



# Asamblea General

Distr. general  
16 de octubre de 2007  
Español  
Original: inglés

---

Sexagésimo segundo período de sesiones

## Segunda Comisión

Tema 57 b) del programa

**Grupos de países en situaciones especiales: medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: resultados de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito**

### **Carta de fecha 9 de octubre de 2007 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Representante Permanente de Mongolia ante las Naciones Unidas**

Tengo el honor de transmitirle adjunto el informe de la Reunión Temática sobre Comercio Internacional y Facilitación del Comercio (véase el anexo I). La Reunión, que se celebró en Ulaanbaatar, el 30 y 31 de agosto de 2007, forma parte del proceso preparatorio del examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 61/212 de la Asamblea General.

Participaron en la Reunión los principales interesados en el Programa de Acción de Almaty, a saber, los países en desarrollo sin litoral, los países en desarrollo de tránsito, los países donantes y las organizaciones regionales, subregionales e internacionales. La Reunión aprobó un resumen del Presidente (véase el anexo II).

Agradecería tuviera a bien hacer distribuir la presente carta y sus anexos como documento de la Asamblea General en su sexagésimo segundo período de sesiones, en relación con el tema 57 b) del programa.

(Firmado) Enkhsetseg **Ochir**  
Embajador  
Representante Permanente



**Anexo I de la carta de fecha 9 de octubre de 2007 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Representante Permanente de Mongolia ante las Naciones Unidas**

**Informe de la Reunión Temática sobre Comercio Internacional y Facilitación del Comercio celebrada como parte del proceso preparatorio del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty**

Ulaanbaatar, 30 y 31 de agosto de 2007

**I. Introducción**

1. En su resolución 61/212, la Asamblea General, decidió celebrar en 2008 una reunión de examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El examen de mitad de período iría precedido de preparativos sustantivos en los planos nacional, subregional y regional, de la forma más eficaz, mejor organizada y con la más amplia participación posibles. En el proceso de examen deberían utilizarse eficazmente los mecanismos intergubernamentales a nivel mundial y regional, incluidos los de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como material sustantivo y datos estadísticos pertinentes. La Asamblea General pidió a la Oficina del Alto Representante para los Países menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo que coordinara el proceso preparatorio. También pidió a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluidas la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, las comisiones regionales y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes que proporcionarían el apoyo necesario al proceso de examen, en el marco de sus respectivos mandatos. La reunión de Ulaanbaatar fue la segunda reunión temática organizada en 2007 para aportar con soluciones sustantivas al examen de mitad de período centrándose en dos de las cinco prioridades de Almaty. La primera reunión temática se celebró en Uagadugú, (Burkina Faso) del 18 al 20 de junio de 2007 y se centró en el desarrollo de la infraestructura del transporte en tránsito. Los resultados de estas reuniones temáticas constituirán contribuciones sustantivas al examen de mitad de período que se efectuará en 2008.

2. La Reunión temática sobre Comercio Internacional y Facilitación del Comercio fue la segunda reunión temática organizada en 2007 para aportar contribuciones sustantivas al examen de mitad de período, centrándose en dos de las cinco prioridades de Almaty. La primera reunión temática, que se celebró en Uagadugú del 18 al 20 de junio de 2007, se centró en el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito. Los resultados de estas reuniones temáticas constituirán contribuciones sustantivas al examen de mitad de período que se efectuará en 2008.

3. Participaron en la Reunión de Ulaanbaatar los Ministros de Comercio y altos funcionarios encargados del comercio de países en desarrollo sin litoral y de tránsito, representantes de los países donantes, organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, instituciones financieras internacionales y organizaciones regionales y subregionales competentes, con miras a examinar los progresos realizados en la aplicación de la prioridad 3 del Programa de Acción de Almaty, relativa al comercio internacional y la facilitación del comercio. La Reunión eligió Presidente al Sr. Davaadorj Tseren, Ministro de Comercio e Industria de Mongolia. Fueron elegidos Vicepresidentes los representantes de Malí y Bangladesh y Vicepresidente-Relator el representante de Suiza. El 31 de agosto de 2007, la Reunión aprobó un resumen del Presidente, que se reproduce en el anexo II. Véase la lista de participantes en el anexo III.

4. Asistieron a la sesión de apertura de la Reunión el Sr. Miyegombo Enkhbold, Primer Ministro de Mongolia, el Secretario General Adjunto y Alto Representante para los Países menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo; el Sr. Tsegmid Tsengel, Ministro de Carreteras, Transporte y Turismo de Mongolia y Director del Comité Nacional de Facilitación del Comercio y del Transporte; el Sr. Amadou Daouda Diallo, Jefe de Gabinete del Ministerio de Comercio e Industria de Malí y Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral; el Administrador Auxiliar y Director Regional para África del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Secretario Ejecutivo Adjunto y Oficial Interino Encargado de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico.

## II. Sesión de Apertura

5. En su declaración, el Sr. Miyegombo Enkhbold, Primer Ministro de Mongolia, dijo que los países en desarrollo sin litoral tenían por misión y por objetivos comunes desarrollar relaciones comerciales mutuamente beneficiosas basadas en las normas del libre comercio, crear relaciones comerciales más favorables con todos los socios comerciales y ampliar los mercados de exportación.

6. El Primer Ministro insistió en que los países de tránsito debían reducir los costos del transporte de tránsito que sufragaban los países en desarrollo sin litoral, proporcionando un trato especial y preferencial a los productos de importación y exportación en tránsito procedentes de esos países, lo que sería un paso para fomentar la competencia leal. En esta esfera era indispensable colaborar estrechamente con los asociados de tránsito.

