados en materia de gestión del personal encargado de operaciones de tránsito, para garantizar una utilización eficaz de las instalaciones de transporte de tránsito;
- f) Desarrollo y expansión de todas las demás alternativas al transporte por superficie o sus complementos a fin de mejorar el acceso de los países sin litoral a los mercados extranjeros.

A. Consecuencias de los elevados costos de tránsito para el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral

28. En el estudio¹ sobre los costos de tránsito y sus consecuencias para el desarrollo general de los países en desarrollo sin litoral se demuestra, utilizando estadísticas del FMI sobre la balanza de pagos, que, con respecto a las importaciones, los costos de transporte representaron en 1990 aproximadamente el 4,4% del valor c.i.f. de las importaciones de las economías de mercado desarrolladas y el 8,8% del valor c.i.f. de las importaciones de los países en desarrollo. No obstante, en el caso de los países en desarrollo sin litoral del Africa occidental, esos costos representaron aproximadamente el 22%; en el Africa oriental, alrededor del 16,5%, y en América Latina, alrededor del 14%. En cuanto a las exportaciones, diversas estadísticas demuestran que el costo que supone exportar desde un punto de carga central en el interior de un país sin litoral (en fábrica, en plantación, en almacén, etc.) hasta la cubierta del buque en el puerto marítimo de expedición al extranjero constituye hasta el 32% del valor f.o.b. (sin incluir los impuestos) y hasta el 47% del valor en fábrica de diversos productos básicos.

29. Los costos del transporte internacional funcionan como un obstáculo al comercio que tiene consecuencias similares a los derechos de importación y de exportación. Disminuyen la competitividad de los productores de los países sin litoral que exportan a mercados extranjeros. Al mismo tiempo, brindan a los productores de los países sin litoral que abastecen el mercado nacional una considerable protección natural con respecto a los competidores extranjeros. Desde este punto de vista, los costos del transporte internacional de los países en desarrollo sin litoral tienen consecuencias semejantes a las de un régimen comercial orientado hacia el mercado interno poco favorable para la producción destinada a la exportación. Si bien para algunos es aún una cuestión controvertida, por lo general se considera que este tipo de régimen comercial supone bajos índices de crecimiento económico nacional; por lo tanto, en numerosos países se han introducido importantes reformas con la finalidad de pasar a un régimen comercial orientado hacia el exterior, que no establezca discriminaciones entre la producción destinada al mercado interno y las exportaciones, ni entre las compras de productos nacionales y productos extranjeros. Estas tentativas se extienden actualmente a la esfera del transporte internacional y algunos países adoptan medidas para mejorar los servicios portuarios y desregular el transporte marítimo internacional. Sin embargo, un componente importante de los costos del transporte internacional de los países sin litoral depende de las operaciones de tránsito entre las fronteras de esos países y el mar. Estos costos se pueden modificar de manera limitada si esos países introducen reformas en sus políticas de transporte internacional, pero en última instancia la mayor parte de esos costos están condicionados por la cooperación. Esto significa que el factor más importante para influir sobre dichos costos está constituido por diversos tipos de medidas de cooperación regional.

B. Cooperación subregional y regional

1. Determinación de esferas concretas para la promoción e integración de la infraestructura y servicios de tránsito y la armonización de la política y la legislación sobre el transporte de tránsito

30. En cinco estudios subregionales de los sistemas de tránsito de países en desarrollo sin litoral se determinan esferas concretas para la cooperación subregional y regional en materia de infraestructura y servicios de tránsito y de política y legislación sobre el transporte de tránsito; esas esferas se sintetizan en una exposición general de la situación actual que incluye propuestas para una acción futura². En cuanto a la infraestructura de tránsito, la experiencia práctica de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Africa Meridional (SATCC) demuestra que es posible movilizar recursos destinados a proyectos de transporte internacional en un marco regional e intermodal, basados en amplias previsiones del tráfico subregional. Las rutas de tránsito hacia el mar para los países sin litoral también se pueden mejorar en el marco de programas destinados a desarrollar una red integrada de transporte subregional y regional, como la construcción de las carreteras transafricanas; el proyecto de desarrollo de la infraestructura de transporte terrestre en Asia (ALTID) y el proyecto de desarrollo ferroviario "Corredor de los Libertadores", iniciado en América Latina por Bolivia, el Perú, el Brasil, el Paraguay, la Argentina y Chile. Entre las esferas concretas de cooperación subregional y regional para la promoción e integración de los servicios de tránsito figuran las medidas destinadas a fomentar la competencia entre los proveedores de estos servicios y a mejorar su capacidad. Para lograr el primero de estos objetivos, revisten importancia las medidas encaminadas a liberalizar el comercio de servicios de tránsito por carretera. En cuanto al segundo, son importantes los programas de desarrollo de los recursos humanos, elaborados y ejecutados en el plano subregional, así como la constitución de asociaciones subregionales de transportistas por carretera, de cargadores y de expedidores de carga de países en desarrollo sin litoral y países en desarrollo de tránsito.

31. En cuanto a la armonización de las políticas sobre el transporte de tránsito, una esfera concreta en la que se han realizado importantes progresos es la elaboración de acuerdos prácticos, así como las conversaciones en curso entre dependencias técnicas fundamentales, por ejemplo las autoridades aduaneras o las organizaciones ferroviarias, de los países sin litoral y los países de tránsito. Las principales esferas concretas de cooperación subregional y regional, en lo que se refiere a la armonización de la legislación, son las siguientes: regímenes de tránsito aduanero; regímenes de mantenimiento de carreteras; regímenes de responsabilidad de los transportistas, y medidas legislativas necesarias para facilitar las actividades del transporte internacional por carretera. Un problema importante en materia de cooperación regional y subregional es la puesta en práctica. Un aspecto fundamental de la cooperación a este respecto es el establecimiento de mecanismos institucionales destinados a vigilar y aplicar los acuerdos de cooperación.

2. Evaluación de las posibilidades del comercio regional para la ampliación del sector comercial de los países en desarrollo sin litoral

32. Se llevó a cabo una evaluación de las posibilidades del comercio regional en el Africa subsahariana, con referencia particular a los países sin litoral³. Un análisis del volumen del comercio de "productos coincidentes" (productos que se exportan y también se importan en una subregión) revela que esos productos representan aproximadamente el 50% del total anual de las importaciones de la ZCP y de la CEDEAO, y el 33% del total de las importaciones anuales de la Comunidad Económica de los Estados del Africa Central. El Centro de Comercio Internacional (CCI) ha elaborado un mecanismo para hallar y difundir información sobre oportunidades comerciales con la finalidad de ampliar las corrientes comerciales en el plano subregional. A largo plazo, las posibilidades del comercio en el ámbito subregional dependerán de la capacidad de aumentar la producción en los sectores en los que los países sin litoral tengan una ventaja comparativa y del grado de movilidad de los factores a nivel subregional.

