



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

Distr.
GENERAL

TD/B/42(1)/11
TD/B/LDC/AC.1/7
2 de agosto de 1995

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales
de Países en Desarrollo sin Litoral y de
Tránsito y de Representantes de Países
Donantes y de Instituciones Financieras y
de Desarrollo
Nueva York, 19 de junio de 1995

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

celebrada en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York,
del 19 al 22 de junio de 1995

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 3	3
I. EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRANSITO EN LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRANSITO (tema 3 del programa), y		
PROPUESTAS PARA LA ADOPCION DE NUEVAS MEDIDAS ADECUADAS (tema 4 del programa)	4 - 54	4
II. CUESTIONES DE ORGANIZACION	55 - 59	18

INDICE (continuación)

Página

Anexos

I.	Marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes	19
II.	Asistencia	37
III.	Lista de documentos	38

INTRODUCCION

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

2. En su declaración de apertura, el Presidente dijo que los resultados del Simposio para países en desarrollo sin litoral y de tránsito, celebrado del 14 al 16 de junio de 1995, representaban un enorme avance hacia el desarrollo de un marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países sin litoral y los países de tránsito. Asimismo, en el Simposio se abordaron cuestiones relacionadas con la necesidad de que los países donantes actuaran en apoyo de programas de desarrollo del transporte en tránsito. Señaló que la Reunión en curso constituía una importante oportunidad para intercambiar opiniones entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados de desarrollo acerca de los problemas del transporte en tránsito con que seguían tropezando estos países y las propuestas para la adopción de futuras medidas conjuntas, teniendo en cuenta los resultados del Simposio.

3. Alabó la numerosa asistencia de las delegaciones a la Reunión, que era una prueba de la positiva voluntad política de todos los interesados de mejorar los sistemas de transporte en tránsito. La comunidad de donantes había dado su apoyo a importantes proyectos con ese mismo fin, pero quedaba mucho por hacer para llegar a una cooperación triangular eficaz en la esfera del transporte e tránsito.

Capítulo I

EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE
SISTEMAS DE TRANSITO EN LOS PAISES EN DESARROLLO SIN
LITORAL Y DE TRANSITO
(Tema 3 del programa)

Y

PROPUESTAS PARA LA ADOPCION DE NUEVAS MEDIDAS ADECUADAS
(Tema 4 del programa)

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

5. El Presidente presentó el informe del Simposio (véase también el párrafo 1) y observó que en él se abordaban las políticas principales en materia de transporte de tránsito, así como los problemas sectoriales que abarcan todas las modalidades de transporte, a saber: el transporte ferroviario y por carretera, las vías de navegación interiores, las comunicaciones y el transporte aéreo. En el informe se esbozaba también la función de las medidas internacionales de apoyo en el sector del tráfico en tránsito.

6. En su declaración introductoria, el representante de la UNCTAD esbozó las propuestas para un marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito según lo convenido en el Simposio. Esas propuestas abarcaban cuestiones normativas fundamentales relativas al transporte en tránsito, cuestiones sectoriales y el papel de la comunidad internacional. Con respecto al primer aspecto, las propuestas se referían al desarrollo de la infraestructura física del transporte en tránsito; la liberalización del comercio de los servicios de tránsito; el fortalecimiento de los acuerdos de cooperación bilateral y subregional; la necesidad de establecer rutas alternativas; el establecimiento de mecanismos institucionales para vigilar el cumplimiento de las normas y procedimientos de tránsito acordados; la necesidad de adherirse a las convenciones internacionales; el fomento del comercio regional y subregional; el mejoramiento de los servicios de capacitación; y la prevención de la degradación del medio ambiente. Con respecto a las cuestiones sectoriales, dijo que en el Seminario se había subrayado la necesidad de fomentar la gestión de todos los modos de transporte para garantizar la viabilidad comercial de las operaciones de tráfico en tránsito, promover la privatización del tráfico en tránsito y asociar el sector privado a la formulación de las políticas de tráfico en tránsito.

7. En cuanto a la función de la comunidad de donantes, dijo que en el Simposio se acordó el incremento sustancial de la corriente de asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en forma de donaciones o de créditos en condiciones favorables. Dijo también que las esferas prioritarias para la asistencia financiera esbozadas en el Simposio incluían el apoyo a las nuevas inversiones; el desarrollo de rutas alternativas; el desarrollo de proyectos de puertos secos; el suministro de equipos de transporte en tránsito; y el apoyo a proyectos de comercio y producción para estimular el comercio regional y subregional. Señaló que también se había instado a los países desarrollados a que mejoraran el acceso a sus mercados de los productos de exportación de interés para los países en desarrollo sin litoral.

8. Manifestó que la UNCTAD y las comisiones económicas regionales y las instituciones de asistencia técnica involucradas también habían sido exhortadas a ampliar todavía más sus programas de asistencia técnica en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en las diversas esferas del transporte en tránsito. En cuanto a las medidas complementarias a las recomendaciones del Simposio, dijo que en el Simposio se había acordado que la UNCTAD, en cooperación con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, los países donantes y las comisiones económicas regionales y las instituciones subregionales pertinentes, organizara grupos consultivos especiales sobre corredores de tránsito que se encargasen de definir las esferas prioritarias de actuación en los ámbitos nacional y subregional y de establecer las bases para la aplicación de las medidas acordadas.

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

10. Su grupo pensaba que las propuestas para el desarrollo de un marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes representaba una base sólida para las actividades futuras. En vista de la globalización creciente de la economía y el comercio mundiales, los costos y los riesgos

del tránsito agravaban todavía más la situación económica, social y financiera de los países en desarrollo sin litoral reduciendo el valor de las exportaciones y aumentando el costo de las importaciones, de modo que se volvían menos competitivos a escala internacional. En ese contexto precisamente el grupo de los 29 había pedido a la secretaría de la UNCTAD en marzo de 1995 que preparara un informe sobre las repercusiones de los acuerdos de la Ronda Uruguay para los países en desarrollo sin litoral.

11. El representante de Francia, hablando en nombre de la Unión Europea, dijo que si bien la Unión había mostrado interés hacia los problemas de los países en desarrollo sin litoral en la Asamblea General de las Naciones Unidas, tenía ciertas dudas en cuanto al reconocimiento de una categoría de países sobre la base de características geográficas. Las desventajas geográficas por sí mismas no eran un factor determinante del subdesarrollo económico, como indicaba la experiencia de algunos países de la Unión Europea. Por otra parte, para solucionar las dificultades de tránsito de los países en desarrollo sin litoral debían existir unas buenas relaciones entre esos países y sus vecinos de tránsito. Para la Unión Europea, la falta de desarrollo constituía la base para la prestación de asistencia al desarrollo, y los países menos adelantados eran países prioritarios a ese respecto. Por tanto, los países sin litoral que fueran países menos adelantados los haría prioritarios a esos efectos.

12. La Unión Europea reconocía las dificultades de los países en desarrollo sin litoral, lo cual estaba reflejado en el Convenio de Lomé. También reconocía la utilidad de la labor realizada por la UNCTAD en cooperación con otras organizaciones. Apoyaba a los países sin litoral en el desarrollo de acuerdos de tránsito y seguiría prestándoles apoyo. Había tomado nota de los resultados del Simposio para países en desarrollo sin litoral y de tránsito y los tendría en cuenta durante la reunión en curso.

13. El representante de Uganda declaró que su país, que carecía de litoral, dependía de Kenya y la República Unida de Tanzania para el acceso al mar y desde el mar. No obstante, también era un país de tránsito para los países sin litoral de Rwanda, Burundi y Zaire. Tras un período de inestabilidad anterior a 1986, Uganda había avanzado en las reformas económicas y la rehabilitación de su infraestructura física. Ello incluía el programa prioritario cuatrienal de mantenimiento de caminos 1994/1995 y 1997/1998 y el Programa de diez años de mantenimiento y desarrollo de carreteras. Las rutas de Uganda al mar a través de Mombasa y a través de Dar es Salam planteaban problemas en cuanto a capacidad y mantenimiento. La ruta de Mombasa tenía problemas particulares debido a laboriosos procedimientos aduaneros y administrativos, mientras que la ruta de Dar es Salam tenía limitaciones en cuanto a capacidad y telecomunicaciones. Uganda confería alta prioridad a la estrecha cooperación con sus vecinos de tránsito.

14. Además de los acuerdos bilaterales, Uganda participaba en organizaciones subregionales, incluido el Acuerdo sobre el Tránsito por el Corredor Septentrional y el Mercado Común del Africa Meridional y Oriental. Uganda y sus vecinos de tránsito habían creado importantes normas y requisitos

jurídicos bajo los auspicios de los acuerdos de cooperación bilateral y subregional. Se necesitaba el apoyo internacional para fortalecer las medidas que se estaban adoptando tanto a escala nacional como subregional, incluida la asistencia técnica para el desarrollo de los recursos humanos y el apoyo para el establecimiento y la aplicación de las normas ambientales. Por último, Uganda había propuesto que en el futuro próximo se celebrara una conferencia especial de las Naciones Unidas sobre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes.

15. El representante de Nepal dijo que los procedimientos de tránsito seguían siendo complejos y engorrosos y que en la práctica se aplicaban muy poco. La congestión de los puertos, la gran cantidad de documentos exigidos, los retrasos, la lentitud del transporte de las mercancías, la carencia de equipo y de vagones de ferrocarril, el transbordo y otros costos indirectos no sólo incrementaban el costo de las importaciones y los costos de producción sino que además reducían la ventaja competitiva de las exportaciones. Aunque en el plano bilateral se habían resuelto y podían resolverse muchos problemas relacionados con el tránsito de las mercancías, para mejorar la infraestructura de tránsito se necesitaría una ayuda financiera internacional mayor. La UNCTAD debería proporcionar el apoyo necesario a la creación y aplicación de un sistema armonizado de documentación y procedimientos de tránsito. La elaboración y observancia de un código mínimo de conducta para el comercio de tránsito favorecería tanto a los países sin litoral como a los países de tránsito.