7. El Primer Ministro observó que Mongolia estaba negociando un acuerdo de transporte de tránsito con la Federación de Rusia y China para reducir los costos del transporte de tránsito y simplificar el despacho y levante de las mercancías y las operaciones de transbordo. Su Gobierno había establecido un Comité Nacional de Facilitación del Comercio y del Transporte y había anunciado que en 2006 y 2007 se celebraría el Año de la Facilitación del Comercio. Mongolia se estaba esforzando mucho por crear un entorno jurídico más favorable a fin de mejorar las operaciones aduaneras, introduciendo enmiendas en su Ley de Aduanas. En 2006 Mongolia se había sumado al Convenio Internacional revisado sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros de la Organización Mundial de Aduanas y

el año anterior había ratificado el Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Vial Asiática.

8. Para terminar, recalcó que en esta era de globalización eran de importancia vital los esfuerzos coordinados de la comunidad internacional por alcanzar los objetivos enunciados en el Programa de Acción de Almaty. La cabal y efectiva aplicación del Programa de Acción de Almaty contribuiría considerablemente a aumentar los beneficios que aportaba el comercio internacional, asegurando así el desarrollo económico sostenible y aliviando la pobreza en todos los países en desarrollo sin litoral.

9. En su declaración el Secretario General Adjunto y Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo dijo que, aunque las dificultades que planteaba la falta de litoral se hacían sentir en todos los aspectos del proceso de desarrollo y en el alivio de la pobreza, su impacto en el comercio exterior era especialmente grave. Aunque la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial seguía siendo minúscula, a pesar de que había aumentado gracias a la reciente subida de los precios de los productos básicos, en 2006 sólo representó el 0,76% de las exportaciones mundiales totales y el 0,74% de las importaciones mundiales totales de mercancías.

10. El Secretario General Adjunto expuso sus ideas sobre lo que era preciso hacer en la esfera del comercio internacional y la facilitación del comercio. La comunidad internacional debía garantizar a las mercancías procedentes de los países en desarrollo sin litoral un mejor acceso a los mercados y dar más prioridad y más apoyo a las iniciativas que tuvieran por objeto poner en práctica medidas de facilitación del comercio, proporcionando una asistencia técnica muy necesaria para impulsar las exportaciones de esos países. Los países en desarrollo sin litoral debían reforzar sus medidas concertadas en las conversaciones comerciales de la Organización Mundial del Comercio, en especial en las negociaciones sobre facilitación del comercio, basándose en la Plataforma de Asunción para la Ronda de Doha para el Desarrollo y en la recién aprobada Declaración de Ulaanbaatar. A nivel nacional, los países sin litoral y de tránsito debían aplicar varias medidas de política para facilitar los procedimientos de importación y exportación, y a nivel subregional, debían tomar diversas medidas de facilitación del comercio para asegurar la rápida circulación de las mercancías en tránsito.

11. El principal objetivo de la Reunión consistía en revisar los progresos realizados a nivel nacional, subregional, regional e internacional en aplicación de la prioridad 3 del Programa de Acción de Almaty relativa al comercio internacional y la facilitación del comercio, y en pensar en las medidas que era preciso tomar en el futuro para seguir reforzando la alianza mundial a fin de establecer sistemas eficientes de transporte en tránsito. Era preciso hacer más si se pretendía que los países sin litoral obtuvieran mayores beneficios del comercio internacional. Se manifestó decididamente a favor de una acción colectiva en el contexto de las negociaciones comerciales de la Ronda de Doha y de la aplicación efectiva de medidas de facilitación del comercio a nivel regional y bilateral. La comunidad internacional debía prestar más asistencia técnica en función de la demanda para reforzar la capacidad de los países en desarrollo sin litoral de aplicar reformas de facilitación del comercio.

12. El Secretario General Adjunto tomó nota de la decisión de la Asamblea General de convocar una reunión de examen a mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty en 2008 y consideró que esa decisión era indicativa de la determinación de la comunidad internacional de aplicar cabal y efectivamente el Programa. El examen era una importante actividad para evaluar lo que se había logrado hasta el momento, lo que se podría haber hecho mejor, y cómo podría utilizarse de forma eficaz la segunda mitad del período de ejecución para avanzar hacia la consecución de los objetivos a fin de ayudar a los países en desarrollo sin litoral a participar de forma efectiva en el sistema de comercio internacional. Recalcó la importancia crucial de los resultados de la Reunión, que aportarían una contribución sustantiva al examen de mitad de período de 2008. Terminó reconfirmando que las Naciones Unidas, en general, y su Oficina, en particular, seguirían apoyando los esfuerzos de los países en desarrollo sin litoral y de sus vecinos de tránsito por lograr la plena y efectiva aplicación del Programa de Acción de Almaty.

13. El Ministro de Carreteras, Transporte y Turismo de Mongolia y Director del Comité Nacional de Facilitación del Comercio y del Transporte expuso en detalle las actividades de Mongolia para aplicar la prioridad 3 del Programa de Acción de Almaty, que el Primer Ministro había presentado. Se refirió a las dificultades con que tropezaba Mongolia en su comercio exterior, que se debían fundamentalmente a factores como los estrictos controles de fronteras y las inspecciones aduaneras resultantes de la burocracia, el requisito de efectuar depósitos de garantía de las mercancías en tránsito, las demoras imprevistas, la inmovilización de la carga y la pérdida o los daños totales o parciales de la carga, así como las insuficientes medidas de seguridad del transporte en las carreteras de sus vecinos de tránsito y la imposibilidad de utilizar la red interna de carreteras de China para el tránsito internacional. Insistió en la necesidad de revisar las leyes y reglamentos vigentes sobre facilitación del comercio y del transporte.