C. Mejoramiento de los actuales regímenes de seguros de tránsito

33. En el estudio⁴ sobre el mejoramiento de los actuales acuerdos de seguros de tránsito se demuestra que los procedimientos e infraestructuras deficientes de los sistemas de tránsito de los países sin litoral son la causa de que el transporte de mercancías importadas o exportadas por estos países esté expuesto a mayores riesgos que el de los países ribereños vecinos. La experiencia de los aseguradores ha demostrado que la mayor parte de las pérdidas o daños que sufren los cargamentos de los países sin litoral se producen durante el transporte interior. Si aceptan cubrir esta parte del transporte, muchos aseguradores aplican primas relativamente elevadas. Además, cuando se sabe que el transporte interior o las condiciones de los puertos son deficientes o inseguros, muchos aseguradores extranjeros no aceptan concertar seguros con arreglo a la cláusula "de almacén a almacén". Por lo general, los aseguradores locales están dispuestos a concertar seguros con arreglo a esta cláusula. Sin embargo, su capacidad de satisfacer las necesidades de los asegurados se ve a menudo limitada por diversos factores.

34. Debido al escaso volumen de sus operaciones, los aseguradores locales deben fijar primas relativamente más altas que las ofrecidas por los aseguradores extranjeros. Por otra parte, debido al desequilibrio entre el importe de las primas y los compromisos correspondientes, los aseguradores locales tienen que contratar reaseguros en el extranjero en una medida considerable, lo que da lugar a una importante salida de divisas. Además, a diferencia de las empresas extranjeras, las compañías locales de los países sin litoral carecen a menudo de los servicios auxiliares que los aseguradores de fletes marítimos necesitan para atender las reclamaciones, como inspectores calificados, liquidadores de averías, etc.; esta situación ha ocasionado numerosos retrasos en la liquidación de las reclamaciones y a menudo ha dado lugar a litigios judiciales.

35. Para apoyar a sus empresas nacionales y ahorrar divisas, numerosos gobiernos de países en desarrollo, en particular de países sin litoral, han aprobado normas y reglamentos que obligan a asegurar las importaciones en el país. No obstante, el hecho de que los seguros se contraten en el país ha dado

lugar a que, en caso de pérdida o daño de las mercancías, las indemnizaciones recibidas por los importadores se hayan pagado en moneda local, mientras que la sustitución de las mercancías importadas o la reparación de sus daños o pérdidas se debía hacer en divisas. Por este motivo, muchos importadores de esos países siguen contratando discretamente seguros con una cobertura máxima en el exterior y en moneda extranjera, al mismo tiempo que contratan seguros con una cobertura mínima en el mercado local. Evidentemente esta duplicación aumenta el costo de los productos importados.

36. Si bien la solución real de las dificultades con las que tropieza el seguro del cargamento consiste en mejorar la infraestructura, los servicios y los procedimientos de tránsito, los regímenes de seguros de tránsito se pueden mejorar aplicando cuatro medidas específicas. En primer lugar, los gobiernos deben dejar sin efecto las restricciones que limitan la libre elección de aseguradores y al mismo tiempo deben adoptar medidas para garantizar una cobertura adecuada por parte de las compañías aseguradoras locales. A este respecto, podría resultar conveniente autorizar a los aseguradores nacionales a obtener contratos de representación de grandes compañías aseguradoras de fletes marítimos en los mercados internacionales, a concertar contratos en nombre de ellas y a compartir con las mismas las actividades de seguros marítimos en régimen de coaseguro. En segundo lugar, cuando las normas reglamentarias que establecen la obligación de contratar los seguros de las importaciones en el país no se pueden hacer menos estrictas ni dejar sin efecto por razones políticas y financieras, los aseguradores locales deben tratar de obtener de sus reaseguradores internacionales condiciones de reaseguro más amplias y completas, a fin de que puedan satisfacer en la máxima medida posible la demanda en el mercado local. En tercer lugar, en los países sin litoral los aseguradores deben invertir en actividades destinadas a evitar y reducir al mínimo las pérdidas, por ejemplo mediante la concertación de acuerdos con empresas especializadas en ocuparse de los cargamentos en el puerto, en verificar que la carga y descarga se realizan de forma adecuada y oportuna, en ayudar a embalar nuevamente las mercancías que hubieran resultado dañadas y en venderlas en beneficio de los aseguradores, de los asegurados o de ambos.

37. Por último, es necesario hacer responsables a las empresas de transporte y de almacenamiento por la entrega en condiciones adecuadas de las mercancías que tienen a su cargo. Al establecer el marco normativo de la responsabilidad de los transportistas se pueden utilizar como modelo tres convenciones europeas, que se deberán adaptar a las particularidades de la situación en que se encuentran los países en desarrollo sin litoral. Dichas convenciones son las siguientes: el Convenio Internacional sobre Transporte de Mercaderías por Ferrocarril (CIM); el Convenio Internacional sobre Transporte de Pasajeros y Equipajes por Ferrocarril (CIV) y la Convención sobre la responsabilidad de los empresarios de terminales de transporte en el comercio internacional (aprobada en Viena en 1991). El reconocimiento de la responsabilidad de los transportistas debe ir acompañado de normas que obliguen a contratar seguros para cubrir esa responsabilidad.

D. Aplicación de nueva tecnología de la información para mejorar los servicios de tránsito

38. Se llevó a cabo una evaluación⁵ de las posibilidades y los problemas de la aplicación de nueva tecnología de la información para mejorar los servicios de tránsito, a la luz de tres importantes iniciativas adoptadas en el marco de la UNCTAD: i) el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC); ii) el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), y iii) el Programa de Centros de Comercio (Trade Point Programme). En esa evaluación se observó que el nivel de aprovechamiento de los recursos humanos en los países en desarrollo sin litoral era por lo general muy bajo, que la capacidad de organización era escasa y que la infraestructura de telecomunicaciones que enlaza los puertos marítimos con los destinos interiores era a menudo poco fiable. En tales circunstancias, no se deben subestimar las dificultades que presenta la puesta en práctica del intercambio electrónico de datos para mejorar los sistemas de tránsito.

39. Por consiguiente, se debe insistir en la necesidad de realizar inversiones para mejorar la infraestructura de comunicaciones en los corredores de tránsito fundamentales, y de integrar, cuando proceda, los conocimientos informáticos en los programas de desarrollo de los recursos humanos y de desarrollo institucional destinados a las empresas que prestan servicios de tránsito. Por otra parte, es conveniente seguir adelante con las actuales iniciativas, en particular porque la transferencia de tecnología y la capacitación forman parte de la puesta en práctica. Las principales prioridades inmediatas serán las siguientes:

- i) Examinar, mediante estudios de casos prácticos de sistemas efectivamente utilizados, las posibilidades de mejorar los procedimientos de tránsito aduanero, por ejemplo, mediante el SIDUNEA;
- ii) Interconectar las aplicaciones nacionales adyacentes de los módulos de seguimiento modal del SIAC en una red de transporte internacional.

