



Asamblea General

Distr. general
23 de agosto de 2002
Español
Original: inglés

Quincuagésimo séptimo período de sesiones

Tema 86 f) del programa provisional*

Cuestiones de política macroeconómica: Preparativos de la Reunión Ministerial Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral: proceso de preparación de la Reunión Ministerial Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Informe del Secretario General**

Resumen

La falta de acceso territorial al mar, la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales, así como los costos elevados y los riesgos del tránsito constituyen obstáculos graves para las iniciativas de desarrollo socioeconómico general de los países en desarrollo sin litoral. Dieciséis de los 30 países en desarrollo sin litoral han sido clasificados como países menos adelantados. La comunidad internacional ha canalizado importantes recursos para mejorar la infraestructura de transporte en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Diversos organismos de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales han emprendido tareas útiles en la esfera de la facilitación del comercio, destinadas a fortalecer la eficacia en la utilización de la infraestructura de tránsito existente. El presente informe procura describir esas medidas de una manera holística en lugar de hacer referencia a proyectos individuales en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. La Declaración del Milenio exhorta a promover la asociación en el plano mundial para atender las necesidades

* A/57/150.

** El presente informe ha sido presentado con retraso a los servicios de conferencias como consecuencia del momento de creación y de provisión de personal de la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo.



especiales de los países en desarrollo sin litoral. La decisión de la Asamblea General de convocar en 2003 una Reunión Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito refleja las prioridades que ha acordado la comunidad internacional para atender los desafíos del desarrollo de los países en desarrollo sin litoral.

I. Introducción

1. En el párrafo 21 de su resolución 56/180, la Asamblea General pidió al Secretario General que preparase un informe sobre la aplicación de esa resolución y lo presentara a la Asamblea General en su quincuagésimo séptimo período de sesiones.

2. En el párrafo 13 de la resolución, la Asamblea General pidió al Secretario General que convocase en 2003 una Reunión Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, a fin de examinar la situación actual de los sistemas de transporte de tránsito, incluida la aplicación del Marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y la comunidad de donantes, de 1995, y formular, entre otras cosas, las medidas normativas y los programas orientados a la acción que correspondiera a fin de desarrollar sistemas eficientes de transporte de tránsito. La Reunión se celebraría durante dos días y estaría precedida por una reunión de altos funcionarios de tres días de duración en la que se ultimarían los preparativos sustantivos.

3. En el párrafo 32, la Asamblea General decidió incluir en el programa provisional de su quincuagésimo séptimo período de sesiones, en relación con el tema titulado “Cuestiones de política macroeconómica”, un subtema titulado “Preparativos de la Reunión Ministerial Internacional sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito”. En el párrafo 15, la Asamblea pidió al Secretario General que, en estrecha cooperación con la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y con su plena participación, cuando proceda, preste apoyo sustantivo y organizativo a la Reunión Ministerial Internacional, y, en este contexto, solicitó que se hagan los preparativos necesarios en los planos subregional y regional, según proceda, con la participación de todos los interesados principales, incluido el sector privado.

II. Necesidades y problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral

Falta de acceso territorial al mar

4. Los países en desarrollo sin litoral se encuentran, en general, entre los países en desarrollo más pobres, con las tasas más débiles de crecimiento, y con una fuerte dependencia, que les es típica, de una cantidad muy limitada de productos básicos para obtener ingresos por exportaciones. Más aún, de los 30 países en desarrollo sin litoral, 16 están clasificados entre los menos adelantados. La falta de acceso territorial al mar, la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales parecen ser la principal causa de su pobreza relativa. Su comercio marítimo depende, inevitablemente, del tránsito por otros países. Los gastos totales por los servicios de transporte se incrementan de manera importante por el cruce de otras fronteras y la lejanía de los mercados.