16. Dijo que la línea india de ferrocarril de vía ancha uniforme que conectaba uno de los pasos de frontera nepaleses más próximos con el puerto de Calcuta había comenzado a funcionar hacía poco y que se esperaba que facilitara el tránsito de las mercancías nepalesas. Nepal también estaba instalando un depósito interior de contenedores y un sistema de transporte multimodal con el fin de mejorar el transporte en tránsito de sus mercancías. El depósito interior de contenedores había sido diseñado de forma que se pudiera convertir en un puerto seco. Era importante que la UNCTAD documentara todas las convenciones y resoluciones relacionadas con el transporte en tránsito. La creación de un foro regional con participación de los países sin litoral y de tránsito, la comunidad de donantes, la UNCTAD y las organizaciones regionales interesadas contribuirían a mejorar el sistema de transporte en tránsito.

17. Los resultados del Simposio para países en desarrollo sin litoral y países de tránsito constituían una sólida base para las medidas futuras en pro del desarrollo del sistema de transporte en tránsito para los países en desarrollo sin litoral. Confiaba en que las propuestas hechas se aplicasen satisfactoriamente con el apoyo de los países de tránsito, la comunidad de donantes y las organizaciones internacionales.

18. El representante de Rwanda recordó la tragedia de Rwanda y transmitió el agradecimiento de su país a todos los donantes, incluidas las organizaciones no gubernamentales, que le habían prestado asistencia. Su país necesitaba urgentemente asistencia para reparar y rehabilitar la infraestructura física,

reemplazar el parque automotor y reconstituir sus recursos humanos en los sectores público y privado del transporte. Las rutas de tránsito de Rwanda que pasaban por Mombasa y Dar es Salam también hacían necesario el apoyo internacional para eliminar las barreras materiales e inmateriales. En ese contexto, Rwanda exhortó a la Unión Europea a que continuase con su proyecto de trenes-bloque en el Corredor Central a través de Dar es Salaam y que considerase la posibilidad de financiar una conexión ferroviaria desde Rwanda hasta el Corredor Central con la finalidad de diversificar las rutas alternativas de Rwanda.

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

20. En 1992 se puso en funcionamiento el segundo puente terrestre transcontinental euroasiático. Conectaba a China con 30 Estados y regiones del Asia central y de Europa oriental y occidental. El representante de China detalló las rutas de tránsito que brindaba este puente terrestre, y señaló que contribuiría en gran medida al desarrollo del comercio de tránsito en Asia y Europa. Asimismo reseñó algunas de las cuestiones prioritarias para China en la esfera del transporte internacional, a saber, la más eficaz utilización del segundo corredor euroasiático y el vigoroso desarrollo del sistema de transporte en tránsito con los países vecinos, incluido el exitoso aprovechamiento del río Mekong.

21. A continuación declaró que su país estaba dispuesto a considerar la cuestión del transporte en tránsito sobre la base de la igualdad y los beneficios mutuos y de los principios de la coexistencia pacífica. Sin embargo, en su carácter de país en desarrollo, la propia China tenía escasez de divisas y de personal técnico. Esperaba que se prestase apoyo externo apropiado para acelerar el transporte en tránsito y el desarrollo económico de la región.

22. El representante de Tailandia compartió la opinión expresada en el informe de la secretaría de que los aspectos fundamentales de los problemas del tránsito radicaban en la necesidad de cooperación bilateral y regional. El Gobierno de Tailandia había liberalizado a partir de 1992 los trámites relacionados con el transporte de carga en tránsito para el país vecino, y se habían intensificado las reuniones de funcionarios gubernamentales, a nivel nacional y provincial, con la finalidad de explorar la expansión del transporte y las comunicaciones. Tailandia creía que la expansión de la red

de transporte entre los países vecinos de la región contribuiría a la expansión económica del Asia sudoriental, y en ese contexto su país había iniciado varios proyectos de redes viales subregionales y participaba en ellos. Entre ellos figuraban conexiones subregionales de transporte y turismo que exploraban la posibilidad de completar una red integrada de transporte terrestre y acuático entre China, Myanmar, la República Democrática Popular Lao y Tailandia, así como la cooperación económica en la subregión del Gran Mekong. A ese respecto, se había iniciado el Programa Tailandés de Cooperación Internacional.

23. El representante de la República Islámica del Irán dijo que su país asignaba gran importancia a la cooperación regional en Asia y el Pacífico. Entre los proyectos más importantes de conexión de su país con las repúblicas del Asia central figuraban la vía férrea de 700 km de Bafq a Bandar Abbas; la vía férrea de Mashhad a Sarakhs, que debía terminarse a principios de 1996, y la vía férrea Zahedan-Kerman-Bandar Abbas; la carretera de Bazargan en la frontera con Turquía hasta la frontera con el Afganistán; la carretera de Harat a Dughan hasta el Afganistán; una carretera que conectaría a Mashhad, en la República Islámica del Irán, con Dushanbe, en Tayikistán; el Plan de Telecomunicaciones de la Carretera de la Seda; y un oleoducto de conexión con Europa y las repúblicas del Asia central.

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

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

26. El representante del Níger dijo que había poco que agregar al resultado del Simposio, salvo el informe sobre la situación socioeconómica de su país. Había habido una tendencia a la descentralización y la democratización, lo cual tenía consecuencias para el sector de transportes. En 1993 se había celebrado un foro sobre transportes, que había recomendado, entre otras cosas, la restauración y rehabilitación de la infraestructura de tránsito, la construcción de carreteras rurales y la conservación de las instalaciones de transporte. Se estaba aplicando una política de diversificación de los corredores de tránsito y había habido consultas con los países vecinos interesados. Se estaban actualizando y simplificando las tarifas de transporte que se pensaba liberalizar. Las políticas aplicadas comprendían

también la utilización de los puertos, los ferrocarriles y el transporte aéreo. Se estaban estableciendo carreteras de peaje para movilizar fondos para la conservación de la infraestructura vial. Asimismo se proyectaba reanudar las negociaciones sobre la financiación de la segunda fase de la política de transportes del Níger. Agregó que a la brevedad se establecería un fondo nacional de seguridad vial. Además manifestó que el sector público había puesto en marcha medidas para mejorar el funcionamiento de los puertos, los ferrocarriles y el transporte aéreo. Sin embargo, los recursos internos no eran suficientes para aplicar las políticas y los programas del Níger en materia de transportes. El representante del Níger pidió un adecuado apoyo de los donantes a este respecto.

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

28. Indicó las esferas en que se necesitaría asistencia de los donantes en forma de donaciones o de préstamos en condiciones favorables, y detalló las medidas tomadas por su Gobierno en las esferas del transporte ferroviario, las vías de navegación en el lago Victoria, las instalaciones de tránsito en los puntos fronterizos y la capacitación. Además, expresó el apoyo de su Gobierno al proyecto RAF/88/015 e instó a que la Autoridad de Coordinación del Transporte en Tránsito, en enlace con la UNCTAD, convocase una reunión de donantes para movilizar los fondos necesarios para reactivar el proyecto. Ello permitiría que la UNCTAD terminase las tareas pendientes del proyecto y que los países obtuviesen los beneficios derivados de éste.

29. El representante de Benin recordó que en 1993 se había aprobado el plan quinquenal de desarrollo, en el cual se prestaba especial atención al desarrollo del sector del transporte, particularmente las carreteras, los ferrocarriles y la infraestructura portuaria. Los objetivos concretos asignados al sector del transporte incluían el fortalecimiento del corredor de tránsito de Benin, la reducción del efecto de la falta de litoral de los países vecinos sin litoral, la creación de un medio favorable para que la competencia entre los ferrocarriles y las carreteras se realizara en condiciones de equidad, y la modernización y mejoramiento de la conservación de la infraestructura de transporte. Entre las actividades que debían llevarse a cabo dentro del plan quinquenal 1993-1997 para alcanzar estos objetivos cabía mencionar el desarrollo de redes viales y ferroviarias y del sector portuario. Como les sucedía a muchos otros países en desarrollo de tránsito, Benin tropezaba con grandes dificultades para asegurar la fluidez

del tránsito de mercancías por carretera desde y hacia los países sin litoral del norte al oeste a causa del mal estado de la infraestructura vial en ciertas partes de la red de carreteras. El desarrollo y rehabilitación de esa infraestructura y la supresión de los obstáculos consiguientes precisaban el apoyo de los países donantes y de las instituciones financieras.

30. El representante de la India dijo que apoyaba la adopción de medidas concretas y la creación de instalaciones que permitieran a los países en desarrollo sin litoral participar de manera efectiva en el comercio. Destacó la necesidad de abordar diversos aspectos de los problemas de tránsito y observó que para mejorar el contexto en que se desenvolvía el tránsito era preciso que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito llegaran a acuerdos de cooperación basados en la igualdad y en el beneficio mutuo. Señaló que la India estaba tratando de mejorar las carreteras y los ferrocarriles, incluso uniformando el ancho de las vías férreas de la India y Nepal. Otra medida para mejorar el contexto del tránsito era fomentar el comercio regional y subregional.

31. El orador observó que su delegación tenía algunas reservas sobre la adopción de nuevos instrumentos jurídicos en la esfera del tránsito. En cambio, era importante generar la voluntad política necesaria para mejorar el contexto del tránsito. Por lo que respecta a los arreglos de supervisión y seguimiento, subrayó que los arreglos multilaterales y bilaterales existentes eran el mecanismo de supervisión más adecuado, mientras que a nivel internacional podían intercambiarse puntos de vista.