14. El Ministro explicó el funcionamiento y los objetivos del recién establecido Comité Nacional de Mongolia para la Facilitación del Comercio y del Transporte, entre los que estaba la colaboración para lograr la firma del Acuerdo Tripartito de Tránsito entre los Gobiernos de la Federación de Rusia, la República Popular de China y Mongolia y propuso que se cooperara en el ámbito de la facilitación del comercio y del transporte con la Comisión Económica para Europa.

15. En su declaración, el Jefe de Gabinete del Ministerio de Comercio e Industria de Malí, y Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, rindió homenaje al Sr. Cheick Sidi Diarra como anterior Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral y le felicitó por su nombramiento como Secretario General Adjunto y Alto Representante de las Naciones Unidas. Recordó que la primera reunión temática en preparación del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty se había celebrado en su país en junio de 2007 y gracias a ella se habían aprobado muchas recomendaciones sobre la forma de seguir aplicando la prioridad 2 del Programa de Acción de Almaty, relativa al desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura de tránsito.

16. Insistió en que para lograr que la participación de los países en desarrollo en el sistema de comercio internacional mejorara significativamente era indispensable la solidaridad del Grupo. Reafirmó que los países en desarrollo sin litoral debían mantener un diálogo abierto y cooperar con sus vecinos de tránsito, así como con la

comunidad de donantes, con miras a lograr resultados concretos por lo que hacía al apoyo técnico y financiero necesario.

17. El Administrador Auxiliar y Director Regional para África del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, dijo que al llegar a la mitad del período previsto para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio, era indispensable que todos los interesados intensificaran sus esfuerzos por lograr los objetivos acordados y promover el desarrollo humano sostenible, sobre todo en el caso de los países que corrían peligro de no alcanzarlos. Lamentablemente, muchos de los países en desarrollo sin litoral, la mayoría de ellos en el África subsahariana, la región de la que se encargaba en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, entraban en esta categoría.

18. Agregó que si bien el comercio era un poderoso motor del crecimiento en la actual economía globalizada, la mayor parte de los países sin litoral y de los países menos adelantados de tránsito sólo obtenían de él beneficios muy limitados. Además, las divergencias entre los indicadores del desarrollo humano de los países sin litoral y de los países en desarrollo ribereños iban en aumento.

19. Dijo que los problemas se podían superar con actividades concretas y bien dirigidas. En el Programa de Acción de Almaty, la comunidad internacional se había comprometido a atender a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y a establecer un marco de acción global para desarrollar sistemas de transporte de tránsito eficientes en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

20. El Secretario Ejecutivo Adjunto y Oficial interino Encargado de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico agregó que la adhesión a la Organización Mundial del Comercio era una forma indispensable de integrarse de manera previsible y estable en esos sistemas y observó que la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, mediante su efectiva asociación con la Organización Mundial del Comercio, había prestado asistencia técnica a todos sus miembros para ese fin.

21. Si bien los problemas que planteaba la falta de litoral eran enormes, juntos, estos países podían convertir estos problemas en oportunidades y de hecho el actual entorno económico regional y mundial ofrecía más oportunidades que nunca antes. Aseguró a la Reunión que la Comisión haría todo lo posible por ayudar a aplicar el Programa de Acción de Almaty, ante todo en el contexto de los próximos preparativos regionales para el examen a mitad de período.

### **III. Intercambio de opiniones sobre la participación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio internacional y progresos realizados en materia de facilitación del comercio**

22. Hicieron declaraciones los siguientes jefes de delegaciones de Estados Miembros de las Naciones Unidas: el Sr. Yogeshwar Varma, Embajador de la India en Mongolia, Jefe de la Delegación de la India; el Sr. Akhtaruz Zaman Khan Kabir, del Ministerio de Comercio de Bangladesh; el Sr. Anvar Ibrohimov, del Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio de Tayikistán; el Sr. Juan Buffa, Representante Permanente Adjunto del Paraguay ante las Naciones Unidas, el

Sr. Prachanda Man Shrestha, del Ministerio de Industria, Comercio y Suministros de Nepal; el Sr. Popane Lebesa, Ministro de Comercio e Industria, Cooperativas y Comercialización de Lesotho; el Sr. Phineas Chivazve Chiota, Viceministro de Industria y Comercio Internacional de Zimbabwe; el Sr. Gjorgji Avramchev, Embajador, Misión Permanente de la ex República Yugoslava de Macedonia ante la Oficina de las Naciones Unidas en Ginebra; el Sr. Enkhbold Voroshilov, del Ministerio de Comercio e Industria de Mongolia; el Sr. Siasavath Savengsuka, Viceministro de Comercio e Industria de la República Democrática Popular Lao; el Sr. Yu Hong Yao, Embajador de la República Popular de China en Mongolia; el Sr. Sonam P. Wangdi, del Ministerio de Comercio e Industria, de Bhután; la Sra. Rahmanova Anarkan, del Ministerio de Desarrollo Económico y Comercio de Kirguistán; el Sr. Elmar Mammadov, de la Misión Permanente de Azerbaiyán ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras Organizaciones Internacionales en Ginebra; el Sr. Botshableo Mafatlane, del Ministerio de Comercio e Industria de Botswana; la Sra. Fernande Hounbedji, de la Misión Permanente de Benín ante las Naciones Unidas; el Sr. Khalil Nasri, de la Misión Permanente del Afganistán ante la Oficina de las Naciones Unidas y otras Organizaciones Internacionales en Ginebra, el Sr. Muhammad Ashraf Khan, del Ministerio de Comercio del Pakistán.