E. Determinación de necesidades específicas de capacitación para mejorar la capacidad y los conocimientos especializados en materia de gestión del personal encargado de operaciones de tránsito, para garantizar una utilización eficaz de las instalaciones de transporte de tránsito

40. En el estudio⁶ que determina las necesidades específicas de capacitación para mejorar la capacidad y los conocimientos especializados en materia de gestión del personal encargado de operaciones de tránsito, se afirma que las actividades de capacitación se deben centrar en las operaciones y en la logística, y que esas actividades se deben concebir de modo que contribuyan a mejorar la eficacia general de los servicios de tránsito y a promover una utilización más eficaz de las instalaciones disponibles para el transporte de tránsito. El logro de este objetivo es difícil. Las operaciones de tránsito, por su propio carácter, involucran a numerosos agentes. En el estudio se recomienda que todos los proveedores de servicios se individualicen selectivamente con vistas a mejorar su eficacia por medio de la capacitación en esferas tales como conceptos y prácticas de gestión; funcionamiento del equipo y conocimientos especializados; aptitudes profesionales en sectores de servicios

fundamentales (por ejemplo, expedición de carga y almacenamiento), e instrumentos de planificación, vigilancia y comercialización. Basándose en una concepción general de las operaciones de tránsito, se indican en el estudio 35 perfiles de capacitación, incluidos los sectores de capacitación funcional, las necesidades de capacitación en relación con la eficacia del tránsito, los objetivos de la capacitación, la orientación general del curso y los grupos prioritarios. En estos últimos se incluyen los proveedores de servicios, tanto en los países sin litoral como en los países de tránsito.

41. En el estudio también se examinaron cuestiones relacionadas con la puesta en práctica. Se hizo notar que al parecer la UNCTAD y el CCI eran las únicas organizaciones internacionales que habían elaborado (o estaban elaborando) programas de capacitación sobre logística comercial y operaciones de transporte que tenían relación directa con el tránsito. No obstante, los materiales de capacitación se habían diseñado para propósitos de carácter general y se debían volver a formular y adaptar para centrarlos en las operaciones de tránsito. Por último, en el estudio se insistió en que la capacitación destinada a mejorar las operaciones de tránsito debían formar parte de una estrategia y un marco de política de carácter general para el desarrollo de los recursos humanos, y en que diversas organizaciones no gubernamentales debían desempeñar un papel en la formulación y realización de las actividades de capacitación.

F. Desarrollo y expansión de todas las demás alternativas al transporte por superficie o sus complementos a fin de mejorar el acceso de los países sin litoral a los mercados extranjeros

42. Se terminó un estudio sobre la función de los fletes aéreos en los países en desarrollo sin litoral de Africa. Su finalidad era evaluar las posibilidades de mejorar el acceso de los países sin litoral a los mercados extranjeros mediante alternativas y/o complementos al transporte por superficie⁷. Se decía en el estudio que, aunque esos países tenían gran necesidad de transporte aéreo (tanto de pasajeros como de carga), carecían de muchas de las características que harían posible desde el punto de vista económico contar con una gran capacidad de flete aéreo. No obstante, algunos datos sugerían que los países sin litoral del Africa subsahariana utilizaban en mayor medida los fletes aéreos para las exportaciones que otros países de la región.

43. Los problemas que limitan el desarrollo de los fletes por vía aérea derivan de factores que afectan tanto a la oferta como a la demanda. En lo que respecta a la oferta, la capacidad de flete aéreo está a cargo de transportistas africanos y extrarregionales, sobre todo europeos. Las flotas aéreas de los transportadores africanos de los países sin litoral son pequeñas; las redes de las compañías aéreas tienen un alto grado de dispersión y la utilización de las aeronaves es escasa; los costos son elevados, y la productividad del personal de las compañías aéreas es baja debido al exceso de personal y a su escaso nivel de capacitación. Más del 75% de toda la capacidad de flete aéreo regular corresponde a transportistas europeos. La capacidad de flete disponible es limitada y además resulta difícil obtener la calidad de transporte necesaria hacia los mercados europeos debido a las deficiencias de los almacenes, que no disponen de suficiente almacenaje refrigerado. Otros problemas que se plantean en los principales aeropuertos afectan a la documentación, la seguridad y los

sistemas de manipulación. También puede presentar dificultades el acceso terrestre a los aeropuertos desde puntos situados más allá de los suburbios de las capitales y los transportistas extranjeros prefieren un servicio de escalas múltiples a las conexiones con transportistas africanos en un aeropuerto regional central porque los servicios de enlace suelen tener escasa frecuencia y regularidad, y utilizan aeronaves pequeñas.

44. En lo que respecta a la demanda, la mayor parte de las exportaciones de los países sin litoral tienen una baja relación valor-peso y no justifican los costos del flete aéreo. Los productos que se exportan, y que probablemente se seguirán exportando, son sobre todo productos hortícolas, frutas frescas, legumbres y hortalizas, flores recién cortadas y pescado fresco. El carácter estacional de esos productos constituye otro problema más.

45. En el estudio se formulan diversas recomendaciones para atenuar algunas de las limitaciones que padece el desarrollo del flete aéreo. En cuanto a la demanda, se debe mejorar la calidad de los productos en el punto de carga, para lo cual lo mejor sería lograr la participación de los compradores en todo el proceso de producción y en la logística. Con respecto a la oferta, las compañías aéreas se deben administrar con unos criterios comerciales sólidos; las dotaciones de personal se deben reducir y se debe reforzar la capacitación para aumentar la productividad; se deben mejorar los sistemas de gestión y las comunicaciones de las empresas; se debe alentar el desarrollo de aeródromos provinciales y de servicios de enlace; se deben planificar sistemas de transporte aéreo y se debe fomentar la competencia en los servicios de las compañías aéreas y los aeropuertos, dándose prioridad al abastecimiento de combustible. Por otra parte, también se debe promover la reorganización de las compañías aéreas con participación de sociedades cooperativas, así como la racionalización de la flota aérea.