32. El representante del Togo dijo que, si bien la economía mundial tendía a mejorar, los esfuerzos de desarrollo económico de los países en desarrollo sin litoral, en especial los de Africa, tropezaban con enormes dificultades. La deficiente aplicación de los acuerdos bilaterales y multilaterales y de las convenciones internacionales, agravada por la fragilidad de la infraestructura física, era el principal obstáculo para el desarrollo económico de los países sin litoral. El Togo proporcionaba servicios de tránsito a Burkina Faso, Malí y el Níger. El Gobierno había tomado una serie de medidas para simplificar los trámites administrativos y aduaneros para el tránsito de mercancías. Asimismo, periódicamente se organizaban reuniones con las autoridades de transporte de los países sin litoral que utilizaban el puerto de Lomé, a fin de mejorar el sistema de transporte en tránsito de la subregión. El Togo se había comprometido a trabajar por la solidaridad y la cooperación en la subregión. Sin embargo, para mejorar la infraestructura del transporte en tránsito se requería el apoyo de la comunidad de donantes. Al respecto, el representante del Togo pidió el apoyo de las instituciones financieras bilaterales y multilaterales para mejorar la carretera Lomé-Uagadugú-Niamey-Bamako.

33. El representante de Malawi observó que aunque su país tenía cuatro rutas de tránsito distintas, un problema importante eran los elevados derechos que había que pagar por el tránsito, particularmente en la ruta de Tete. Dijo que en su subregión, las cuestiones relacionadas con el tránsito se examinaban en el marco de la Comunidad de Desarrollo del Africa Meridional

(CODAM), el Mercado Común del Africa Meridional y Oriental (MECAMO) y la Unión Aduanera del Africa Meridional (UAAM). Si bien estas organizaciones subregionales habían podido establecer reglas y normas comunes sobre una serie de cuestiones relacionadas con el tránsito, el hecho de que en algunas rutas de tránsito no se aplicaran las normas convenidas hacía que siguiera existiendo una serie de problemas. Entre ellos cabía mencionar el costo elevado de los derechos de tránsito, los engorrosos trámites aduaneros y administrativos, la imposición de normas más estrictas en cuanto a la carga máxima por eje y la falta de seguridad de la carga en tránsito.

34. La asistencia técnica proporcionada en virtud de arreglos con el PNUD y la UNCTAD y por fuentes bilaterales, como la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), ayudaba a los países de la subregión a introducir sistemas nuevos, por ejemplo, el uso de cupones para el pago de los derechos de tránsito, a uniformar y simplificar los trámites de cruce de fronteras y a establecer comités nacionales de facilitación del comercio. Confiaba en que la comunidad internacional seguiría prestando apoyo a la subregión del Africa meridional en su intento por facilitar el transporte en tránsito.

35. Malawi quería expresar su reconocimiento a los donantes internacionales, en especial al Banco Mundial y a la USAID, que habían proporcionado financiamiento para proyectos del programa de modernización de la red ferroviaria de Malawi. Exhortó a la comunidad de donantes y a las instituciones de financiación del desarrollo a que proporcionaran ayuda a los proyectos regionales que seguían careciendo de financiamiento tales como el reacondicionamiento de la vía férrea Cuamba-Entre y Nacala; la rehabilitación de la faja de estacionamiento del aeropuerto internacional de Lilongwe; la construcción de nueva carretera que uniera el norte de Malawi con el puerto de Mpalungu en el lago Tanganyika en Zambia y la reparación de la vía férrea de Beira.

36. El representante de Malí dijo que su país era vasto y estaba escasamente poblado. Sus recursos naturales eran limitados y tropezaba con grandes dificultades para el transporte en tránsito. Malí había adoptado una estrategia económica que, entre otras medidas de importancia, preveía dotar de mayor autonomía de gestión al sector de los transportes y, en general, crear un ambiente macroeconómico y microeconómico propicio para que las actividades de transporte en tránsito se llevaran a cabo en forma eficiente. Malí aprovechaba la oportunidad que le daba la reunión para instar a la comunidad internacional a que prestara mayor apoyo al sector del transporte en tránsito.

37. El representante de Etiopía explicó que su país se había convertido en un país sin litoral tras la independencia de Eritrea en 1991. Por el puerto de Asab en Eritrea pasaba el 85% del comercio exterior de Etiopía, pero el tránsito era lento. Djibouti tenía a su cargo el 15% restante. En principio, cabía la posibilidad de que el puerto de Massawa en Eritrea fuera un importante puerto de tránsito para Etiopía, pero por el momento, su infraestructura era inadecuada para esos fines. Con el objeto de mejorar el

corredor de Djibouti, se había complementado la ruta ferroviaria con una carretera de grava que podía utilizarse para las emergencias. Etiopía había concertado acuerdos bilaterales con Eritrea y Djibouti para la utilización de sus rutas de tránsito. Etiopía estaba agradecida a la Unión Europea por la asistencia prestada en la evaluación de sus opciones de transporte en tránsito. Asimismo, necesitaba asistencia para la construcción de un puerto seco o de un depósito interior de contenedores.

38. El representante de Eritrea dijo que en 1992 su Gobierno declaró que el puerto de Asab era un puerto franco y puso a disposición de Etiopía todas sus instalaciones. En el puerto de Massawa también se prestaban servicios de tránsito a la parte septentrional de Etiopía. Esos servicios se intensificarían cuando se mejorara la carretera corredor que conectaba a Etiopía septentrional con el puerto. Los esfuerzos hechos por su Gobierno para solucionar los problemas internos y aliviar los de la subregión estaban en consonancia con sus principios y políticas de lograr la modernización por conducto de la cooperación. En consecuencia, su Gobierno estaba interesado en proporcionar al Gobierno de Etiopía servicios de tránsito y transporte apropiados y eficientes y, con esos fines, se habían adoptado medidas concretas, entre las que cabía mencionar las siguientes: la rehabilitación del puerto de Massawa, la reconstrucción de varias carreteras que unían los centros de producción de Etiopía con las carreteras de Eritrea y el mejoramiento de los sistemas de comunicación. Asimismo, se estaba haciendo todo lo posible para liberalizar los servicios de transporte y de tránsito. Los mejoramientos mencionados pudieron realizarse merced al apoyo financiero recibido de la comunidad de donantes. Se necesitaba apoyo adicional de los países donantes, de las instituciones financieras internacionales y de las organizaciones internacionales para prestar asistencia a Eritrea en sus esfuerzos de desarrollo.

39. El representante del Pakistán dijo que su país reconocía plenamente los problemas que enfrentaban los países sin litoral y, precisamente por esto, el Pakistán concedía, en forma bilateral, toda clase de servicios a los países sin litoral que utilizaban el Pakistán como país de tránsito. Asimismo, el Pakistán había tratado la cuestión en el plano regional. En virtud de un acuerdo cuatripartito entre Kazakstán, Kirguistán, China y el Pakistán se prestan servicios recíprocos de tránsito a los cuatro países signatarios. Esta ruta de tránsito tenía una longitud total de más de 3.500 km e incluía la carretera del Karakoram. También se había concertado un acuerdo para la ampliación de una vía férrea entre Uzbekistán y el Pakistán por el Afganistán. El representante del Pakistán solicitó la asistencia de los donantes para que los países de tránsito pudiesen mejorar y mantener sus rutas de tránsito y desarrollar nuevas rutas.

40. El representante de la Autoridad de Coordinación del Transporte en Tránsito señaló que su organización intergubernamental estaba integrada por Kenya, Uganda, Rwanda, Burundi y el Zaire. Esta organización prestaba asistencia a los países miembros para supervisar y examinar el progreso alcanzado en la aplicación del Acuerdo sobre el Tránsito por el Corredor Septentrional. La supervisión periódica llevada a cabo por la secretaría,

con el firme apoyo de la secretaría de la UNCTAD, permitía que los Estados miembros resolvieran numerosos problemas relacionados con la facilitación del tránsito. La secretaría del Corredor Septentrional y sus Estados miembros necesitaban un gran apoyo de la comunidad internacional para fortalecer su cooperación. Expresó su gratitud a los donantes, en particular a la Unión Europea, por haber prestado asistencia financiera para la construcción de carreteras y para inversiones en infraestructura. Dijo también que había que hacer más en este terreno y rogó a la comunidad internacional que aumentara su apoyo a las medidas que adoptaban los Estados miembros y la secretaría del Corredor Septentrional para mejorar el sistema de transporte en tránsito.

41. La representante del Paraguay dijo que el desarrollo del vasto potencial de su país se había visto afectado por el hecho de que era un país sin litoral. Con la firma del tratado entre el Paraguay y la Argentina en 1967 había comenzado la navegación libre recíproca en los ríos Paraná, Paraguay y en el río de la Plata. El proceso se fortaleció aún más mediante el mecanismo del MERCOSUR y de Hidrovía. El MERCOSUR era un mecanismo destinado a eliminar los obstáculos y facilitar el comercio, en tanto que Hidrovía, en el que participaban la Argentina, el Brasil, Bolivia, el Paraguay y el Uruguay había revitalizado mucho el transporte fluvial, que prácticamente había desaparecido. La oradora expresó el deseo de su Gobierno de alcanzar, a la brevedad, un entendimiento con sus asociados en Hidrovía, en relación con la ampliación de los servicios en las condiciones que prevalecen en el río de la Plata, de modo que Bolivia y el Paraguay pudieran ejercer libremente su derecho de acceso al mar.