5. Los países en desarrollo sin litoral tienen una mayor dependencia de otros países en relación con las políticas de transporte, empresas e instalaciones. Ello supone una relativa falta de control en lo que respecta al desarrollo de la gestión y las políticas en materia de infraestructura y transporte que, normalmente, se elaboran en el país de tránsito de acuerdo con sus propios intereses. La creación de sistemas eficientes de transporte de tránsito dependerá de acuerdos de cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito.

La lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados mundiales

6. La lejanía con respecto a los principales mercados mundiales es la principal razón por la cual muchos de los países en desarrollo sin litoral no han tenido mucho éxito en mitigar las consecuencias de sus desventajas geográficas, en comparación con los países sin litoral de Europa. Los países sin litoral de Europa están rodeados de grandes mercados desarrollados y su comercio marítimo constituye una parte relativamente pequeña de su comercio exterior. Sus exportaciones se componen principalmente de productos de alto valor agregado y su ubicación con respecto a los puertos marítimos es relativamente cercana. En la mayoría de los casos, las distancias para los países en desarrollo sin litoral son excesivas. Kazajstán es el país más distante del mar (3.750 kilómetros), seguido por el Afganistán, el Chad, el Níger,

Zambia y Zimbabwe, cuyas distancias a la costa más próxima superan los 2.000 kilómetros. El tiempo de tránsito de los productos de los países en desarrollo sin litoral es sumamente largo debido a las grandes distancias, a las dificultades del terreno, al estado de los caminos y de los ferrocarriles y a la ineficiencia del transporte de tránsito.

7. En la mayoría de los casos, sus vecinos de tránsito son también países en desarrollo, a menudo con una estructura económica similar y afectados por la misma escasez de recursos. El comercio registrado entre los países en desarrollo sin litoral y los de tránsito tiende a ser relativamente insignificante. De cualquier manera, los países en desarrollo de tránsito no están normalmente en condiciones de ofrecer sistemas de transporte con normas técnicas y administrativas de alto nivel con lo que sus vecinos sin litoral puedan vincularse de manera eficaz mediante el desarrollo de sus propios sistemas internos de transporte.

8. Existe una clara correlación entre la distancia y los costos de transporte. Los altos costos de transporte recortan la ventaja competitiva y el volumen del comercio de los países en desarrollo sin litoral. El efecto de reducción del comercio es más fuerte para las actividades de transporte intensivo que dependen, para la producción, de las exportaciones o de los productos intermedios importados. La mayoría de los países en desarrollo son exportadores de productos básicos.

9. De acuerdo con estimaciones de la UNCTAD que se basan en las estadísticas sobre balanza de pagos del Fondo Monetario Internacional, los países en desarrollo sin litoral gastaron, en 1995, una cantidad dos veces superior a sus ingresos por exportaciones en el pago de servicios de transporte y seguro que los demás países en desarrollo y el triple que el gasto medio correspondiente de los países desarrollados.

10. Comparados con los aranceles de la nación más favorecida acordados con posterioridad a la Ronda Uruguay, los altos costos de transporte de los países en desarrollo sin litoral se han convertido para estos países en un obstáculo más restrictivo para su comercio que los aranceles. Los aranceles aplicados por el Canadá, la Unión Europea, el Japón y los Estados Unidos de América a las mercancías procedentes de la mayoría de esos países sin litoral varían del 3% al 7%. El costo medio del transporte de las exportaciones de los países en desarrollo sin litoral a esos mercados es tres veces mayor que los aranceles. La mayoría de los países en

desarrollo sin litoral se benefician de las recientes medidas tendientes a dar mejor acceso a los mercados a las mercancías provenientes de las naciones menos adelantadas.

III. Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral

11. Con respecto a sus servicios de tránsito, los objetivos de los países en desarrollo sin litoral son los siguientes: a) asegurar un acceso al mar sin restricciones utilizando todos los medios de transporte; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir los costos de entrega de sus importaciones; d) contar con rutas que estén libres de demoras e incertidumbres; e) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito y f) abrir las puertas a un aumento de las exportaciones.