#### **IV. Actividades de las organizaciones internacionales y regionales para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la esfera del comercio internacional y la facilitación del comercio**

23. Presentaron ponencias los representantes de los siguientes órganos internacionales y regionales: la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de la Secretaría de las Naciones Unidas; la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico; la Organización Mundial de Aduanas; el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo; la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo; la Comisión de la Unión Africana; el Banco Mundial; el Banco Asiático de Desarrollo; la Unión Internacional de Transportes por Carretera y la Agencia de Cooperación y de Información para el Comercio Internacional.

#### **V. Sesión de clausura**

24. La Reunión Temática aprobó un resumen del Presidente (véase el anexo II).

## **Anexo II de la carta de fecha 9 de octubre de 2007 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Representante Permanente de Mongolia ante las Naciones Unidas**

### **Resumen de la Presidencia aprobado en la Reunión Temática sobre Comercio Internacional y Facilitación del Comercio**

#### **Introducción**

1. En su resolución 61/212, la Asamblea General decidió celebrar en 2008 una reunión de examen de mitad de período de la aplicación del Programa de Acción de Almaty. El examen de mitad de período iría precedido de preparativos sustantivos en el plano regional, de la forma más eficaz, mejor organizada y con la más amplia participación posible. En el proceso de examen también deberían utilizarse eficazmente los mecanismos intergubernamentales a nivel mundial y regional, incluidos los de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como material sustantivo y datos estadísticos pertinentes. La Asamblea General pidió a la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo que coordinara el proceso preparatorio. También pidió a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluidas la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, las comisiones regionales y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes que proporcionaran el apoyo necesario al proceso de examen, en el marco de sus respectivos mandatos.
2. En el Programa de Acción de Almaty, aprobado en la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, que se celebró en Almaty en 2003, se reconoció que la marginación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema comercial internacional obedece al elevado costo de las transacciones comerciales. El excesivo costo del transporte constituye un obstáculo importante para acceder a los mercados extranjeros. En el Programa de Acción de Almaty también se tomó nota del pedido de los países en desarrollo sin litoral de que en las negociaciones en curso sobre el acceso a los mercados de los productos agrícolas y no agrícolas se prestara particular atención a los productos de interés especial para los países en desarrollo sin litoral.
3. En el Programa de Acción de Almaty se citan los ineficientes trámites de aduanas y de cruce de fronteras, los excesivos requisitos de documentación y la falta de una infraestructura de transporte adecuada, así como las costosas transacciones bancarias, como principales causas del más elevado costo de las transacciones comerciales para los países en desarrollo sin litoral. La dependencia de los sistemas de transporte de tránsito de sus países vecinos hace a los países en desarrollo sin litoral vulnerables ante los procesos externos y pone de manifiesto la necesidad de la cooperación bilateral y regional.
4. La Reunión Temática sobre Comercio Internacional y Facilitación del Comercio fue la segunda reunión temática organizada en 2007 para aportar contribuciones sustantivas al examen de mitad de período, centrándose en dos de las

cinco prioridades de Almaty. La primera reunión temática, que se celebró en Uagadugú del 18 al 20 de junio de 2007, se centró en el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito. Los resultados de ambas reuniones temáticas constituirán contribuciones sustantivas al examen de mitad de período que se efectuará en 2008.

5. Participaron en la Reunión ministros de comercio y altos funcionarios encargados del comercio de países en desarrollo sin litoral y de tránsito, así como representantes de los países donantes, organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, instituciones financieras internacionales y otras organizaciones regionales y subregionales competentes, con miras a examinar y evaluar los progresos realizados en la aplicación de la prioridad 3 del Programa de Acción de Almaty relativa al comercio internacional y la facilitación del comercio. En la Reunión también se deliberó sobre las medidas futuras necesarias para aumentar la participación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema de comercio internacional y seguir fortaleciendo la alianza mundial con objeto de establecer sistemas eficaces de transporte de tránsito.

## **I. Análisis de la situación actual**

6. Si bien se han realizado avances desde 2003, aunque de manera desigual, el Grupo de Países en Desarrollo sin Litoral sigue estando marginado del comercio internacional de mercancías, lo que les impide aprovecharse de los beneficios de la globalización y utilizar el comercio como instrumento para alcanzar sus objetivos de desarrollo. En el último decenio, la proporción de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial ha seguido siendo mínima, siendo su participación en 2006 del 0,76% y el 0,51% en el comercio de mercancías y servicios, respectivamente. El incremento reciente de su participación obedece al aumento del precio de los productos básicos.

7. El elevado costo de las transacciones comerciales sigue siendo una de las causas principales, dada la falta de acceso al mar de los países en desarrollo sin litoral, así como su lejanía y aislamiento respecto de los mercados mundiales y su dependencia de los servicios y las políticas de tránsito de los países de tránsito vecinos. Los elevados costos del transporte, sumados a las demoras, tasas y obstáculos derivados de los engorrosos trámites de aduanas y cruces adicionales de puertos y fronteras y otras limitaciones normativas, constituyen el impedimento más importante para el acceso equitativo a los mercados mundiales y la competencia de los países en desarrollo sin litoral con sus socios comerciales. Los costos comerciales aumentan los precios en los mercados nacionales, socavan la competitividad y restringen la capacidad de las empresas para exportar al exterior.