42. Si había dicho esto había sido porque el objetivo de la Reunión en curso era buscar soluciones para atenuar los efectos negativos de la carencia de litoral y las ideas expuestas en el Simposio para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito con miras a adoptar acuerdos para el establecimiento de un sistema de transporte en tránsito eficiente y autosostenible. Su país apoyaba el proyecto de corredor terrestre bio-oceánico para la creación de una ruta alternativa que atravesaría los territorios del Brasil, el Paraguay y Bolivia y con ello daría acceso a puertos marítimos situados en Chile y el Perú. Para esto debería contarse con la ayuda internacional, sobre todo de los países donantes, a fin de que el Paraguay pudiera ejercer su pleno derecho a tener libre acceso al mar, lo que le permitiría competir en igualdad de condiciones en los mercados internacionales.

43. El representante de Burundi dijo que su país tenía tres rutas distintas, a saber: el corredor septentrional al puerto de Mombasa, el corredor central a través del puerto de Dar es Salam y un tercer corredor a través del África meridional. En el corredor septentrional existía el problema de que los trámites aduaneros y administrativos eran complicados. Su país estaba interesado en el desarrollo y el funcionamiento de la terminal de Isaka en Tanzania y, en ese contexto, instó a los donantes a que apoyaran ese proyecto. Pidió apoyo de los donantes para la adquisición de vagones de ferrocarril, ya que, en su opinión, los del corredor central eran inadecuados, así como apoyo para el desarrollo del transporte lacustre en el

lago de Tanganyika. También exhortó a la comunidad internacional a que proporcionara recursos financieros para construir un enlace ferroviario hasta su país y además pidió que se diera apoyo al proyecto de un tren-bloque en el corredor central.

44. La estrategia de transporte en tránsito de Burundi se basaba en la cooperación bilateral y subregional. En ese contexto, Burundi apoyaba firmemente los instrumentos subregionales, como la declaración aduanera de tránsito por carretera, el seguro subregional de responsabilidad civil para automotores y las normas de carga por eje.

45. El representante del Afganistán dijo que los análisis que figuraban en la documentación de la UNCTAD eran de gran utilidad para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Hizo hincapié en que se podría mejorar la eficacia de la supervisión y del seguimiento de los acuerdos de tránsito si esas tareas quedaban a cargo de órganos internacionales. Los países en desarrollo sin litoral enfrentaban numerosas dificultades, en particular los menos adelantados, por lo que instó a la comunidad de donantes a que les prestara la asistencia financiera y la cooperación técnica necesarias.

46. El Afganistán, además de ser un país sin litoral y menos adelantado, había sido devastado por la guerra, que había causado grandes daños a su infraestructura física en particular y a su desarrollo en general. Expresó la esperanza de que la comunidad internacional tendría plenamente en cuenta las necesidades de emergencia y de desarrollo del Afganistán.

Decisión de la Reunión

47. En su sesión plenaria de clausura, el 22 de julio de 1995, la Reunión aprobó un marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes (TD/B/LDC/AC.1/6). (Véase el texto del marco global en el anexo I.)

Declaraciones de clausura

48. El Director Encargado de la División de los Países Menos Adelantados y los Países en Desarrollo Sin Litoral e Insulares dijo que el espíritu de cooperación con que habían abordado el debate los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes demostraba claramente que existía la firme voluntad política de fomentar un marco global eficaz para la cooperación entre ellos en materia de transporte en tránsito. Este marco global constituía otro gran paso adelante en la cooperación internacional en esta esfera.

49. Recordó que, con el fin de que la comunidad internacional diera su apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la secretaría de la UNCTAD y la Asamblea General habían proporcionado desde 1973 una serie de foros para identificar las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito. En las reuniones que se habían celebrado sucesivamente se habían recomendado medidas con el

fin de mejorar los sistemas de transporte en tránsito. En los últimos años los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito habían ido alcanzando posturas comunes que fomentaban la cooperación entre ellos en materia de transporte en tránsito. La comunidad de los donantes, alabando este nuevo espíritu de cooperación, apoyaba una serie de proyectos importantes que tenían por objeto mejorar los sistemas de transporte en tránsito. Estos esfuerzos habían producido resultados alentadores, pero todavía no se habían cumplido enteramente las condiciones necesarias para que hubiera unos sistemas de transporte en tránsito eficaces y autosostenibles.

50. Teniendo todo esto en cuenta, la Asamblea General había decidido convocar en 1993 una reunión intergubernamental de expertos de países en desarrollo sin litoral y de tránsito con representantes de los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo. Los progresos hechos para aplicar las conclusiones y recomendaciones de esa reunión habían sido objeto de un primer examen en el Simposio para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y ahora se habían vuelto a examinar en la presente reunión de expertos gubernamentales.

51. El marco estratégico aprobado por la Reunión, en particular los mecanismos de seguimiento recomendados, deberían proporcionar un fuerte impulso a la aplicación efectiva de las medidas acordadas en los ámbitos nacional, subregional, regional e internacional. La secretaría de la UNCTAD, en colaboración con las comisiones económicas regionales, debería tratar de apoyar de forma activa la aplicación del marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito que se acababa de aprobar.

52. El representante de Mongolia, hablando en nombre de los países en desarrollo sin litoral, dijo que el marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes había creado unas bases adecuadas para futuras actuaciones concertadas cuyo objeto sería atender las inquietudes y las necesidades de desarrollo particulares de los países en desarrollo sin litoral de forma amplia y con un espíritu de colaboración.

53. El representante de Kazakstán felicitó a la secretaría de la UNCTAD por la documentación que había preparado para la reunión y el papel que había desempeñado en conseguir apoyo internacional a los países en desarrollo sin litoral. Los problemas de tránsito y de transporte de los países sin litoral del Asia central frenaban el progreso económico y democrático de estos países. Mejorar las condiciones existentes del transporte en tránsito, establecer otras rutas de tránsito y armonizar el marco jurídico y normativo del tránsito y el transporte del Kazakstán y los demás países del Asia central eran tres requisitos fundamentales para que hubiera un buen sistema de transporte en tránsito en la región. Su país apoyaba firmemente la cooperación en la esfera del transporte en tránsito en el marco de la Organización de Cooperación Económica. En su opinión, el marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes sería un instrumento valiosísimo para llevar a cabo actuaciones futuras en la esfera

del transporte en tránsito. La UNCTAD debería contribuir de forma importante a fomentar la aplicación de las recomendaciones de la Reunión y facilitar su seguimiento.

54. En su declaración de clausura el Presidente dijo que el marco global que se acababa de aprobar era el documento más completo que habían adoptado de común acuerdo los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y los que colaboraban en su desarrollo, pues abarcaba prácticamente todos los aspectos de la cooperación en la esfera del transporte en tránsito. El marco global constituía un hito de la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y los países donantes en materia de transporte en tránsito. El consenso de los países donantes indicaba que estos últimos se daban cuenta de la magnitud de los problemas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y estaban firmemente decididos a colaborar a los esfuerzos de estos países por superar tales problemas. Tras expresar su confianza en que la aplicación del marco global se llevaría a cabo con el mismo espíritu de comprensión y cooperación con que había sido negociado, dio especiales gracias al Gobierno de Noruega, cuyo apoyo financiero había facilitado la participación, tanto en el Simposio como en la Reunión, de una serie de representantes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. También agradeció el apoyo del PNUD, que había ayudado a financiar los preparativos sustantivos.

Capítulo II

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Apertura de la reunión

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

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

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

Presidente: Excmo. Sr. Percy MANGOAELE (Lesotho)

Vicepresidente: Sr. Xu JIN (China)

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

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

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

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

1. Elección de la Mesa
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos
3. Examen de los progresos realizados en el desarrollo de sistemas de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito
4. Propuestas para la adopción de nuevas medidas adecuadas
5. Otros asuntos
6. Aprobación del informe de la reunión.

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

59. En su sesión plenaria de clausura, el 22 de julio de 1995, la Reunión aprobó su proyecto de informe (TD/B/LDC/AC.1/L.2 y Add.1) y autorizó al Relator a que lo completara agregándole las deliberaciones de la sesión de clausura.

Anexo I

MARCO GLOBAL PARA LA COOPERACION EN MATERIA DE TRANSPORTE
EN TRANSITO ENTRE LOS PAISES EN DESARROLLO SIN LITORAL
Y DE TRANSITO Y LA COMUNIDAD DE DONANTES

INDICE

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1	20
I. CUESTIONES NORMATIVAS FUNDAMENTALES EN MATERIA DE TRANSPORTE EN TRANSITO	2 - 10	20
II. CUESTIONES SECTORIALES	11 - 29	23
A. Ferrocarriles	11 - 14	23
B. Carreteras	15 - 18	26
C. Instalaciones y servicios portuarios	19 - 20	28
D. Vías de navegación interior	21	30
E. Transporte aéreo	22	31
F. Comunicaciones	23	31
G. Función de la asistencia externa	24 - 28	32
H. Mecanismos de aplicación y seguimiento	29	35

INTRODUCCION

1. Las necesidades y problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han sido objeto de debates en diversos foros internacionales desde hace muchos años. Pese a las distintas iniciativas de esos países, a nivel nacional e internacional, y las formuladas por la comunidad internacional para superar esos problemas especiales, las dificultades a que siguen haciendo frente esos países siguen siendo formidables. Dentro de este contexto, la Asamblea General ha apoyado durante los últimos cuatro años un enfoque renovador para promover acuerdos de cooperación más eficaces entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus vecinos de tránsito y para promover una función de apoyo más activa de la comunidad de donantes. La Primera Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo, organizada con los auspicios de las Naciones Unidas en mayo de 1993, sirvió como un foro excepcional para promover esos acuerdos que brindan un marco para establecer sistemas eficaces y autosostenibles de transporte en tránsito. En la Reunión se consideró también la cuestión del papel que cabía desempeñar a la comunidad internacional en apoyo de esos esfuerzos. En las observaciones y recomendaciones formuladas en el Simposio para Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito, que se celebró en Nueva York del 14 al 16 de junio de 1995, de conformidad con la resolución 48/169 de la Asamblea General, se tuvieron plenamente en cuenta las necesidades y condiciones concretas de las diversas regiones y subregiones en que están situados los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Esas observaciones y recomendaciones fueron examinadas y convenidas en la Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo. Constituyen los elementos básicos para un nuevo programa mundial de cooperación triangular en materia de transporte en tránsito que se exponen sumariamente a continuación.

