



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

Distr.  
LIMITADA

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

---

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Segunda Reunión de Expertos Gubernamentales  
de Países en Desarrollo sin Litoral y de  
Tránsito y de Representantes de Países  
Donantes y de Instituciones Financieras y  
de Desarrollo  
Nueva York, 22 de junio de 1995

Proyecto de informe de la Segunda Reunión de Expertos  
Gubernamentales de Países en Desarrollo sin Litoral  
y de Tránsito y de Representantes de Países Donantes  
y de Instituciones Financieras y de Desarrollo

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

Relator: Sr. Mushi Jean Bosco BUTERA (Rwanda)

Adición

ÍNDICE

Capítulo

Párrafos

I.	EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO (tema 3 del programa); Y  PROPUESTAS PARA LA ADOPCIÓN DE NUEVAS MEDIDAS ADECUADAS (tema 4 del programa) . . . . .	1 - 17
----	--	--------

## Capítulo I

### EXAMEN DE LOS PROGRESOS REALIZADOS EN EL DESARROLLO DE SISTEMAS DE TRÁNSITO EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO SIN LITORAL Y DE TRÁNSITO (Tema 3 del programa)

Y

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

1. 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. El plan de desarrollo también contemplaba el desarrollo y mejoramiento del transporte ferroviario y por agua. Entre las actividades que debían llevarse a cabo en el período 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 desde y hacia los países sin litoral. Para superar los obstáculos de orden físico se precisaba el apoyo de los países donantes y de las instituciones financieras.

2. 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 las vías férreas de la India y Nepal. Otra medida para mejorar el contexto del tránsito era fomentar el comercio regional y subregional.

3. 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.

4. 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 África, 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-Ugadugú-Niamey-Bamako.

5. 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. Dijo que en su subregión, las cuestiones relacionadas con el tránsito se examinaban en el marco de la Comunidad del África meridional para el Desarrollo, el Mercado Común para el África Oriental y Meridional y la Unión Aduanera del África Meridional. Señaló que, 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.

6. 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 África meridional en su intento por facilitar el transporte en tránsito.

7. Malawi quería expresar su reconocimiento a los donantes internacionales, en especial al Banco Mundial y a la USAID, que proporcionaban financiamiento para proyectos. Los proyectos en curso comprendían el reacondicionamiento de la vía férrea Cuamba-Entre Lagos-Nacala; la rehabilitación de la faja de estacionamiento del aeropuerto internacional de Lilongwe; la nueva carretera que une Malawi septentrional y Tanzania; y la reparación de la vía férrea de Beira.

8. El representante de Malí explicó que el territorio de su país era vasto y estaba escasamente poblado. Sus recursos naturales eran limitados y tropezaba con grandes dificultades para el transporte en tránsito. De acuerdo con su actual estrategia económica, Malí asignaba gran importancia a dotar de autonomía a los ferrocarriles nacionales y, en general, a crear un ambiente macroeconómico y microeconómico propicio para que las actividades de transporte en tránsito se llevaran a cabo en forma eficiente. Aprovechaba la oportunidad que le daba la reunión para instar a la comunidad internacional a prestar mayor apoyo al sector del transporte en tránsito.

9. El representante de Etiopía explicó que su país había quedado 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 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, solicitó asistencia para la creación de un puerto seco.

10. El representante de Eritrea dijo que en 1992 su Gobierno declaró que el puerto de Asab era un puerto libre, 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 habían estado 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 unen 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.

11. El representante del Pakistán dijo que su país reconocía plenamente los problemas que enfrentaban los países sin litoral y, fue con ese espíritu que el Pakistán amplió, en forma bilateral, todos los servicios para los países sin litoral que utilizaban al Pakistán como país de tránsito. Asimismo, el Pakistán trató 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. 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.

12. 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 gobiernos 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.

13. La representante del Paraguay dijo que el desarrollo del vasto potencial de su país se veía afectado por el hecho de ser un país sin litoral. Con la firma del tratado entre el Paraguay y la Argentina en 1967 comenzó 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 es un mecanismo destinado a eliminar los obstáculos y facilitar el comercio, en tanto que Hidrovía, en el que participan la Argentina, el Brasil, Bolivia y el Paraguay, revitalizó 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 tener acceso directo al mar y desde el mar.

14. 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. Señaló que 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. Asimismo, 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.

15. 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.

16. 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. Señaló las numerosas dificultades que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral, en particular los menos adelantados e instó a la comunidad de donantes a que les prestara la asistencia financiera y la cooperación técnica necesarias.

17. El Afganistán, además de ser un país sin litoral y menos adelantado, había sido devastado por la guerra que causó 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.