12. La comunidad internacional está adoptando medidas destinadas a atender los problemas de transporte de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Esas iniciativas abarcan la asistencia financiera del Banco Mundial, de los bancos regionales de desarrollo y de los programas bilaterales de asistencia para la infraestructura de transporte; los proyectos bilaterales y multilaterales de asistencia técnica; y las medidas de facilitación del comercio que promueven la UNCTAD, las comisiones regionales, la Organización Mundial de Comercio (OMC) y otras organizaciones internacionales, regionales y profesionales pertinentes.

Asistencia oficial para el desarrollo en el sector de transporte

13. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito han continuado realizando importantes inversiones en el desarrollo de la infraestructura, sujetas a la disponibilidad de recursos financieros. La mayoría de las fuentes de esas inversiones, en forma de subsidios de ayuda o préstamos en condiciones favorables, proviene de los asociados para el desarrollo. En esta esfera, los principales donantes son los bancos regionales de desarrollo, el Banco Mundial, la Unión Europea y el Japón.

14. Para los 30 países en desarrollo sin litoral en conjunto, los compromisos de transporte del sector en el decenio de 1990, ascendieron a 8.600 millones de

dólares de los EE.UU. y constituyeron el 11,8% de los compromisos totales, comparados con 50.200 millones de dólares y el 13,4% en los 34 países en desarrollo de tránsito. La infraestructura física de todo tipo constituyó el 26,5% de todos los compromisos para los 30 países en desarrollo sin litoral y el 33,5% para los 34 países en desarrollo de tránsito¹.

Inversión extranjera directa

15. La existencia de un sistema de transporte en buenas condiciones de funcionamiento es un requisito previo no sólo para el comercio, sino también para la inversión extranjera directa. Algunos de los principales factores económicos específicos que se toman en cuenta para hacer inversiones extranjeras directas en un país son la infraestructura física y la disponibilidad de servicios fiables y eficientes de transporte y de comunicaciones. Los 30 países en desarrollo sin litoral recibieron una participación muy pequeña de la inversión extranjera directa: en 2001, sólo 4.600 millones de dólares, o sea el 0,34 de la corriente mundial de capitales. En Kazajstán, la inversión extranjera directa fue la más alta entre los países en desarrollo sin litoral: 1.200 millones de dólares. Los 15 países en desarrollo sin litoral de África recibieron sólo un total de 984 millones de dólares.

Medidas de reforma

16. Enfrentados con una reducción de la financiación y requisitos más exigentes de los usuarios, los gobiernos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deben procurar una utilización más eficaz de la infraestructura de transporte existente. Es decir, las instalaciones deben estar sujetas a un buen mantenimiento y se deben utilizar de manera intensiva. Es necesario cambiar las normas y las reglamentaciones para alentar la participación del sector privado, la desregulación, la descentralización y la liberalización. Además, será necesario el fortalecimiento de la gestión, la desregulación, la comercialización o la privatización. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito necesitan asistencia para reformar su marco de reglamentación, así como para cuestiones tales como el desarrollo de sus recursos humanos y la aplicación de los procesos de reforma.

Integración regional

17. Uno de los principales objetivos que se debe procurar alcanzar de manera activa, en particular cuando los recursos para inversiones son escasos, es la superación de las barreras no materiales, para aumentar la utilización eficiente de la infraestructura física de transporte ya existente. En este contexto, la creación de corredores de transporte regionales y la adopción de normas y estándares comunes ha tenido una función de importancia en la facilitación del transporte de tránsito. Es necesario poner en práctica cambios institucionales, en particular respecto de la aplicación de acuerdos y procedimientos para las operaciones de tránsito. Las iniciativas regionales de integración y las organizaciones subregionales cumplen una función importante en el desarrollo de la cooperación y en la ampliación del comercio regional.