I. CUESTIONES NORMATIVAS FUNDAMENTALES EN MATERIA DE TRANSPORTE EN TRANSITO

2. Tanto los países sin litoral como los de tránsito suelen recurrir a políticas intervencionistas para obtener objetivos no económicos, como la creación inmediata de empleos en el sector del transporte por carretera o la protección de los ferrocarriles a fin de mejorar su rendimiento. A la larga, es importante tener en cuenta la viabilidad comercial del sector del transporte en tránsito, la calidad de los servicios y los precios que ha de pagar el usuario. Por consiguiente, se recomienda que:

- Los gobiernos contribuyan a crear un sector comercial orientado hacia el mercado liberalizando el comercio en los servicios de tránsito e instaurando un mercado competitivo donde los proveedores de tales servicios se muevan por afán de lucro.

3. A fin de mejorar la seguridad del tránsito, que puede verse perturbada por problemas que surjan en el corredor principal de tránsito, los países sin litoral procuran trazar rutas alternativas. Esta política ofrece también la posibilidad de comercializar el sector del tránsito fomentando la competencia entre los puertos y los corredores de tránsito. Sin embargo, sigue habiendo dos problemas latentes que se plantean a este respecto. El poner en funcionamiento las rutas alternativas puede requerir que los gobiernos intervengan considerablemente en los mercados para desviar a los importadores y a los exportadores de las rutas tradicionales, y esas intervenciones pueden repercutir desfavorablemente sobre los precios que deberán pagar los usuarios de los servicios de tránsito. Además, hay un conflicto inevitable de intereses, dado que la preocupación de los Estados ribereños consiste en velar por que las inversiones en infraestructuras de tránsito sean productivas y rentables y la capacidad de transporte no sea excesiva. Por consiguiente, se recomienda que:

- En los acuerdos de cooperación bilateral y subregional se prevean, cuando proceda, estas cuestiones a fin de asegurar la transparencia de los beneficios recíprocos que se derivan del establecimiento, la administración y el mantenimiento de una red de tránsito que garantice a los Estados ribereños el buen funcionamiento del tráfico de tránsito, que suele constituir una fuente importante de divisas, y que garantice a los Estados sin litoral el acceso futuro a los corredores de tránsito, que es un requisito de seguridad importante para esos Estados;
- La construcción y la ampliación de las rutas de tránsito se base en un análisis completo de los costos y los beneficios correspondientes, y que se evite la proliferación de rutas alternativas costosas que no estén justificadas por dicho análisis.

4. Los Estados sin litoral y de tránsito han adoptado una serie de medidas para coordinar las operaciones de transporte en tránsito, como parte de la aplicación de acuerdos oficiales de tránsito de ámbito bilateral y subregional o de acuerdos consultivos especiales. No obstante, la aplicación de estos acuerdos de coordinación sigue siendo en general escasa debido a la falta de mecanismos efectivos de ejecución y vigilancia. A este respecto, se recomienda que:

- Se refuercen, a nivel de las políticas y las operaciones, los actuales mecanismos institucionales de vigilancia y fomento de la aplicación de acuerdos y disposiciones, y allí donde no existan, se creen lo antes posible, y que se promueva con energía la participación de instituciones tales como las asociaciones de cargadores y los comités de facilitación del comercio, que tienen representantes del sector privado.

5. Durante mucho tiempo se han utilizado con éxito los acuerdos internacionales para promover sistemas de transporte en tránsito eficaces y confiables. Sin embargo, diversos países en desarrollo sin litoral y de tránsito no se han adherido a muchos de esos acuerdos, en parte como

consecuencia de la falta de conocimiento de los beneficios que les reportarían, y también de la falta de los mecanismos institucionales necesarios para adoptar las medidas necesarias para el proceso de ratificación y complementarlas. Por consiguiente, se recomienda que:

- Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito consideren la posibilidad de aumentar los esfuerzos para adherirse a esos convenios y que la comunidad de donantes y las organizaciones internacionales, incluida la UNCTAD, proporcionen a dichos países la asistencia técnica necesaria, según proceda.

6. La gestión equilibrada y racional de los ferrocarriles y las carreteras ofrece ventajas claras. Así pues, se recomienda que:

- Se formulen políticas que permitan a ambas modalidades de transporte competir lealmente por el tráfico de tránsito en condiciones comerciales.

7. Los elevados gastos de transporte en tránsito que deben afrontar los países sin litoral a causa de las distancias de transporte, las dificultades administrativas, las deficiencias de las infraestructuras de tránsito y las comunicaciones, los retrasos, los gastos de almacenamiento y las elevadas tarifas de tránsito seguirán siendo un asunto de interés primordial para esos países. Con todo, es posible recortar dichos gastos no sólo abordando estos problemas específicos del tránsito, sino también procurando decididamente disminuir la dependencia de los mercados extranjeros. Así pues, se recomienda que:

- Los países sin litoral consideren, en las situaciones apropiadas, medidas temporarias para reformar sus regímenes de producción y de comercio mediante la promoción de proyectos dirigidos a instaurar programas viables de sustitución de importaciones y a incrementar el comercio regional y subregional;
- Los países sin litoral y sus vecinos de tránsito exploten sus posibilidades de desarrollo creando empresas conjuntas en sectores como el turismo, la industria, la energía y la agricultura y procurando también reducir las tarifas de tránsito.

8. El sector del transporte en tránsito sigue adoleciendo de una gran escasez de mano de obra debidamente calificada, lo cual es causa de graves deficiencias en las operaciones del sector. Por tanto, se recomienda que:

- Se hagan esfuerzos decididos por fomentar programas de capacitación integrados destinados a todos los niveles del personal, desde los altos funcionarios y directivos hasta los pequeños empresarios, tanto en el sector público como en el privado, y que en estos programas haya cursos de capacitación para los instructores, se faciliten materiales de capacitación y, en los casos en que participen especialistas extranjeros, se cuente también con los correspondientes especialistas locales;
- Se desplieguen esfuerzos para mejorar la capacidad institucional en el sector del transporte en tránsito.

9. La degradación del medio ambiente sigue siendo un grave problema mundial, pero los países en desarrollo cuentan con menos medios para enfrentarse eficazmente con él. El desarrollo y la gestión de las infraestructuras de transporte en tránsito han provocado en muchos casos daños ambientales.

Así pues, se recomienda que:

- Los países sin litoral y de tránsito acuerden un conjunto de medidas de cooperación para facilitar el cumplimiento de las normas ambientales apropiadas;
- El fomento y el desarrollo de los sectores de transporte se basen en la gestión ambientalmente racional de los sistemas de tránsito y transporte y en el diseño eficaz de conformidad con normas ambientales convenidas.

10. El desarrollo de las infraestructuras de transporte en tránsito y su mantenimiento adecuado siguen siendo una de las preocupaciones principales de los países sin litoral y de tránsito afectados y de las instituciones donantes que invierten en este sector. Por tanto, se recomienda que:

- Los gobiernos de los países sin litoral y de tránsito, así como sus asociados en el desarrollo y el sector privado, asignen la máxima importancia al desarrollo y el mantenimiento eficaz de los programas de infraestructura de transporte en tránsito, incluida la movilización de recursos suficientes para esta labor.

II. CUESTIONES SECTORIALES

A. Ferrocarriles

11. Los ferrocarriles tienen una función importante en las redes de corredores de transporte en tránsito que unen los puertos marítimos con la mayoría de los países sin litoral. Sin embargo, los problemas de carácter normativo y de funcionamiento han reducido su eficacia y rentabilidad, así como la calidad de los servicios ofrecidos a los usuarios. En los lugares donde los ferrocarriles cuentan con una protección jurídica débil, se ha ido pasando gradualmente al tráfico de tránsito por carretera.

i) Aspectos normativos

12. Las políticas generales de las administraciones de ferrocarriles no han favorecido por lo general una gestión basada en criterios mercantiles. Entre las prácticas concretas que predominan en esas administraciones y que resultan perjudiciales para el funcionamiento del transporte ferroviario cabe citar las siguientes: la aplicación de normas de la administración pública que reducen la flexibilidad de las administraciones de ferrocarriles para satisfacer de manera eficiente y puntual las demandas de los usuarios; la indebida protección de los ferrocarriles contra otras modalidades de transporte competidoras; la financiación de empresas no comerciales por parte de algunos gobiernos; la escasa autonomía que tienen las autoridades ferroviarias para aprobar planes y gastos de capital y para supervisar el

funcionamiento de los servicios de manera periódica; la escasa coordinación de la gestión ferroviaria en el plano subregional, y la falta de conciencia de los efectos de la actividad ferroviaria en el medio ambiente.