8. El proceso de adhesión a la Organización Mundial del Comercio plantea importantes problemas a los países en desarrollo sin litoral, tanto en términos de capacidad humana como de los compromisos que se trata de obtener de ellos. En la actualidad, sólo 22 de los 31 países en desarrollo sin litoral son miembros de la Organización Mundial del Comercio. Salvo Turkmenistán, los otros ocho países en desarrollo sin litoral han iniciado el largo y complejo proceso de negociación de sus protocolos de adhesión a la Organización Mundial del Comercio. Se trata de los gobiernos del Afganistán, Azerbaiyán, Bhután, Etiopía, Kazajstán, la República Democrática Popular Lao, Tayikistán y Uzbekistán. De los 34 países en desarrollo

de tránsito, 30 son miembros de la Organización Mundial del Comercio, incluido Viet Nam, que finalizó su adhesión en enero de 2007. Argelia y la República Islámica del Irán están en proceso de adherirse a la Organización.

9. Para los países en desarrollo sin litoral, el costo del transporte de mercancías a través de las fronteras constituye un obstáculo mayor que los aranceles para acceder a los mercados. Según el informe *Doing Business 2007* del Banco Mundial, sólo una cuarta parte de las demoras son atribuibles a una infraestructura física deficiente. La tramitación de los documentos antes de la llegada y los trámites de aduanas e inspección son la causa de la mayor parte de las demoras. En ese mismo informe se señala que cada día perdido por una demora en el transporte equivale a una imposición tributaria de aproximadamente el 0,5%.

10. En 2006, el promedio de tiempo necesario para que los países en desarrollo sin litoral pudieran cumplir todos los trámites de exportación e importación de mercancías fue de 51,6 y 65,8 días respectivamente mientras que los países de tránsito vecinos necesitaron 30,6 y 39,4 días. Los países en desarrollo sin litoral también necesitaron presentar una cantidad excesiva de documentos para exportar e importar, a saber, 9,5 y 13,7 documentos respectivamente, frente a los 7,8 y 11,7 documentos en el caso de los países en desarrollo de tránsito.

11. Si bien los países en desarrollo sin litoral han realizado algunos progresos desde la Conferencia de Almaty, todavía hay un importante número de obstáculos relacionados con la facilitación del comercio, tales como:

- a) La excesiva cantidad de documentos exigidos para exportar e importar;
- b) La multiplicación del número de obstáculos previstos e imprevistos;
- c) La falta de controles fronterizos adyacentes;
- d) Los convoyes de aduana innecesarios;
- e) La complejidad y la falta de uniformidad de los procedimientos de inspección y despacho de aduanas;
- f) El empleo insuficiente de las tecnologías de la información y las comunicaciones, a resultas de lo cual los procedimientos de aduanas apenas están informatizados o no lo están en absoluto;
- g) La falta de transparencia de las leyes, los reglamentos y los procedimientos comerciales y aduaneros y la falta de capacidad institucional y recursos humanos capacitados;
- h) Los servicios de logística deficientes, la falta de interoperabilidad de los sistemas de transporte y la falta de competencia en el sector de los servicios de transporte;
- i) La lentitud de los progresos realizados en el establecimiento y/o fortalecimiento de los comités/juntas nacionales de facilitación del comercio y del transporte;
- j) El bajo nivel de adhesión a las convenciones internacionales sobre transporte de tránsito.

12. La imprevisibilidad de la cadena de suministro de mercancías derivada de la gran distancia económica que separa los países en desarrollo sin litoral de los

mercados afecta negativamente a su integración en las redes de comercio internacional, particularmente teniendo en cuenta que los inversores internacionales cada vez tienen más necesidad de que las entregas se realicen justo a tiempo.

13. Todo ello pone de relieve la importancia decisiva de las medidas de facilitación del comercio y del transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Si se redujera el tiempo y el costo de las transacciones los operadores comerciales podrían ser mucho más competitivos en los mercados internacionales. Los procedimientos de importación y exportación transparentes, sencillos y eficaces también son atractivos para la inversión extranjera, especialmente cuando los países en desarrollo sin litoral participan en las redes mundiales de producción.

14. Los 12 países en desarrollo sin litoral de Asia son vecinos de países con economías dinámicas, como China, la India y la Federación de Rusia, y se han beneficiado de su crecimiento. Se deberían adoptar medidas para ayudar a los países sin litoral a establecer enlaces terrestres con las principales economías de la región.

## **II. Esfuerzos para acelerar la aplicación de la prioridad 3 del Programa de Acción de Almaty relativa al comercio internacional y la facilitación del comercio**

### **A. Negociaciones comerciales de la Organización Mundial del Comercio, adhesión a la Organización y acuerdos comerciales regionales**

15. Los países en desarrollo sin litoral que pertenecen a la Organización Mundial del Comercio cada vez participan más activamente en la ronda de negociaciones de Doha, particularmente en lo que atañe a las esferas de más interés para el grupo, como el acceso de los productos agrícolas y no agrícolas a los mercados, incluida la cuestión del algodón, el trato especial y diferenciado, otras esferas de negociación y en especial la facilitación del comercio, con miras a fomentar la adopción de disciplinas comerciales y decisiones para atender sus preocupaciones y problemas especiales y facilitar su plena integración en la economía mundial.