Aspectos no materiales del transporte de tránsito

18. Aunque el mejoramiento de la infraestructura del transporte es un proyecto a largo plazo, son de fundamental importancia las medidas de facilitación del comercio para reducir los costos de las transacciones comerciales mediante la simplificación de los requisitos, la armonización de los procedimientos y la documentación, la normalización de las prácticas comerciales y la creación de códigos uniformes para la presentación de los elementos de información. Los beneficios de la facilitación del comercio pueden ser de particular importancia para los países en desarrollo sin litoral porque deben trasladar sus mercancías a través de fronteras adicionales. Con frecuencia, los requisitos de documentación carecen de transparencia y en muchos lugares se duplican enormemente, problema al que se suma la falta de cooperación entre los comerciantes y los organismos oficiales. A pesar de los avances que se han producido en la informática, todavía no se ha generalizado la inscripción automática de datos.

19. Las dimensiones de la cuestión se exponen en las estimaciones de la UNCTAD que indican que una transacción aduanera promedio abarca de 20 a 30 partes interesadas, 40 documentos y 200 elementos de información (de los cuales 30 se repiten por lo menos 30 veces). Un estudio de la Cooperación Económica de Asia y el Pacífico (CEAP) estimó que los programas de facilitación del comercio generarían beneficios de alrededor del 0,26% del producto interno bruto de la CEAP, casi el doble de los beneficios que se esperan de

¹ Véase UNCTAD/LDC/112.

la liberalización de los aranceles, y que los ahorros en los precios de las importaciones serían del 1% al 2% de los precios de las importaciones para los países en desarrollo de la región.

IV. Programas e iniciativas de las organizaciones internacionales

20. **Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo.** En la esfera de la facilitación del comercio, el programa de asistencia técnica más importante de la UNCTAD es el Sistema Aduanero Automatizado para el Acceso, el Control y la Gestión (SIDUNEA). El principal componente de ese Sistema es un programa asistido por computadora destinado a simplificar y reducir los formularios y los procedimientos aduaneros. El Sistema se basa en las recomendaciones y las normas de la Comisión Económica para Europa (CEPE) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA), entre otros los relacionados con la Clave de Diseño de Documentos, los códigos y otras normas. La idea fundamental es liberar los sistemas aduaneros de procedimientos y prácticas anticuados e incorporar en ellos las prácticas y las normas internacionales para incrementar los ingresos de las aduanas del país mediante la reducción de los costos y un despacho más rápido. Desde su creación, se actualizó y revisó varias veces el programa a fin de mejorar su capacidad y rendimiento.

21. La UNCTAD promueve los Comités Nacionales de Facilitación del Comercio y el Transporte. Esos Comités reúnen a los representantes de todas las partes públicas y privadas interesadas en la facilitación del comercio y el transporte internacionales en un país: entidades gubernamentales, proveedores de servicios y usuarios de los transportes. Estos órganos, establecidos con carácter consultivo, sirven de foro nacional para el establecimiento de formalidades, procedimientos y documentación que se utilizan en el transporte y el comercio internacionales.

22. LA UNCTAD ha creado un instrumento de gestión del transporte llamado Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC). El SIAC consiste en una serie de aplicaciones de computadora destinada a producir información de gestión para atender las modalidades del tránsito de carga multimodal y los problemas del transporte. El SIAC suministra mejor información para ayudar a controlar las operaciones de operadores individuales de transporte y facilitar la racionalización de la

planificación empresarial. Sirve, además, como banco de datos sobre la ubicación y la situación más recientes de las mercancías y los equipos de transporte. Con ello, permite a los gobiernos y las instituciones el examen de los problemas nacionales, subregionales y regionales y la investigación de oportunidades alternativas de inversión en la esfera del transporte.

23. Además, la UNCTAD está aplicando medidas para desarrollar la cooperación subregional en materia de transporte de tránsito, entre otras el fomento de acuerdos marco para el transporte de tránsito.