Por consiguiente, se recomienda que:

- Los gobiernos consideren la posibilidad de conferir mayor autonomía de gestión a las autoridades ferroviarias poniendo en marcha los planes de reforma apropiados;
- En el funcionamiento de los ferrocarriles se consideren también los criterios comerciales, y se promueva la competencia con otras modalidades de transporte, así como sus funciones complementarias. Debe alentarse la privatización de algunos servicios de ferrocarriles, cuando sea factible;
- En los lugares donde los ferrocarriles deban funcionar sobre una base comercial, pero al mismo tiempo prestar "servicios públicos obligatorios", los gobiernos sufraguen los costos de tales servicios;
- Se promulguen disposiciones institucionales para verificar la seguridad, el grado de contaminación y las repercusiones ambientales del transporte ferroviario, sobre todo el de mercancías peligrosas.

ii) Infraestructura de tránsito ferroviario

13. En todas las regiones y subregiones se han puesto en marcha proyectos y programas importantes destinados a rehabilitar y ampliar la infraestructura ferroviaria de los principales corredores de tránsito. Entre los ejemplos más destacados cabe citar los siguientes: el proyecto Corredor de los Libertadores, de América Latina, que iniciaron Bolivia, el Perú, el Brasil, el Paraguay, el Uruguay, la Argentina y Chile, y cuyo objetivo consiste en crear una red coordinada de transporte intercontinental de carga; el programa de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Africa Meridional (SATCC) destinado a rehabilitar los corredores de tránsito ferroviario que conducen a los puertos de Mozambique, Angola, la República Unida de Tanzania y Namibia; el plan indio para convertir todas las actuales líneas de ferrocarril de un metro de entavía en líneas de vía ancha, del que también se beneficiará Nepal; los programas de rehabilitación de los corredores de tránsito ferroviario que unen los países sin litoral de las subregiones del Africa centrorientales y centrooccidentales con los puertos de los océanos Índico y Atlántico, respectivamente; el proyecto de Mashhad-Sarakhs, en la República Islámica del Irán, para vincular a las repúblicas de Asia central con los puertos del Golfo Pérsico; el proyecto de un corredor ferroviario transcontinental euroasiático que vincule a China y Europa occidental a través de los países miembros de la Organización de Cooperación Económica; y rutas ferroviarias que enlacen la región del Asia central con el Pakistán a través del Afganistán. Los problemas más preocupantes se refieren a la constante escasez de equipo, sobre todo de locomotoras y vagones, y a las deficientes condiciones de mantenimiento. Por tanto, se recomienda que:

- Se adopten medidas que permitan obtener más recursos para satisfacer necesidades actuales y futuras de equipo y de mantenimiento;
- Los gobiernos establezcan mecanismos más eficaces de aplicación de los acuerdos bilaterales y subregionales concertados entre las administraciones ferroviarias sobre cuestiones fundamentales, como los trámites de pago del equipo alquilado y los servicios prestados en régimen de intercambio; las condiciones de utilización y devolución de los vagones; la conservación de los vagones; la normalización del equipo ferroviario, los métodos de diagnóstico de averías y reparación de los vagones, y los procedimientos de consulta y arbitraje;
- Cuando sea necesario, se establezcan conexiones ferroviarias a nivel subregional, y también que los programas de rehabilitación de las redes ferroviarias incorporen las diversas novedades y adelantos tecnológicos.

iii) Cuestiones operacionales

14. La fluidez del transporte ferroviario de carga de tránsito sigue viéndose estorbada por una serie de dificultades operacionales que deberán también resolverse por medio de acuerdos y consultas bilaterales y subregionales. Por consiguiente, se recomienda que:

- Se facilite a los trenes el paso por las fronteras simplificando y armonizando los trámites de presentación de documentación y coordinando los horarios de trabajo;
- Se proporcione el equipo, el personal y las instalaciones apropiadas para la inspección de los ferrocarriles y se establezcan procedimientos normalizados de inspección en las fronteras;
- Los gobiernos hagan las gestiones necesarias para adherirse a los convenios internacionales pertinentes en materia de transporte ferroviario, como el Convenio internacional relativo al transporte de mercancías por ferrocarril (CIM), que comprende una serie de normas internacionalmente aceptadas que constituyen un marco válido y seguro para las actividades ferroviarias entre países;
- Se instauren regímenes eficaces de supervisión de las cargas a lo largo de los corredores de tránsito;
- Se amplíen y mantengan los programas de capacitación de ámbito nacional y subregional y se promuevan los programas de intercambio de personal ferroviario;
- Allí donde se sigan todavía trámites engorrosos, se instaure un régimen más simple que responda a las necesidades de los usuarios en lo que respecta a las demandas por responsabilidad civil y las solicitudes de indemnización.

B. Carreteras

15. Pese a que el transporte por carretera tal vez no sea la modalidad más rentable para los largos corredores de transporte en tránsito que unen los países sin litoral con los puertos marítimos, el tráfico ferroviario va disminuyendo en favor del tráfico por carretera dada la posibilidad que tiene éste de ofrecer mejores servicios por lo que respecta a la velocidad y seguridad del tránsito. Sin embargo, la consolidación de esta tendencia sigue encontrando dificultades debido a las trabas normativas y operacionales que habrá que suprimir con decisión si se desea que el sector del transporte por carretera conserve su ventaja competitiva sobre otras modalidades de transporte en tránsito.

i) Cuestiones normativas

16. Entre las principales cuestiones normativas figuran la legislación en materia de tránsito por carretera, las tarifas del transporte en tránsito, las disposiciones para la financiación de las carreteras, la gestión del transporte en tránsito por carretera y la coordinación de las actividades relacionadas con el tránsito por carretera. Así, a fin de subsanar las deficiencias actuales que siguen siendo tan frecuentes en estos ámbitos, se recomienda que:

- Se adopten a nivel bilateral y subregional normas y certificados comunes en cuestiones como seguridad vial, realización de pruebas a los vehículos y los conductores, permisos de circulación, licencias de conducir y normas para los vehículos;
- Los gobiernos adopten una política decidida de liberalización de los servicios de tránsito por carretera fomentando la competencia en el sector del transporte en tránsito por carretera;
- Los gobiernos hagan esfuerzos para armonizar las tarifas de tránsito a niveles bilateral, subregional y regional y se establezcan mecanismos de aplicación eficaces;
- Se estudie seriamente la posibilidad de establecer un régimen de pago simplificado para abonar las tarifas de tránsito a fin de simplificar los trámites de pago por la circulación de vehículos entre países;
- Los gobiernos, cuando proceda, concedan a las juntas de transporte por carretera mayor autonomía para aplicar decisiones de carácter empresarial;
- Se fomente también la participación de organizaciones del sector privado en la formulación de las políticas relativas al transporte en tránsito por carretera;
- Se regule la cuestión de los peligros ambientales que entraña el transporte por carretera fijando unas directrices normativas en materia de lucha contra la contaminación y de transporte de mercancías peligrosas por carretera.

ii) Infraestructura del tránsito por carretera

17. Las inversiones para ampliar la infraestructura del tránsito por carretera van en aumento. No obstante, habida cuenta de la magnitud de las inversiones necesarias, hace falta asignar recursos adicionales considerables de todas las fuentes para los proyectos de desarrollo de carreteras, en particular con asistencia de los asociados en el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El problema esencial, que afecta sobre todo a las rutas internacionales de camiones, radica en el mantenimiento deficiente de la infraestructura, que está estrechamente vinculado a la práctica muy difundida de sobrecargar los vehículos. Se han adoptado medidas nacionales y subregionales para imponer límites a la carga por eje y armonizar las reglamentaciones sobre el particular, pero estas tentativas han progresado poco debido a la escasa coordinación de los mecanismos de aplicación de las reglamentaciones uniformes recomendadas sobre la carga por eje, que incluyen el empleo del puente-báscula. Por tanto, se recomienda que:

- Se aumenten sustancialmente las inversiones procedentes de todas las fuentes para desarrollar la infraestructura de tránsito por carreteras de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;
- Se establezcan regímenes armonizados de reglamentaciones de la carga por eje y procedimientos de mantenimiento de las carreteras, a niveles bilateral y subregional;
- Se fortalezcan las instituciones existentes encargadas de vigilar la aplicación de las reglamentaciones y las disposiciones acordadas y se negocien y apliquen sanciones en los casos de incumplimiento;
- Las tarifas de tránsito por carretera cobradas a los vehículos que se dedican a esas actividades se destinen exclusivamente a mantener y mejorar las comunicaciones por carretera a fin de reducir al máximo los gastos de funcionamiento de los vehículos.

iii) Cuestiones operacionales

18. El tráfico de tránsito por carretera de muchos países sin litoral y de tránsito sigue viéndose limitado por diversos impedimentos y dificultades operacionales que habría que abordar en los planos nacional, bilateral y subregional. Por lo tanto, se recomienda que:

- Se adopten medidas más eficaces para armonizar y simplificar la documentación y los trámites aduaneros, los trámites de inmigración, las inspecciones de los cargamentos, el horario de los puestos fronterizos y otras prácticas que causan demoras en la circulación de la carga;

- Los gobiernos consideren la posibilidad de adoptar las medidas necesarias para adherirse y dar aplicación a los convenios internacionales pertinentes relacionados con el transporte por carretera, como el Convenio relativo al transporte internacional de mercancías por carretera (CMR), que contienen normas internacionalmente reconocidas que garantizan un funcionamiento eficaz y seguro del transporte por carretera entre países;
- Se amplíen las bases de datos regionales sobre el tránsito por carretera para facilitar su gestión y planificación operacional;
- Se revisen en los planos bilateral y subregional los sistemas de cuotas para distribuir los cargamentos de tránsito entre los transportistas nacionales y extranjeros y la práctica de las tarifas diferenciales de tránsito, como parte de la política más amplia de liberalizar la industria del transporte por carretera;
- Se establezca un plan común integrado de seguros de responsabilidad civil en los planos bilateral, subregional y regional;
- Se amplíen y mantengan programas nacionales y regionales de capacitación y que en el material de capacitación también se haga referencia a las prácticas y los reglamentos del transporte por carretera entre países.