IV. MEDIDAS CONCRETAS ADOPTADAS POR LA COMUNIDAD INTERNACIONAL EN FAVOR DE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL

46. En el párrafo 9 de la resolución 46/212 de la Asamblea General se toma nota con reconocimiento de la contribución de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en la formulación de medidas internacionales para hacer frente a los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, y se insta a la Conferencia a que, entre otras cosas, mantenga en constante examen la evolución de las instalaciones, las instituciones y los servicios de transporte de tránsito, supervise la aplicación de las medidas convenidas, colabore en todas las iniciativas pertinentes, incluidas las del sector privado y de organizaciones no gubernamentales, y sirva de centro de coordinación respecto de las cuestiones transregionales de interés para los países en desarrollo sin litoral. Con el fin de llevar a cabo ese examen, el Secretario General de la UNCTAD envió con fecha 20 de octubre de 1992 una nota verbal a todos los Estados miembros de la UNCTAD, los organismos internacionales e intergubernamentales y las organizaciones no gubernamentales invitándoles a que le facilitasen toda la información que, a su juicio, fuese de ayuda para la realización del examen mencionado. Particular interés tenía la información acerca de las medidas tomadas y las políticas adoptadas o contempladas para dar aplicación a la citada resolución, así como cualquier descripción de las dificultades u obstáculos con que pudiera tropezarse. El presente informe ha

sido preparado por la Secretaría de la UNCTAD sobre la base de las respuestas recibidas y de su propia labor respecto de las necesidades y problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral.

A. Información recibida de los distintos países

1. Austria

47. Austria presta asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral y apoya las actividades de las instituciones multilaterales en esta esfera. Durante el período 1991-1992, Austria organizó cursos de formación para seis funcionarios de aduanas de cinco países en desarrollo sin litoral: Botswana, Lesotho, Malawi, Uganda y Zimbabwe. Austria también facilitó asistencia financiera a esos países por conducto de instituciones multilaterales, tales como el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial/AIF.

2. Bélgica

48. Bélgica presta ayuda, con inclusión de asistencia técnica, a varios países en desarrollo sin litoral en el marco de programas bilaterales, multilaterales y no gubernamentales. Durante el período 1985-1991 los fondos facilitados a 20 de esos países han sumado un total de 51.900 millones de francos belgas. Durante el mismo período, la mayor parte de la asistencia a los países sin litoral se dedicó a la educación, la sanidad y la agricultura, aunque en el caso de algunos de ellos la ayuda alimentaria también tuvo importancia.

3. Burundi

49. Durante el último quinquenio, los costos de tránsito pagados por los exportadores e importadores de Burundi han disminuido debido al mejoramiento del sistema aplicado. Ese mejoramiento es a su vez resultado del estado más satisfactorio de las carreteras y de la modernización de la infraestructura de los transportes, la armonización de los procedimientos y documentación en materia de tránsito, y la supresión de los costes adicionales que reglamentariamente entrañaban la escolta de las mercancías en tránsito. Sin embargo, las malas condiciones viarias en Tanzania siguen siendo un serio obstáculo en la carretera central que lleva al pueblo de Dar es Salam.

4. Brasil

50. El Brasil ha firmado acuerdos de cooperación técnica con Bolivia y el Paraguay, los dos países sin litoral de América Latina. Esos acuerdos constituyen el marco en el que los expertos brasileños ejecutan los proyectos de desarrollo en Bolivia y el Paraguay. Estudiantes y técnicos de esos países reciben capacitación en el Brasil. La gama de actividades comprendidas en la

cooperación técnica es amplia. En 1991-1992 el programa de actividades convenido entre el Brasil y Bolivia abarcaba las siguientes esferas: apoyo a las empresas pequeñas y medianas, desarrollo rural, administración pública y ecológica. Durante ese período la cooperación técnica entre el Brasil y el Paraguay abarcó varios sectores, a saber: la sanidad, la agricultura, el transporte, la administración pública, la higiene y la industria.

5. Colombia

51. Colombia cumple sus compromisos bilaterales contraídos en el marco de acuerdos de integración subregional con objeto de mejorar las disposiciones en materia de tránsito para el transporte de mercancías y pasajeros entre los países sin litoral y los de tránsito. Así pues, Colombia apoya las disposiciones de la resolución 46/212 de la Asamblea General, cuya finalidad es resolver los problemas de los países sin litoral. Colombia también ha respaldado repetidas veces el caso de Bolivia en las reuniones de la Organización de los Estados Americanos.

6. Cuba

52. El Gobierno de Cuba concede gran importancia a las medidas encaminadas a solucionar los problemas de los países sin litoral. A ese respecto, Cuba apoya los acuerdos de cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y sus países limítrofes de tránsito, así como los esfuerzos de las instituciones financieras internacionales y los países donantes para prestar asistencia a los países sin litoral.

7. Alemania

53. El Gobierno de Alemania presta asistencia a varios países en desarrollo sin litoral de Africa y América Latina. Si bien la magnitud de la ayuda a esos países se sitúa dentro de los límites de las asignaciones normales para los países en desarrollo, Alemania también tiene en cuenta sus dificultades particulares al prestar apoyo a proyectos nacionales y subregionales en el sector de los transportes. Así pues, Bolivia recibió 126 millones de marcos alemanes para la rehabilitación y dotación de locomotoras, así como para la construcción y mantenimiento de carreteras. La asistencia prestada en el sector de las carreteras y los ferrocarriles en Africa se desglosó de la manera siguiente: 37 millones de marcos alemanes para Zambia, 10 para Rwanda, 84 para el Chad y 96,4 para Uganda. La Conferencia de Coordinación del Desarrollo del Africa Meridional (COCDAM) recibió 30 millones de marcos alemanes para proyectos ferroviarios.

8. India

54. El Gobierno de la India ha suministrado la información siguiente:

Facilidades de tránsito concedidas por la India a Bhután

1. Se expiden notificaciones aduaneras para el tránsito de la carga de importación y exportación de Bhután procedente de un tercer país o con destino a él a través de la India sin pago de derechos de aduana.
2. En la frontera entre la India y Bhután están abiertos 13 puestos aduaneros terrestres que permiten el comercio de Bhután con terceros países.
3. Se cursan instrucciones especiales al recaudador de aduanas correspondiente para que conceda el pronto despacho aduanero a los funcionarios (y sus enseres domésticos) de determinados países cuando sean trasladados de su misión en Nueva Delhi a otro país.
4. En circunstancias especiales se autoriza, mediante pago, el tránsito de mercancías por itinerarios no previstos en el protocolo.
5. A los buques mercantes que enarbolan el pabellón de Bhután se les concede un trato no menos favorable que el concedido a buques de cualquier otro país en cuestiones de navegación para su entrada o salida de puertos indios, la utilización de puertos e instalaciones portuarias en la India, así como en el pago de derechos de carga y descarga, impuestos y otros gravámenes.
6. El Gobierno de la India concede el reembolso de los impuestos de consumo sobre las mercancías indias destinadas a Bhután.
7. La India ha concertado un acuerdo de servicios aéreos bilaterales con Bhután.
8. Todas las exportaciones de Bhután destinadas a países que no sean la India y todas las importaciones de Bhután procedentes de países que no sean la India están exentas del pago de derechos de aduana y de las restricciones al comercio impuestas por el Gobierno de la India. Se autoriza el tránsito de estas mercancías a través del territorio de la India por puntos de salida y entrada mutuamente convenidos.