24. *Comisión Económica para África (CEPA).* La CEPA continúa fomentando la creación de corredores de tránsito y lleva a cabo investigaciones periódicas para determinar cuáles son los principales obstáculos al desarrollo de los sistemas de transporte de tránsito eficientes en los principales corredores de tránsito de África. Para atender las cuestiones relativas a los congestionamientos, se han identificado diversos corredores de tránsito con miras a desarrollarlos. Con la asistencia de la CEPA, muchos países sin litoral y sus vecinos costeros han celebrado acuerdos bilaterales y multilaterales a fin de facilitar el tránsito de productos y personas. Las conclusiones de la CEPA indican que los países sin litoral que han celebrado acuerdos con sus vecinos de tránsito tienen relativamente menos problemas de tránsito que aquellos que no lo han hecho, aunque la aplicación de esos acuerdos continúe siendo poco satisfactoria. El transporte por carretera sigue siendo la principal modalidad de transporte en África.

25. El segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Transporte y las Comunicaciones en África (UNTACDA II) determinó claramente los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral. En él se otorgó particular importancia a la facilitación del comercio internacional por carretera a fin de suprimir las barreras y los obstáculos al comercio dentro de África, mediante una mayor eficiencia de los sistemas viales de transporte. Se prestó particular atención a la armonización de las tarifas de tránsito, a la elaboración de directrices para coordinar el cobro de esos peajes y a la coordinación del control de la carga por eje. Además, la CEPA está llevando a cabo actividades para preparar indicadores de rendimiento destinados a supervisar las operaciones de transporte por carretera a lo largo de los corredores viales. Más aún, ha puesto en marcha iniciativas para simplificar y modernizar el cruce de las fronteras y de los puestos de control para el transporte de

tránsito. En este contexto, se llevaron a cabo iniciativas para establecer puestos adyacentes de control fronterizo para reducir tanto el tiempo de espera de los conductores de camiones como las formalidades de tránsito.

26. El informe de evaluación de la UNTACDA II reconoció que es necesario atender adecuadamente las necesidades del transporte territorial de los 15 países sin litoral de África hacia los puertos marítimos. Los procedimientos administrativos engorrosos y las instalaciones en mal estado dentro de los países de tránsito perjudican el desarrollo del tráfico internacional de esos países.

27. *Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP)*. LA CESPAP ha promovido activamente la utilización del comercio electrónico en el comercio internacional de la región. Ha puesto a disposición de sus países miembros los servicios y la pericia de un asesor regional en materia de facilitación del comercio y de comercio electrónico. Además, la CESPAP ha organizado cursos prácticos nacionales sobre promoción de los recursos humanos para el comercio electrónico, concentrados especialmente en las empresas pequeñas y medianas, y ha impartido capacitación en el uso de la tecnología de la información como medio de fomentar el comercio y las inversiones. La CESPAP celebrará también una Conferencia regional conjunta de alto nivel de la UNCTAD y la CESPAP en materia de estrategias sobre el comercio electrónico para el desarrollo, que se llevará a cabo del 20 al 22 de noviembre de 2002.

28. La CESPAP organizó recientemente una serie de cursos prácticos a nivel regional y subregional sobre facilitación del comercio y sobre los recursos humanos y el fomento de la capacidad para la facilitación del comercio, con especial énfasis en la facilitación del comercio de tránsito, cuestión que es de particular importancia para los países sin litoral. Se ha elaborado también un manual práctico sobre la facilitación del comercio. La CESPAP, con la cooperación ocasional de la Organización Mundial del Comercio y de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental, ha organizado también varios cursos prácticos sobre la adhesión a la OMC y la aplicación de los Acuerdos sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC, con objeto de facilitar el comercio. La CESPAP ha realizado diversos estudios nacionales para la igualación del formato y la simplificación de los documentos comerciales, mediante la utilización de las normas y las buenas prácticas internacionales de facilitación del comercio.

29. En cooperación con el Banco Asiático de Desarrollo y con el apoyo del Gobierno del Japón, la CESPAP ha creado el Grupo de Trabajo sobre la facilitación del comercio con miras a promover la colaboración de los órganos nacionales de facilitación del comercio de la Subregión del Gran Mekong y a lograr que compartan las buenas prácticas en esa esfera de actividades. Ha participado también en la creación del Foro empresarial de la Subregión del Gran Mekong para prestar asistencia en favor del desarrollo del sector privado en esa subregión.