C. Instalaciones y servicios portuarios

i) Cuestiones normativas

19. Aunque se han logrado algunos progresos, preocupa por igual a los países sin litoral y a sus países vecinos ribereños la persistente ineficacia de los puertos de sus regiones. Esa ineficacia se debe en parte a los defectos del marco normativo oficial en materia de puertos. Por consiguiente, se recomienda que:

- Los gobiernos procuren establecer mecanismos renovadores y de cooperación para mejorar las instalaciones y servicios portuarios para los países en desarrollo sin litoral;
- Los gobiernos fomenten la adopción de métodos de gestión más comerciales y que, si necesitan que parte del tránsito portuario esté sujeto a tasas no rentables, paguen por ese servicio;
- Se consideren medidas para dar a las administraciones de los puertos una mayor autonomía para efectuar reformas;
- Se examine seriamente la cuestión de la privatización de algunos sectores de las actividades portuarias;
- Los gobiernos estudien la posibilidad de permitir a las autoridades portuarias retener algunos de sus ingresos en divisas para adquirir parte del equipo que necesitan;

- Los gobiernos estudien la posibilidad de adoptar las medidas administrativas necesarias para adherirse y dar aplicación a los convenios internacionales pertinentes relativos a la seguridad portuaria, el control de la contaminación y las instalaciones y servicios portuarios para el tráfico de tránsito;
- Los gobiernos promuevan una mayor cooperación y coordinación entre las instituciones públicas y privadas que se ocupan del tráfico de tránsito en los puertos (administración de aduanas, personal de seguridad, autoridades portuarias, bancos comerciales, agentes despachadores y expedidores, compañías de seguros, etc.);
- Se aliente a las autoridades portuarias a buscar activamente nuevas oportunidades empresariales;
- Los países ribereños consideren la posibilidad de proporcionar a los países sin litoral el espacio necesario para el almacenamiento y el manejo de cargas en tránsito;
- Se aliente, cuando sea posible, a los países de tránsito a que adopten las disposiciones necesarias para realizar la entrega directa de las cargas de tránsito.

ii) Cuestiones operacionales y físicas

20. No obstante los progresos realizados, los puertos de mar siguen planteando un problema decisivo en el sistema de tránsito, a causa de diversas deficiencias materiales y limitaciones operacionales. Esas deficiencias y limitaciones se relacionan con diversos factores, como la mala calidad de los servicios de carga y descarga y almacenamiento de la carga en tránsito, que puede ocasionar pérdidas, daños y deterioro de las mercancías y aumentar el costo de esos servicios, los trámites engorrosos para el despacho de aduanas y la liberación de los cargamentos y la escasez de mano de obra especializada. Por consiguiente, se recomienda que:

- Las tarifas de almacenamiento sean competitivas y se basen en la capacidad del mercado;
- Si se ofrecen servicios de almacenamiento fuera de la zona del puerto, su utilización sea viable desde el punto de vista comercial;
- Se simplifiquen y armonicen aún más los trámites de liberación de las cargas en tránsito;
- En consultas entre los países sin litoral y los países de tránsito se aborden las cuestiones del nivel de la fianza por los cargamentos en tránsito, la inspección de los contenedores y la representación de operadores de los países sin litoral en el puerto para asegurar que no se impongan a los usuarios de los servicios de tránsito cargas financieras excesivas y quede garantizada la protección de sus mercancías;

- Las instituciones bancarias y de seguros se esfuercen aún más por promover acuerdos sobre seguros de almacén a almacén para los cargamentos en tránsito;
- Se promueva enérgicamente el establecimiento de puertos secos en los países sin litoral para garantizar la circulación ágil y económica de los cargamentos;
- La administración, en colaboración con los donantes, acepte reducir los múltiples elementos del equipo portuario para simplificar su conservación y el costo de los repuestos;
- Se amplíen y mantengan programas de capacitación para trabajadores portuarios que les permitan adaptarse a las nuevas tecnologías y procedimientos;
- Se fomente la industria de la expedición y el despacho de carga, en particular las empresas pequeñas y medianas, mediante programas generales de capacitación.

D. Vías de navegación interior

21. Mediante las vías de navegación interior se prestan servicios de tránsito a algunos países sin litoral, como Bolivia, Burundi, Malawi, Malí, el Níger, el Paraguay, la República Centroafricana, la República Democrática Popular Lao y Uganda. Los principales problemas para aumentar la eficacia de esos servicios son la infraestructura deficiente (capacidad de los buques, ayudas para la navegación y sistemas de comunicación por radio, etc.), la falta de un marco jurídico adecuado que regule las operaciones de transporte por ríos y lagos, las medidas ineficaces de lucha contra la contaminación y de mejora de la seguridad y los obstáculos operacionales relativos a la conexión entre la navegación interior y otras modalidades de transporte en tránsito.

Por consiguiente, se recomienda que:

- Se redoblen los esfuerzos por rehabilitar y ampliar la infraestructura de transporte por ríos y lagos a lo largo de los corredores, vinculando así a los países sin litoral con los puertos de mar;
- Los gobiernos establezcan un marco jurídico que sienta las bases para la colaboración en el plano subregional y garantice un sistema eficaz de tránsito por ríos y lagos, entre otras cosas mediante la adopción de medidas de control encaminadas a promover la seguridad en la navegación y la lucha contra la contaminación;
- Se establezcan mecanismos eficaces de conexión entre la navegación y las redes de transporte interno;
- Se estudie la posibilidad de desarrollar nuevas vías de navegación.

E. Transporte aéreo

22. El transporte aéreo sigue siendo una importante alternativa al tránsito de superficie, en particular para la importación de manufacturas de gran valor y la exportación de artículos perecederos (flores, frutos, verduras, carne, etc.) y alimentos muy costosos. No obstante, subsisten problemas operacionales e infraestructurales que limitan la expansión de la industria del transporte aéreo en la mayor parte de los países sin litoral.

Por consiguiente, se recomienda que:

- Se amplíe la infraestructura física (aeronaves, aeropuertos, instalaciones y equipos de carga y descarga y almacenamiento);
- Los gobiernos y las líneas aéreas cooperen en el desarrollo de sistemas apropiados de recogida y distribución de carga en los principales aeropuertos de los países sin litoral;
- Los gobiernos liberalicen su política de concesión de derechos de tránsito para los servicios regulares de transporte aéreo y levanten todas las restricciones sobre los vuelos de carga contratados, lo cual permitiría aprovechar mejor la capacidad de transporte actual;
- Se siga tratando de encontrar y aprovechar oportunidades para estimular el desarrollo del tráfico reduciendo las tarifas correspondientes a productos básicos, sectores, destinos o plazos; mediante esas reducciones se podrían desarrollar nuevos tipos de tráfico y, sobre todo, corregir los desequilibrios existentes en las corrientes de tráfico;
- Se sigan promoviendo los acuerdos de concentración del transporte aéreo en los planos bilateral, regional y subregional a fin de lograr economías de escala;
- Se amplíen y mantengan programas de capacitación en los planos nacional y subregional.

F. Comunicaciones

23. Las grandes distancias que separan a los países en desarrollo sin litoral de los puertos de mar y de los mercados de ultramar, situación agravada por la insuficiencia de los enlaces de comunicaciones con los diversos puertos y centros comerciales de esos países y entre los puertos y los mercados de ultramar, siguen representando una considerable desventaja que dificulta la rápida circulación de las cargas en tránsito. Esto suele provocar enormes demoras para el ingreso y el egreso de las cargas de los puertos, dada la irregularidad de las informaciones sobre los horarios de llegada y partida de cargas. Los gastos provocados por tales demoras pueden ser considerables.

Por lo tanto, se recomienda que:

- Se amplíen los servicios de telecomunicaciones, incluso mediante su liberalización, se aliente la participación del sector privado y se modernice su gestión.

G. Función de la asistencia externa

24. Deben adoptarse medidas concretas en los planos nacional, bilateral, subregional, regional e internacional, según proceda, para atender los problemas y necesidades de desarrollo especiales de los países en desarrollo sin litoral. Para ese fin, se requiere un mayor apoyo internacional, mediante la cooperación técnica y la asistencia financiera de los países desarrollados y de instituciones financieras y de desarrollo multilaterales, a fin de aumentar la capacidad de los países en desarrollo sin litoral de participar eficazmente en la rápida globalización de la economía mundial, con inclusión de la comercialización, las inversiones y los procesos de transferencia de tecnología a escala mundial.