Facilidades de tránsito concedidas por la India a Nepal

1. Se han abierto 22 puestos aduaneros terrestres para el comercio de tránsito de Nepal con terceros países.
2. Los buques que transporten carga para Nepal procedente de terceros países están autorizados a utilizar las instalaciones de atraque del puerto de Calcuta.
3. En el puerto de Calcuta se han dispuesto instalaciones de almacenamiento para toda la carga de importación y exportación de Nepal.

4. Los vehículos de Nepal están autorizados para transportar sus mercancías desde Nepal o a Nepal por territorio indio sin ninguna restricción.
5. Los vehículos comerciales privados de Nepal están autorizados para transportar su carga de importación y exportación a través del puerto de Calcuta Haldia.
6. Se expiden notificaciones aduaneras para permitir el tránsito de carga de importación y exportación de Nepal desde terceros países o con destino a terceros países a través del territorio indio sin pago de derechos de aduana.
7. Se concede una autorización especial a los funcionarios destinados en la misión de Nepal para el transporte de sus enseres domésticos de Nepal a la India.
8. El Gobierno de la India autoriza el reembolso a Nepal de los impuestos de consumo y otros derechos recaudados por dicho Gobierno sobre mercancías producidas en la India y exportadas a Nepal.
9. La India concede la libertad de tránsito al comercio de Nepal con terceros países a través de sus territorios por itinerarios mutuamente convenidos.
10. La India ha concertado un acuerdo de servicios aéreos bilaterales con Nepal.
11. La India importa petróleo crudo en nombre de Nepal y suministra a este país diversos productos del petróleo.

9. Kenya

55. Kenya tiene la intención de mejorar las instalaciones portuarias de Mombasa con el fin de aumentar el volumen del comercio de tránsito. En cuanto al desarrollo de las instalaciones de infraestructura, se han aprobado o están en proyecto las siguientes medidas: la rehabilitación de la red viaria, la mejora del funcionamiento de los ferrocarriles, el establecimiento de dos nuevos depósitos interiores de contenedores, la ampliación del oleoducto al occidente del país y la creación de instalaciones de tránsito adecuadas en varios puntos de la frontera. El Gobierno está procediendo al examen de cuestiones tales como las escoltas de policía para la carga en tránsito y la verificación de las mercancías que transitan por el puerto de Mombasa con el fin de facilitar en mayor medida el comercio de tránsito.

10. Namibia

56. Namibia dispone en la actualidad de un puerto adecuado para ser utilizado por buques de navegación marítima. El puerto está situado en el enclave de Walvis Bay. El Gobierno de Namibia facilita el transporte de las mercancías a procedentes de los países vecinos sin litoral y también el de las destinadas a

ellos. A ese efecto se están mejorando las carreteras que atraviesan el corredor de Caprivi y la región de Kalahari. La Comunidad de Desarrollo del Africa Meridional ha aceptado que esas carreteras queden incluidas en la red viaria subregional principal. El mejoramiento de determinados tramos de la carretera que atraviesa la región de Kalahari se está llevando a cabo con la asistencia del Banco Africano de Desarrollo.

11. Nepal

57. En los últimos años el sistema de tránsito para el comercio exterior del Nepal ha mejorado, principalmente debido al rápido despacho aduanero de las mercancías en el puerto de Calcuta y a la mayor utilización del transporte por carretera que es más eficaz que el transporte por ferrocarril. La utilización de la carretera, ha disminuido las pérdidas y daños que sufren las cargas así como el tiempo de tránsito desde los puestos fronterizos a los puntos de destino interno. Sin embargo, es necesario simplificar los procedimientos y formalidades de tránsito con el fin de facilitar aún más el movimiento de las mercancías en tránsito. También es preciso aumentar las instalaciones de almacenamiento en los puntos fronterizos.

12. Perú

58. El 24 de febrero de 1992 los Presidentes del Perú y Bolivia firmaron los acuerdos conocidos con el nombre de Convenios de Ilo, con el objeto de adoptar políticas y medidas que faciliten el acceso de Bolivia al Océano Pacífico. En virtud de esos acuerdos el Perú ha transferido a Bolivia la responsabilidad de la administración de una parte de la zona franca industrial del puerto de Ilo. Además, el Gobierno del Perú concede a Bolivia todas las facilidades de tránsito necesarias para el transporte de mercancías al territorio boliviano. Por otra parte, el Gobierno del Perú ha convenido en que Bolivia asuma la administración de una zona franca turística en la playa que rodea el puerto de Ilo durante un período de 99 años. Por su lado, el Gobierno de Bolivia se ha comprometido a ofrecer unas facilidades análogas al Perú en lo referente a la utilización de la vía navegable de Puerto Suárez que da acceso al Océano Atlántico. En cuanto al tránsito de pasajeros, el Perú y Bolivia han concluido un acuerdo por el que sólo es necesario un documento de identidad para cruzar las fronteras, con lo que queda eliminada la necesidad de pasaportes. Los dos Gobiernos también han convenido en realizar esfuerzos conjuntos con objeto de obtener los recursos financieros necesarios para el mejoramiento de la carretera Ilo/Desaguadero/La Paz.

13. Rwanda

59. La utilización de un documento aduanero unificado, a saber, la Declaración de Tránsito Aduanero por Carretera, había facilitado el mejoramiento del transporte de tránsito a través de Kenya. Sin embargo, el mal estado de las carreteras en Tanzania y Kenya y los problemas de seguridad que se planteaban en la ruta que atravesaba Uganda desde octubre de 1990 han continuado limitando el transporte de mercancías en tránsito. Es necesario adoptar con urgencia medidas destinadas a paliar esos problemas.

14. Suiza

60. La cooperación de Suiza para el desarrollo se basa en la Ley federal de 19 de marzo de 1976 relativa a la cooperación para el desarrollo y la ayuda humanitaria internacional. En virtud del artículo 5 de esa Ley, en su cooperación para el desarrollo Suiza concede prioridad a las regiones y países en desarrollo y a los sectores más pobres de la población. Para la definición de las categorías especiales de países que merecen una atención especial, Suiza toma en cuenta la lista de países que establecen las Naciones Unidas periódicamente. En ese contexto, Suiza no adopta medidas especiales para los países en desarrollo sin litoral o los países en desarrollo insulares. Sin embargo, como algunos de esos países se cuentan entre los más pobres, pueden disfrutar de las medidas arancelarias preferenciales y las facilidades STABEX que Suiza reserva a esos países.