16. La Plataforma de Asunción de la Ronda de Desarrollo de Doha, aprobada en la Reunión de los Ministros de comercio de los países en desarrollo sin litoral que se celebró en Asunción el 10 de agosto de 2005, sigue ofreciendo a los países en desarrollo sin litoral un programa común en el marco de la ronda de negociaciones comerciales de Doha.

17. Como un paso fundamental para lograr la culminación con éxito de la Ronda de Desarrollo de Doha, todos los Estados miembros de la Organización Mundial del Comercio deberían participar de manera constructiva en el proceso multilateral con miras a convenir modalidades plenas para las negociaciones sobre la agricultura y el acceso a los mercados de los productos no agrícolas y lograr un avance similar en otras esferas de las negociaciones, atendiendo a los imperativos y compromisos de desarrollo de la Declaración Ministerial de Doha, la decisión del Consejo General de la Organización Mundial del Comercio de 1º de agosto de 2004 y la Declaración Ministerial de Hong Kong.

18. Deberían tenerse en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, entre otras formas mediante compromisos de llevar a cabo una reducción sustancial de los productos de exportación de especial interés para los países en desarrollo sin litoral y aceptando que ellos suscriban compromisos de reducción en menor medida con arreglo al principio de no reciprocidad plena.

19. Se debería tratar de obtener un trato especial y diferenciado en todas las esferas de negociación pertinentes a fin de asegurar que los países en desarrollo sin litoral se beneficien de una mayor flexibilidad a la hora de llevar adelante las opciones de política más apropiadas para acelerar su integración en el sistema multilateral de comercio.

20. Si las negociaciones en curso de la Organización Mundial del Comercio sobre la facilitación del comercio se plasmaran finalmente en un ambicioso conjunto de disposiciones, ello podría reportar enormes beneficios a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en lo que respecta a la reducción de las barreras no físicas al comercio y del costo y el tiempo de las transacciones comerciales.

21. Mediante la aclaración y la mejora de los aspectos pertinentes del artículo V sobre libertad de tránsito, el artículo VIII sobre derechos y formalidades referentes a la importación y a la exportación, y el artículo X sobre publicación y aplicación de los reglamentos comerciales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, se deberían alcanzar los objetivos siguientes:

a) El fortalecimiento y la aplicación de las obligaciones contraídas en virtud del artículo V con miras a mejorar el acceso de los países en desarrollo sin litoral a los mercados internacionales a través de sus países de tránsito vecinos, entre otras cosas mediante la aplicación recíproca del trato nacional a los servicios de transporte de tránsito;

b) La simplificación y armonización de las leyes y los reglamentos comerciales y de tránsito de modo que sean transparentes y de fácil acceso;

c) La incorporación de un trato especial y diferenciado para los países en desarrollo sin litoral como parte de la aclaración y mejora de los artículos V, VIII y X;

d) La adopción de compromisos acordes con la capacidad de aplicación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

e) La adopción por los países desarrollados de compromisos relativos a la prestación de asistencia técnica y la creación de capacidad.

22. Es fundamental prestar asistencia técnica y apoyo para la creación de capacidad de los países en desarrollo sin litoral a fin de que éstos puedan participar plenamente en las negociaciones y, posteriormente, cumplir los compromisos en materia de facilitación del comercio.

23. La Reunión instó a los miembros de la Organización Mundial del Comercio a que desistieran de tratar de obtener compromisos que no fueran acordes con el nivel de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral en proceso de adhesión. La Reunión también expresó la posición de que todas las disposiciones sobre trato especial y diferenciado que figuran en los Acuerdos del GATT y de la Organización Mundial del Comercio serán aplicables a todos los países en desarrollo sin litoral en proceso de adhesión. Se debería facilitar asistencia técnica específica a los países en

desarrollo sin litoral en proceso de adhesión a lo largo de todo el proceso. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral que pertenecen a la Organización Mundial del Comercio a que sigan prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral en proceso de adhesión durante los debates sustantivos de sus grupos de trabajo.

24. En la Reunión Ministerial de países en desarrollo sin litoral celebrada en Ulaanbaatar los días 28 y 29 de agosto de 2007 se aprobó la “Declaración de Ulaanbaatar” en la que se reafirma y se aclara la posición común de los países en desarrollo sin litoral sobre una amplia variedad de cuestiones de interés en el contexto de la Ronda de Doha de negociaciones comerciales multilaterales, en particular sobre la facilitación del comercio y el transporte de tránsito.

25. Muchos acuerdos comerciales regionales contienen disposiciones favorables al comercio de tránsito, por ejemplo el Acuerdo Comercial de Asia y el Pacífico y la Comunidad del África Meridional para el Desarrollo. Deberían adoptarse medidas para fomentar y facilitar la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a dichos acuerdos comerciales regionales.

## **B. Facilitación del comercio**

26. Se deben simplificar y armonizar los procedimientos aduaneros. Se recomienda la introducción de un documento aduanero único que reduzca a uno solo el conjunto de documentos necesarios, a ser posible mediante el empleo de técnicas de comercio electrónico. La inversión en tecnología de la información en este ámbito podría aportar beneficios tangibles. Se puede reducir drásticamente el tiempo necesario para completar los trámites de tránsito iniciales o de despacho definitivo mediante la informatización de la documentación de tránsito. La Reunión subrayó la importancia de aplicar el Convenio de Kyoto revisado de la Organización Mundial de Aduanas, que entró en vigor en febrero de 2006. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que todavía no lo hayan hecho deberían considerar la posibilidad de adherirse al Convenio revisado.