25. Atender a las necesidades de establecer y mantener un sistema eficaz de transporte en tránsito suele ser tan costoso que los países sin litoral y de tránsito no pueden hacerlo por sí solos. Muchos de los países en desarrollo sin litoral se cuentan entre los países más pobres y padecen todas las desventajas extremas de los países menos adelantados. Hay que tener en cuenta que el mejoramiento de las prácticas, el mantenimiento de las instalaciones y la inversión en el sistema de tránsito, con el apoyo exterior necesario, son tareas que recaerán, en gran medida, en los países de tránsito, con miras a facilitar el tráfico de tránsito de los países sin litoral. Como la mayoría de los países de tránsito son también países en desarrollo y sus recursos son limitados, se espera que los asociados en el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito desempeñen una importante función dando apoyo a los programas de desarrollo del transporte en tránsito. En consecuencia, las medidas internacionales de apoyo y asistencia deben tener plenamente en cuenta la especial vulnerabilidad y las necesidades ecológicas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Por lo tanto, se recomienda que:

- Se estudie la posibilidad de aumentar sustancialmente la corriente de asistencia financiera y técnica de todas las fuentes y mecanismos existentes, incluido el sector privado;
- Se facilite asistencia financiera externa en forma de subsidios o en las condiciones más favorables posibles;
- Los criterios y procedimientos utilizados para evaluar la viabilidad de los proyectos y programas relativos a la infraestructura de transporte en tránsito, así como los utilizados para la aprobación de los fondos destinados a ellos, se ajusten de manera flexible a fin de tomar en cuenta las particulares debilidades económicas e institucionales de esos países;
- Se consideren seriamente otras modalidades de ayuda, tales como la financiación de los gastos locales y de los gastos periódicos y la asistencia no condicionada;
- Se aliente la inversión extranjera directa en los sectores del transporte y las comunicaciones;

- Se dé apoyo a los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito por introducir una gestión ambientalmente racional de los sistemas de tránsito y transporte y un diseño eficaz, mediante asistencia financiera y la transferencia de tecnología ambientalmente inocua, de conformidad con los capítulos 33 y 34 del Programa 21;
- Se estudie la posibilidad de proporcionar una asistencia financiera ampliada para:
 - La conservación de la infraestructura física de transporte en tránsito a lo largo de los corredores de superficie (carreteras, vías férreas, vías de navegación interior, puertos y puestos fronterizos) y de la infraestructura de aviación, cuando sea eficaz en función de los costos;
 - Nuevas inversiones encaminadas a instalar los eslabones ausentes en la cadena del transporte en tránsito, a mejorar la infraestructura de la aviación y a hacer extensivos los ferrocarriles a los países en desarrollo sin litoral;
 - La creación de nuevas rutas, atendiendo a la eficacia en función de los costos;
 - El desarrollo de proyectos de establecimiento de puertos secos en los países en desarrollo sin litoral, a fin de reducir los gastos de transporte en tránsito;
 - Proyectos para establecer puentes báscula en los puestos fronterizos;
 - Equipo para prestar servicios de tránsito (vehículos, material rodante, repuestos, transbordo, equipo de carga y descarga en el puerto, equipo de aduanas, etc.);
 - Proyectos conjuntos de comercio y producción para estimular el comercio subregional y regional;
 - La rehabilitación de la infraestructura de transporte de los países afectados por la guerra y las contiendas internas, y los desastres naturales y provocados por el hombre.

26. Un factor importante que determina los resultados del comercio exterior de los países en desarrollo sin litoral es el de los elevados gastos adicionales de transporte en tránsito que dichos países deben asumir y que hacen que sus exportaciones sean menos competitivas y sus importaciones más caras. En consecuencia, se recomienda que:

- En los programas existentes de facilitación del acceso a los mercados, se estudie la posibilidad de prestar particular atención a los productos de exportación que interesan a los países en desarrollo sin litoral, incluidos los sistemas generalizados de preferencias para los países menos adelantados y se estudien medios de prestar apoyo a esos países para reducir sus costos de importación.

27. La UNCTAD, las comisiones económicas regionales y las instituciones de asistencia técnica correspondientes deben seguir ampliando sus programas para apoyar los esfuerzos que realizan los países sin litoral y de tránsito para mejorar sus sistemas de transporte en tránsito y sus asociados en el desarrollo deben estudiar la posibilidad de proporcionar el apoyo financiero necesario para estos fines. Se recomienda que, cuando medie solicitud de los gobiernos interesados, presten asistencia para:

- Promover la aplicación de los acuerdos de tránsito y los acuerdos de cooperación bilaterales y subregionales convenidos y relacionados con las siguientes cuestiones: los sistemas de gestión entre ferrocarriles; la documentación de tránsito; las normas de ingeniería de carreteras y los procedimientos de conservación; la armonización de las tarifas que se cobran a los usuarios de las carreteras y la reglamentación de la carga por eje; la normalización de la reglamentación del tránsito por carretera; las operaciones de flete aéreo; los convenios internacionales de tránsito; los sistemas de fianza por mercancías en tránsito; la inspección de los contenedores y la simplificación de los sistemas de seguros de mercancías en tránsito;
- Promover políticas de transporte en tránsito orientadas a los mercados;
- Estimular el intercambio de experiencias relacionadas con el desarrollo y la gestión de sistemas de transporte en tránsito en las distintas regiones;
- Mantener normas internacionalmente aceptadas de protección ambiental en el sector del transporte en tránsito;
- Promover y aplicar programas de privatización dentro del sector del transporte, cuando proceda;
- Llevar a cabo los estudios técnicos necesarios para ayudar a los gobiernos a adoptar decisiones en materia de políticas;
- Apoyar programas de capacitación en las siguientes esferas:
 - La negociación de acuerdos de tránsito;
 - La documentación aduanera y los procedimientos de tránsito;
 - El despacho de aduanas y la reexpedición de los cargamentos en tránsito;
 - La seguridad de las carreteras;
 - La protección del medio ambiente en el sector del transporte en tránsito;
 - Los fletes aéreos;

- El transporte fluvial y lacustre;
 - Los seguros de tránsito;
 - La carga y descarga y el almacenamiento de los cargamentos en tránsito;
 - El desarrollo y la administración de los puertos secos;
 - La ampliación de las bases regionales de datos sobre el transporte por carretera.
- Prestar asistencia a los gobiernos para detallar las consecuencias de la adhesión a los convenios internacionales pertinentes.

28. Se recomienda además que:

- El PNUD y otras instituciones multilaterales de financiación así como los asociados en el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito estudien la posibilidad de proporcionar recursos a la UNCTAD para reactivar la asistencia técnica para los proyectos regionales y subregionales de transporte en tránsito en Africa y Asia.

H. Mecanismos de aplicación y seguimiento

29. A fin de facilitar la aplicación y el seguimiento del Marco Global aprobado por la segunda Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo se recomienda que la UNCTAD, en estrecha colaboración con las comisiones económicas regionales, coordine, según proceda todas las medidas necesarias al respecto. Se recomienda además que:

- Se organicen para cada subregión, cuando así lo soliciten los países interesados, grupos consultivos especiales, que determinarán los sectores apropiados para la adopción de medidas prioritarias a nivel nacional y subregional, redactarán programas de acción y especificarán sus plazos de aplicación y promoverán la aplicación de las medidas ya convenidas;
- La UNCTAD organice tales grupos consultivos en colaboración plena con los países sin litoral y de tránsito interesados, los países e instituciones donantes, las comisiones económicas regionales y las instituciones subregionales pertinentes;
- Los resultados de esas consultas, que se organizarán en 1996 y 1997, así como los progresos en la aplicación del Marco Global se examinen en la Tercera Reunión de Expertos Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo que se programe en 1997 con miras a estudiar la posibilidad de formular medidas concretas orientadas hacia la acción;

- El PNUD y otros organismos e instituciones donantes multilaterales y bilaterales consideren la posibilidad de proporcionar los recursos necesarios para organizar los grupos consultivos mencionados;
- Los países sin litoral y de tránsito fortalezcan los mecanismos institucionales de que dispongan actualmente para vigilar la aplicación de las reglamentaciones y prácticas de transporte en tránsito y que se preste a esos mecanismos el pleno apoyo político necesario.

Anexo II

ASISTENCIA

1. Estuvieron representados en la Reunión los Estados miembros de la UNCTAD siguientes: Afganistán, Alemania, Austria, Benin, Bolivia, Botswana, Burundi, Congo, China, Eritrea, Estados Unidos de América, Etiopía, Francia, Guinea, India, Irán (República Islámica del), Kazakstán, Kenya, Kirguistán, Lesotho, Malawi, Malí, Mongolia, Mozambique, Nepal, Níger, Nigeria, Pakistán, Paraguay, República Democrática Popular Lao, República Unida de Tanzania, Rwanda, Swazilandia, Tailandia, Togo, Turquía, Uganda, Uruguay, Uzbekistán, Zambia y Zimbabwe.
2. Estuvieron representadas en la Reunión las organizaciones internacionales siguientes: Oficina Internacional del Trabajo, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.
3. Estuvo representada en la Reunión la organización intergubernamental siguiente: Autoridad de Coordinación del Transporte en Tránsito por el Corredor Septentrional.

Anexo III

LISTA DE DOCUMENTOS

Documentos básicos

TD/B/LDC/AC.1/5	Programa provisional y anotaciones
UNCTAD/LLDC/SYMP/2 y Add.1	Informaciones transmitidas por algunos países y por organizaciones internacionales e intergubernamentales
UNCTAD/LLDC/SYMP/3	Mejora de los sistemas de transporte de tránsito en los países en desarrollo y su litoral y los países de tránsito: Observaciones y recomendaciones básicas
UNCTAD/LLDC/SYMP/4	Sinopsis regional y subregional de la situación actual y las dificultades del transporte en tránsito
UNCTAD/LLDC/SYMP/5	Propuestas para el desarrollo de un marco global para la cooperación en materia de transporte en tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes

Documentos de antecedentes

UNCTAD/LDC/90	Transit transport systems in East and Central Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/91	Transit transport systems for Bolivia and Paraguay: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/93	Transit transport systems in southern Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/94	Transit transport systems in West and Central Africa: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/96	Transit transport systems for Ethiopia: Issues, actions and constraints
UNCTAD/LDC/97	Selected basic transport indicators in the land-locked developing countries
UNCTAD/LDC/98	Transit transport systems in Asia: Issues, actions and constraints
A/49/277	Los sistemas de transporte de tránsito de los nuevos Estados en desarrollo independientes sin litoral del Asia central y de los países en desarrollo de tránsito que les son vecinos: situación actual y propuestas para el futuro

Otros documentos de antecedentes

UNCTAD/LDC/Misc.27	Contribution from ESCAP
UNCTAD/LDC/Misc.28	Contribution from ECLAC
UNCTAD/LDC/Misc.30	Contribution from ECA
UNCTAD/LDC/Misc.31	Contribution from the World Bank
UNCTAD/LDC/Misc.33	Contribution from the African Development Bank
UNCTAD/LDC/Misc.34	Contribution from ECE
UNCTAD/LDC/Misc.35	Contribution from UNDP