B. Información recibida de organizaciones internacionales

1. Organismos y programas de las Naciones Unidas

a) Comisión Económica para Africa (CEPA)

61. El programa de trabajo de la secretaría de la CEPA en favor de los países sin litoral está centrado en las siguientes esferas: transportes y comunicaciones, estadísticas, cooperación económica, alimentación y agricultura. En cuanto al sector de los transportes, la CEPA desempeña un importante papel en la coordinación de la aplicación de la II UNCTAD. Ese programa está destinado a consolidar y ampliar la red de transportes y comunicaciones de Africa y a facilitar la asistencia técnica conexas. Uno de sus principales objetivos es desarrollar los corredores de tránsito que utilizan los países sin litoral. Esos países también son beneficiarios de un proyecto conjunto de la CEPA y el Banco Mundial referente a un programa de transportes subsahariano. Este programa tiene principalmente por finalidad la identificación de los problemas asociados con el deterioro y el mantenimiento deficientes de la carreteras. Otras actividades de la CEPA que revisten un particular interés para los países sin litoral son el estudio de viabilidad relativo a la creación de una línea aérea conjunta para el transporte de mercancías entre Burundi, Rwanda y el Zaire y la prestación de servicios de asesoramiento para promover la cooperación económica.

b) Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP)

62. Las actividades que despliega la CESPAP en apoyo de los países sin litoral adoptan principalmente la forma de estudios, investigaciones y servicios técnicos y de asesoramiento. La esfera de actuación de la CESPAP ha aumentado puesto que, en abril de 1992, seis países sin litoral del Asia central recientemente independientes han pasado a formar parte de la Comisión. Esos países son Azerbaiyán, Kazajstán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán. Una misión conjunta CESPAP/BAD a las repúblicas del Asia Central, que tuvo lugar en julio/agosto de 1992, ha permitido identificar los estrangulamientos de los transportes y las comunicaciones así como las medidas necesarias para que resulten más fáciles a esos países los transportes e intercambios interestatales y el acceso a los mercados mundiales. La CESPAP ha

establecido un Servicio Especial de los Países Menos Adelantados y los Países sin Litoral con el mandato de examinar sus problemas especiales y movilizar el apoyo internacional en su favor. El Decenio de los Transportes y Comunicaciones para Asia y el Pacífico (1985-1994) aprobado en la reunión ministerial de la CESPAP celebrada en junio de 1992 tiene como principal componente un proyecto integrado para el desarrollo de la infraestructura de los transportes terrestres asiáticos. El objeto de ese proyecto es establecer una red de carreteras y líneas ferroviarias en la región que proporcione unos corredores de tránsito seguros a los países sin litoral.

c) Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD)

63. En respuesta a la resolución 46/212 de la Asamblea General, el Secretario General de la UNCTAD convocó una reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo sin litoral y de tránsito y representantes de países donantes, así como instituciones financieras y de desarrollo con el fin de examinar los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de proponer las medidas concretas para resolverlos. La reunión se celebró en Nueva York del 17 al 19 de mayo de 1993 bajo los auspicios de la UNCTAD. Se aprobó un conjunto de conclusiones y recomendaciones convenidas para mejorar los sistemas de tránsito. El informe de esa reunión se ha presentado al actual período de sesiones de la Junta de Comercio y Desarrollo y se someterá a la consideración de la Asamblea General (TD/B/40(I)3-TD/B/LDC/AC.14).

64. En beneficio de los países sin litoral la UNCTAD ejecuta una serie de proyectos de cooperación técnica en diferentes esferas, tales como la administración aduanera (ASYCUDA), la capacitación marítima (TRAINMAR) y la cooperación económica entre países en desarrollo. La asistencia se ha centrado específicamente en los problemas de tránsito y se presta por conducto de tres proyectos subregionales en el África meridional, central/oriental y central/occidental. Esos proyectos cuentan con el apoyo del PNUD y la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional por lo que respecta al proyecto referente al África meridional. Los proyectos están centrados en las siguientes esferas:

i) Apoyo para el desarrollo, la simplificación y la aplicación de los documentos nacionales e interestatales necesarios para el tránsito

65. En el África meridional, el proyecto tiene por finalidad consolidar la labor ya realizada en la República Unida de Tanzania, Zambia y Malawi prestando ayuda a la aplicación de la documentación convenida en materia de comercio y de tránsito. La documentación simplificada ha contribuido significativamente a la aminoración de los retrasos en el despacho aduanero y la expedición de las cargas en tránsito. Durante las recientes operaciones de emergencia destinadas a enviar suministros a las zonas de la subregión afectadas por la sequía, el proyecto ha permitido facilitar los procedimientos administrativos y aduaneros necesarios para el cruce de fronteras. En el África oriental el proyecto tuvo por objeto principalmente ayudar a los Gobiernos de Burundi, Kenya, la República Unida de Tanzania, Rwanda, Uganda y el Zaire en la aplicación de los recién creados documentos para el tránsito por carretera y ferrocarril a través del corredor septentrional hasta el puerto de Mombasa y a través del corredor central hasta el puerto de Dar es Salam. En el África occidental la actividad en curso para aplicar el proyecto ha tenido por objeto ayudar a Burkina Faso, el

Chad, Malí, el Níger, y la República Centroafricana, que son países sin litoral, y a sus vecinos de tránsito en las negociaciones entabladas para coordinar sus procedimientos nacionales en materia de administración y aduanas y sus reglamentaciones del comercio de tránsito, especialmente en lo referente a los controles fronterizos, las escoltas de policía para las cargas en tránsito y la armonización de los documentos aduaneros.

66. En cada uno de los tres proyectos se han establecido mecanismos de asesoramiento técnico para el seguimiento de su ejecución. Esos mecanismos están compuestos por representantes del sector público y del privado. También se celebran con regularidad seminarios prácticos en el marco de las actividades relacionadas con la creación de capacidades. En el aspecto institucional, la mayoría de los países han establecido comités de facilitación del comercio que sirven de contrapartida a los proyectos en esta esfera.

ii) Asistencia para la evaluación de la capacidad operativa de los corredores de tránsito

67. Entre los esfuerzos destinados a supervisar la evolución de la situación del tránsito en las tres subregiones, en el marco de los proyectos se examinan las instalaciones de tránsito, la calidad de los servicios, las normas de funcionamiento y la reglamentación actual del tránsito en los diferentes corredores. En el Africa central/oriental y central/occidental, los proyectos permiten llevar a cabo una evaluación de la situación del tránsito en los principales corredores que unen a Burundi, Rwanda, Uganda y el Zaire oriental con los puertos de Dar es Salam y Mombasa, así como la situación existente en los corredores que unen a Burkina Faso, el Chad, Malí, el Níger y la República Centroafricana con los principales puertos de tránsito de la costa atlántica (Abidján, Dakar, Lagos, Cotonú, Duala, Accra y Brazzaville). En el Africa meridional, se llevó a cabo un examen de seguimiento del corredor septentrional que une a Malawi con el puerto de Dar es Salam en Tanzania.