27. La transparencia es un objetivo altamente prioritario que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deben tratar de alcanzar. Toda la información pertinente relativa a la legislación de aduanas, los trámites aduaneros y otros textos jurídicos relacionados con el comercio, las disposiciones y prescripciones administrativas, incluidos los procedimientos de despacho de aduana, debe estar al alcance de todos y ser fácilmente accesible.

28. Se debería reducir drásticamente, eliminar o aplicar solamente en casos especiales la práctica de los convoyes de aduana, o escolta de las mercancías en tránsito a costa del transportista, cuando se estime que dicha medida es indispensable. Se deberían adoptar las medidas eficaces en función de los costos que sean necesarias y que no sean incompatibles con el objetivo de facilitar el tránsito a fin de evitar el desvío de las mercancías en tránsito.

29. La reforma aduanera a nivel nacional y regional es un requisito previo para establecer sistemas subregionales de transporte de tránsito que sean funcionales. Para los países en desarrollo sin litoral la cooperación transfronteriza con el país o los países de tránsito es fundamental. Una cooperación aduanera eficaz debería comenzar por la adopción de medidas sencillas como la armonización de los horarios de apertura de las oficinas de aduanas de los países vecinos.

30. La cooperación con los demás organismos que intervienen en la frontera es fundamental para realizar un despacho rápido y eficaz de las mercancías en la frontera. Desde este punto de vista, el establecimiento de puestos de control fronterizo coordinados y adyacentes es muy importante y puede contribuir en gran medida a evitar inspecciones múltiples y reducir el tiempo necesario para cumplimentar los trámites fronterizos. Un puesto fronterizo único sería más deseable aún.

31. También se debería tratar de armonizar sin demora y a nivel regional y subregional los reglamentos relativos al tamaño y el peso de los camiones, los seguros de responsabilidad civil para vehículos de motor, los permisos de conducir y otra documentación relacionada con el comercio de tránsito.

32. En los últimos años las organizaciones regionales y subregionales de África, Asia y América Latina han venido haciendo un gran esfuerzo por elaborar acuerdos de facilitación del comercio y del transporte de tránsito encaminados a agilizar la circulación transfronteriza de mercancías. Es necesario que dichos acuerdos se apliquen con eficacia. Sobre todo en los casos en que no hay mecanismos de control del cumplimiento, se debe fortalecer la voluntad política de los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito participantes. También se puede mejorar provechosamente la interoperabilidad de los sistemas de transporte y los recursos y la competencia en el sector del transporte.

33. Al mismo tiempo, se debería evitar la proliferación en una misma región de normas y reglamentos en la esfera del transporte de tránsito pues ello genera incertidumbre y multiplica innecesariamente el volumen de impresos y procedimientos, lo que termina por socavar los objetivos deseados.

34. Las delegaciones participantes presentaron numerosos ejemplos de las medidas concretas adoptadas por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito o previstas por éstos para aplicar la prioridad 3 del Programa de Acción de Almaty, entre las que cabe citar:

a) La mejora del marco jurídico del comercio exterior, el transporte internacional y los servicios logísticos;

b) La adopción de un marco jurídico, reglamentario e institucional para el desarrollo del sector privado (a saber, leyes sobre la inversión privada y la banca y trámites para la obtención de licencias);

c) La eliminación de las medidas no arancelarias mediante la adopción de una nueva legislación;

d) El establecimiento de un comité nacional de facilitación del comercio y del transporte, integrado por ministerios, organismos gubernamentales y el sector privado, con objeto de proporcionar soluciones y decisiones coordinadas;

e) La participación en las negociaciones de Doha sobre la facilitación del comercio, haciendo especial hincapié en la aclaración y mejora del artículo V del GATT relativo al tránsito;

f) La mayor utilización de la tecnología de la información y las comunicaciones para aumentar la transparencia de los reglamentos y procedimientos aduaneros;

- g) La armonización de los documentos y procedimientos de aduanas con los países de tránsito vecinos con miras a establecer un puesto fronterizo único;
- h) El cumplimiento de lo dispuesto en el Convenio de Kyoto revisado de la Organización Mundial de Aduanas;
- i) La creación de una ventanilla única para los procedimientos de exportación e importación de conformidad con la recomendación No. 33 del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas;
- j) La oferta de cursos de capacitación sobre procedimientos de aduanas y medidas de facilitación del comercio por los países en desarrollo de tránsito a los países en desarrollo sin litoral vecinos;
- k) La concesión de un régimen arancelario preferencial;
- l) La armonización, simplificación e informatización de los procedimientos aduaneros y fronterizos;
- m) La incorporación al sistema TIR o su reactivación;
- n) La adhesión a la Red Vial Asiática y la Red Ferroviaria Transasiática;
- o) La construcción de puentes fluviales con objeto de crear redes viales ininterrumpidas que faciliten el acceso de los países sin litoral a los puertos a través de sus países de tránsito vecinos sin tener que recurrir a los servicios de un trasbordador.