68. Esos exámenes han permitido poner de relieve la ventaja comparativa de cada ruta por lo que se refiere al costo, el tiempo de tránsito, las instalaciones materiales y la organización de los controles aduaneros y administrativos. Con objeto de mejorar los sistemas de formación relativos al transporte de carga por los corredores de tránsito, en los proyectos destinados a las subregiones central/oriental y central/occidental se ha proseguido la actividad encaminada al establecimiento de un Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC).

iii) Asistencia para la negociación de acuerdos regionales y bilaterales

69. En los proyectos se ha examinado el marco institucional y legal en el que se desarrollan las operaciones de tránsito en los principales corredores de las tres subregiones y se ha evaluado su pertinencia. Se han recomendado mecanismos institucionales destinados a lograr una supervisión más eficaz de la aplicación de las disposiciones legales y administrativas convenidas. La labor que actualmente se lleva a cabo dentro de los proyectos en esta esfera consiste en facilitar a los gobiernos interesados la aplicación eficaz de los acuerdos y disposiciones de tránsito actualmente vigentes y proponer ajustes cuando resulta adecuado. Dentro del proyecto referente al Africa central/oriental, los Gobiernos de Kenya, Uganda y Tanzania están tratando en la actualidad de

concluir un protocolo destinado a regular las operaciones de tránsito en el Lago Victoria. En el proyecto relativo al Africa meridional se presta apoyo a Botswana, Lesotho y Swazilandia en la aplicación del "Memorando de entendimiento" con Sudáfrica, cuya finalidad es incrementar su participación en las operaciones de transporte de carga en tránsito por carretera.

2. Organismos especializados de las Naciones Unidas y organizaciones conexas

a) Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO)

70. Hay varios programas de desarrollo de la FAO que benefician a los países en desarrollo sin litoral. El Sistema Mundial de Información y Alerta sobre la Alimentación y la Agricultura (SMIA) de la FAO supervisa, entre otras cosas, las condiciones de los cultivos, las perspectivas de la producción y las necesidades en alimentos. El Plan de Ayuda para la Seguridad Alimentaria (PASA) de la FAO tiene especialmente por finalidad la gestión de las existencias alimentarias de reserva y el funcionamiento de un sistema de alerta e información en materia de alimentación. Esos programas aumentan la capacidad de los países sin litoral de hacer frente a las emergencias alimentarias a corto plazo y permiten evaluar las necesidades de alimentos y las exigencias de rehabilitación agrícola en caso de desastres. La FAO también ha seguido facilitando apoyo para la planificación del sector agrícola y la formulación de políticas en materia de agricultura. En el sector de la pesca y en el de la silvicultura, la FAO ha ejecutado programas con el objeto de mejorar la gestión y el desarrollo. Entre esos programas figuran actividades de capacitación, transferencia de tecnología y promoción de la autosuficiencia rural.

b) Banco Mundial

71. El Banco Mundial (BIRF/ADI) ha contribuido de manera significativa, por conducto de su servicio de préstamos, al desarrollo económico y social de los países sin litoral. Los préstamos del Banco a 15 países sin litoral de Africa, Asia y América Latina en 1991 se elevaron a unos 1.588 millones de dólares de los EE.UU., de los cuales alrededor de 1.454 millones de dólares correspondieron a créditos de la ADI. La asignación sectorial de los préstamos indica que aproximadamente un 2,8% de la financiación se destino al sector de los transportes. Sólo los préstamos no destinados a proyectos se elevaron a aproximadamente un 41% del total del programa.

c) Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI)

72. Los países sin litoral disfrutaban de la asistencia prestada por la OACI a los países en desarrollo. Esa ayuda abarca asistencia técnica en esferas tales como la gestión de aeropuertos, la reglamentación del transporte aéreo y la normalización de las tarifas y trayectos internacionales. Dentro de ese programa están en curso 33 proyectos relativos a 19 países sin litoral. Además, se han presentado al PNUD tres proyectos referentes a Bolivia para su financiación.

d) Oficina Internacional del Trabajo (OIT)

73. En la esfera de los transportes, las actividades de la OIT están centradas en la formación en materia de gestión y la creación de capacidad institucional para permitir a los países sin litoral resolver sus problemas particulares. La OIT también participa con la UNCTAD y otros organismos especializados en varios proyectos y reuniones interorganizaciones referentes a las necesidades y problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral.

e) Organización Marítima Internacional (OMI)

74. La reciente asistencia de la OMI comprende principalmente proyectos encaminados a ayudar a Burundi en la elaboración de su legislación sobre transporte fluvial interno y en la organización de la escuela de capacitación naval de Malawi. La OMI prepara en la actualidad un proyecto original para prestar asistencia a los países ribereños del lago Tanganika (Burundi, Tanzania, el Zaire y Zambia) en la armonización de su reglamentación de la navegación y el transporte lacustres.

f) Fondo Monetario Internacional (FMI)

75. Aunque el concepto de "países en desarrollo sin litoral" no se utiliza en el Fondo como criterio para la concesión de préstamos, esos países, por ser unos productores típicos de productos primarios para la exportación, están sujetos a frecuentes fluctuaciones económicas y debido a ello reciben una amplia asistencia financiera y técnica del Fondo. A fines de noviembre de 1992 la cuantía total de recursos del Fondo facilitados a países sin litoral a través de todas las líneas de crédito sumaba 1.500 millones de DEG. Once países sin litoral han recibido del Servicio financiero de ajuste estructural créditos por un total de 364 millones de DEG. El 1º de enero de 1993 estaban adoptadas las disposiciones necesarias para que el Servicio financiero de ajuste estructural reforzado concediese créditos por un total de 805 millones de DEG a ocho países sin litoral. Además, siete países sin litoral recibieron 331 millones de DEG del Servicio ampliado del Fondo. El 30 de noviembre de 1993 tres países sin litoral habían realizado compras en el marco del Servicio de financiamiento compensatorio y contingente. El Fondo en colaboración con el PNUD también ha ampliado su asistencia técnica y sus actividades de capacitación en la esfera económica y financiera. Además, el Fondo sigue colaborando estrechamente con los gobiernos en la adopción de medidas políticas que aminoren las consecuencias sociales de los programas de ajuste estructural y que impulsen y refuercen el dinamismo del sector privado.

g) Organización Mundial de la Salud (OMS)

76. Aunque la OMS no tiene programas especiales para los países sin litoral, presta especial atención a su situación geográfica particular que dificulta el transporte y el acceso de los medicamentos y otros suministros médicos. La OMS trata de resolver esos problemas en el contexto de sus programas mundiales, tales como el "Plan de cooperación intensiva con los países y los pueblos más necesitados" y el "Programa de Acción sobre medicamentos esenciales".