35. Las cuestiones relacionadas con la mala calidad de las infraestructuras de la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito quedaron fuera del ámbito de la presente Reunión. Es altamente prioritario y extremadamente importante invertir en la infraestructura vial y su mantenimiento a fin de eliminar una importante fuente de precariedad de los sistemas de transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Estas cuestiones fueron tratadas en profundidad en la reunión de Uagadugú, en la que se aprobó un resumen de la presidencia que incluye una serie de prioridades y recomendaciones para la adopción de medidas en el futuro.

### **III. Apoyo de la comunidad internacional**

36. En el contexto de la iniciativa de ayuda para el comercio, los países donantes, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales, la UNCTAD, las comisiones regionales de las Naciones Unidas, el Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo, la Organización Mundial de Aduanas y la Organización Mundial del Comercio deberían seguir brindando una asistencia financiera y técnica coordinada y coherente a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, en forma de subvenciones o préstamos en condiciones favorables, para la aplicación eficaz de las medidas de facilitación del comercio. En ese mismo contexto, se debería prestar atención a las necesidades de los países en desarrollo de tránsito en materia de infraestructuras de transporte de tránsito.

37. A fin de aprovechar al máximo los beneficios derivados de los programas de asistencia técnica y fomento de la capacidad, es fundamental que haya una mayor cooperación entre los organismos y los donantes que participan en éstos. La asistencia técnica debería orientarse a hacer frente a las limitaciones de la oferta comercial de los países en desarrollo sin litoral al tiempo que se fomenta su capacidad humana e institucional para permitirles aprovechar las oportunidades comerciales.

38. La asistencia técnica, especialmente en la esfera de la facilitación del comercio, debería basarse en la demanda y tener en cuenta las diferencias en los niveles de desarrollo, capacidad económica y comercial, integración subregional y situación geográfica de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito beneficiarios. Se puede fomentar aun más su sentido de identificación mediante la participación activa de las juntas o comités nacionales existentes de facilitación del comercio y del transporte. En aquellos casos en que dichas juntas o comités no existan todavía, se insta a los países en desarrollo sin litoral a que establezcan uno en el que estén representadas todas las partes interesadas, incluido el sector privado, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 37 del Programa de Acción de Almaty. Las juntas nacionales de facilitación del comercio y del transporte tienen que desempeñar un papel central en lo que respecta a la evaluación de las necesidades en materia de asistencia técnica coordinada, en consulta con los organismos participantes.

39. Teniendo en cuenta la importancia de disponer de un mecanismo de supervisión eficaz para evaluar los progresos logrados respecto de la facilitación del comercio y del transporte en la aplicación del Programa de Acción de Almaty, los indicadores propuestos por la Oficina del Alto Representante para los Países menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y la metodología basada en la relación tiempo-coste elaborada por la CESPAP constituyen un feliz comienzo y se debería generalizar su uso.

40. La Oficina del Alto Representante para los Países menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo debería redoblar sus esfuerzos para impulsar las medidas de apoyo adoptadas por las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales para aplicar con eficacia el Programa de Acción de Almaty. En el futuro inmediato, debería prestarse una atención prioritaria a la preparación eficaz y la organización con éxito del examen de mitad de período de 2008 del Programa de Acción de Almaty.

41. El resultado de la Reunión debería presentarse en el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty como una aportación sustantiva. El resultado de la Reunión también debería publicarse como documento del próximo sexagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

42. Los exámenes regionales cuya celebración está prevista en Asia, África y América Latina durante la primera mitad de 2008 con objeto de preparar el examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty deberían organizarse con eficacia, preferiblemente en el marco de los períodos de sesiones anuales de las comisiones regionales. Se alienta a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo a que asistan a la reunión de examen de mitad de período de 2008 al más alto nivel de representación posible.

43. La Reunión expresó su hondo agradecimiento a las autoridades y el pueblo de Mongolia por haber dado acogida al evento.

44. La Reunión también agradeció a las organizaciones regionales e internacionales el apoyo que habían prestado.

**Anexo III de la carta de fecha 9 de octubre de 2007 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Representante Permanente de Mongolia ante las Naciones Unidas**

**Lista de participantes en la Reunión Temática sobre Comercio Internacional y Facilitación del Comercio**

**Delegaciones nacionales**

Afganistán  
Alemania  
Azerbaiyán  
Bangladesh  
Benin  
Bhután  
Botswana  
Burkina Faso  
Burundi  
Camerún  
Chad  
China  
Cuba  
Djibouti  
Estados Unidos de América  
Etiopía  
ex República Yugoslava de Macedonia  
Federación de Rusia  
Francia  
India  
Japón  
Kazajstán  
Kirguistán  
Lesotho  
Malawi  
Malí  
Mongolia  
Nepal  
Nigeria  
Pakistán  
Paraguay  
Polonia  
República Checa  
República Democrática Popular Lao  
Rwanda  
Suiza  
Swazilandia  
Tayikistán  
Turquía  
Uganda  
Uzbekistán

Viet Nam  
Zambia  
Zimbabwe

**Organizaciones del sistema de las Naciones Unidas**

Oficina del Alto Representante de la Secretaría de las Naciones Unidas para los Países menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo

Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

**Organizaciones internacionales, regionales y subregionales**

Unión Africana

Agencia de Cooperación y de Información para el Comercio Internacional

Unión Internacional de Transportes por Carretera

Organización Mundial del Comercio

**Bancos internacionales y regionales de desarrollo**

Banco Mundial

Banco Asiático de Desarrollo

**Organismos bilaterales de cooperación para el desarrollo**

Organismo Alemán de Cooperación Técnica

Organismo Turco de Cooperación Internacional para el Desarrollo

Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional

---