C. Información recibida de las organizaciones intergubernamentales

1. Banco Africano de Desarrollo (BAD)

77. El Banco Africano de Desarrollo presta apoyo a varias actividades de los países sin litoral para su desarrollo económico y social. En el sector de los transportes la ayuda del Banco consiste en inversiones para el establecimiento o la ampliación de la infraestructura de los ferrocarriles y carreteras, la adquisición de equipo de transportes y la prestación de asistencia técnica. Esos países también han mejorado con financiación del BAD sus medios de transporte en los corredores de tránsito de los países ribereños vecinos.

2. Comunidad Económica de los Países de los Grandes Lagos

78. La Comunidad Económica de los Países de los Grandes Lagos, que comprende Burundi, Rwanda y el Zaire, presta apoyo a los países sin litoral en lo que se refiere especialmente a la negociación de acuerdos de tránsito con los países ribereños vecinos. En ese contexto la Comunidad ha facilitado su ayuda para la aplicación del Acuerdo de tránsito por el corredor septentrional entre los países miembros y Kenya y Uganda. También ha tomado la iniciativa de entablar negociaciones acerca de un acuerdo similar con Tanzania para regular el tráfico que fluye a través del puerto de Dar es Salam. Asimismo está proporcionando asistencia técnica para el establecimiento de una compañía de transporte multinacional que prestará servicios multimodales entre los lagos Kivu y Tanganika.

3. Comunidad Europea (CE)

79. La Comunidad Europea proporciona asistencia financiera y técnica a los países sin litoral en el marco del Convenio ACP-CEE. Si bien todas las disposiciones del Convenio de Lomé son aplicables a esos países, se les ha otorgado además un trato especial y más favorable con el fin de ayudarles a vencer las desventajas geográficas y otros obstáculos que dificultan su desarrollo. Entre las medidas especiales adoptadas figuran: el reforzamiento de su capacidad para aplicar unas políticas y estrategias encaminadas a conseguir la autosuficiencia y la seguridad alimentarias, el fomento de su capacidad de gestionar sus recursos pesqueros, el establecimiento de una base infraestructural que acelere su industrialización, el mejoramiento de los resultados de su comercio exterior y la promoción de las instalaciones y servicios infraestructurales para el tránsito. Mediante el sistema STABEX los países sin litoral que se cuentan entre los países menos adelantados reciben un trato favorable por lo que se refiere a la estabilización de sus ingresos de exportación.

4. Banco Interamericano de Desarrollo

80. Las actividades desarrolladas por el Banco en Bolivia durante 1992 incluyen un préstamo de 95 millones de dólares de los EE.UU. para ayudar a la financiación de la construcción y mejoramiento del corredor Beni-La Paz-frontera peruana, el apoyo a los proyectos piloto de desarrollo de la región amazónica y

la aprobación de un proyecto de cooperación técnica para activar las operaciones comerciales y las inversiones extranjeras. En el Paraguay el Banco aprobó un préstamo destinado al proyecto de carretera Concepción-Guero Fresco, que es uno de los principales corredores para las exportaciones del país. El Banco también está facilitando asistencia para mejorar las condiciones de la navegación de la vía fluvial Paraguay-Paraná.

5. Organización de la Unidad Africana (OUA)

81. El Plan de acción de Lagos para el desarrollo económico de Africa (1980-2000) y el Tratado de Creación de la Comunidad Económica Africana han sentado las bases para la adopción de medidas especiales en favor de los países sin litoral. En el Plan de acción se insta a los países ribereños a que adopten todas las medidas necesarias para facilitar el comercio de tránsito de sus vecinos sin litoral. En el artículo 79 del Tratado de Creación de la Comunidad Económica Africana se invita a los Estados miembros a conceder un trato especial a los países menos adelantados, sin litoral, casi sin litoral o insulares. Además, la OUA ha tomado la iniciativa de preparar un protocolo especial relativo a los transportes, las comunicaciones y el turismo.

6. Comunidad de Desarrollo del Africa Meridional (CODAM)

82. Los miembros de la CODAM han concluido y mantienen acuerdos comerciales bilaterales entre ellos, en los que han convenido, entre otras cosas, en otorgar facilidades y servicios de tránsito a los países sin litoral. Botswana, Lesotho, Namibia, Swazilandia, que son también miembros de la Unión Aduanera del Africa Meridional, han concluido además acuerdos preferenciales especiales en materia de transportes, comunicaciones e instalaciones y servicios de tránsito.

D. Información recibida de instituciones no gubernamentales

Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)

83. Los países sin litoral reciben la asistencia técnica que la IATA presta a sus miembros. Esa asistencia abarca la coordinación de las tarifas y de las normas de la industria aérea, así como el fomento de la cooperación entre los transportistas. La IATA también desempeña una importante función en la capacitación del personal. Los programas de formación profesional comprenden las esferas de la gestión general, las finanzas, la comercialización y las operaciones de explotación. El fondo de capacitación internacional destinado a apoyar esas actividades se elevó a 2 millones de dólares de los EE.UU. en 1992. Además, en cooperación con las asociaciones de líneas aéreas regionales, la IATA ha logrado conseguir una exención del cumplimiento de las nuevas reglas adoptadas por la Comisión Europea y la Conferencia de Aviación Civil Europea. En virtud de esa exención, las líneas aéreas de los países en desarrollo podrán seguir utilizando en los aeropuertos europeos las aeronaves con amortiguación del ruido que antes hubiesen estado explotando en Europa durante un período de referencia especificado.

Notas

¹ International transport costs of land-locked developing countries, UNCTAD/LDC/Misc.10.

² La exposición general se titula: "Sistemas de tránsito para los países en desarrollo sin litoral: situación actual y propuestas para una acción futura", UNCTAD TD/B/LDC/AC.1/2. Los cinco estudios subregionales son los siguientes: Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in West/Central Africa, UNCTAD/LDC/Misc.6; Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in East/Central Africa, UNCTAD/LDC/Misc.7; Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Southern Africa, UNCTAD/LDC/Misc.8; Transit systems serving the land-locked countries: country profiles in Asia, UNCTAD/LDC/Misc.9; y Transit system for Bolivia and Paraguay, UNCTAD/LDC/Misc.15.

³ CCI. Subregional trade potential in Africa, South of the Sahara, with particular reference to land-locked countries, UNCTAD/LDC/Misc.16.

⁴ Improvement of current transit insurance arrangements for land-locked developing countries, UNCTAD/LDC/Misc.14.

⁵ UNCTAD. Application of new information technology to improve transit systems, UNCTAD/LDC/Misc.17.

⁶ UNCTAD. Training for transit operations, UNCTAD/LDC/Misc.18.

⁷ The role of air freight in African land-locked developing countries, UNCTAD/LDC/Misc.13.