30. En el marco de los proyectos de desarrollo de la infraestructura de los transportes terrestres en Asia, que abarca las redes de carreteras asiáticas y de ferrocarriles transasiáticos y las medidas de facilitación del transporte terrestre, se ha prestado particular atención a los países en desarrollo sin litoral a fin de vincularlos con la red regional de transporte terrestre. Además, la CESPAP ha alentado vigorosamente a los Estados miembros a que se adhieran a las convenciones internacionales sobre facilitación del transporte terrestre.

31. *Comisión Económica para Europa (CEPE)*. La CEPE ha elaborado una serie de instrumentos jurídicos sobre el transporte internacional de mercancías y el derecho de paso de vehículos. La CEPE ha cumplido una función clave en la aplicación de las convenciones y los acuerdos internacionales que reglamentan el tráfico ferroviario y terrestre internacional. Ha formulado, además, una serie de procedimientos relativos a la importación temporaria, el transporte de productos peligrosos, la reglamentación de las operaciones de tránsito internacional y el transporte transfronterizo de mercancías.

32. La CEPE alienta la adhesión a esos instrumentos jurídicos y su aplicación en todos los países, incluso en los países en desarrollo sin litoral. La CEPE también ha fomentado la cooperación subregional en materia de comercio de tránsito. En cooperación con la CESPAP, la CEPE ha venido prestando asistencia a los países sin litoral de Asia central como parte de la iniciativa llamada Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central, un grupo de trabajo sobre cuestiones del desarrollo de la infraestructura de transporte y la facilitación del cruce de fronteras. El programa se centra en el desarrollo de la infraestructura del transporte y en la facilitación del paso transfronterizo de mercancías.

33. La CEPE está contribuyendo de manera sustantiva a la facilitación del comercio internacional mediante medidas para reducir la cantidad de documentos que se requieren para las transacciones comerciales. El Intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (EDI) y el Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (UN/EDIFACT) son dos elementos fundamentales del comercio electrónico. El UN/EDIFACT es una norma internacional para el formato y las secuencias de datos del EDI. El UN/EDIFACT fue creado por la CEPE para establecer una norma internacional que sustituyera a los dos estándares nacionales que surgieron en los Estados Unidos y en Europa, que creaban dificultades para el comercio internacional. El UN/EDIFACT es una serie de estándares, directorios y directrices para el intercambio electrónico de datos de estructura, en particular los relativos al comercio de bienes o servicios, entre sistemas independientes de computación de distintas organizaciones, cualquiera que sea el tipo de computadores o de programas que utilicen. La CEPE también ha contribuido a fijar los estándares de la infraestructura del transporte y de los medios de transporte.

34. *Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI)*. El objetivo de la CNUDMI es contribuir a la reducción o a la eliminación de los obstáculos al flujo del comercio que se originan debido a las disparidades entre las leyes nacionales que rigen el comercio internacional, mediante el fomento de una coordinación y una unificación progresivas del derecho mercantil internacional. La Comisión se ha convertido en un órgano importante del sistema de las Naciones Unidas en la esfera del derecho mercantil internacional. Se ocupa principalmente de la redacción de convenciones y otros instrumentos jurídicos internacionales. En la esfera de las tareas relativas a la facilitación del comercio, la Comisión está atendiendo cuestiones como la venta internacional de productos y las transacciones conexas; el transporte internacional de mercancías; el arbitraje y la conciliación mercantiles internacionales; los pagos internacionales y el comercio electrónico.

35. *Organización Mundial de Aduanas (OMA)*. Todos los aspectos de la tarea de la OMA están estrechamente relacionados con la facilitación del comercio. Su principal misión es fortalecer una administración de aduanas que sea honesta, transparente, previsible y efi-

ciente. Sus principales actividades abarcan las siguientes cuestiones: creación y fomento de instrumentos internacionales para la coordinación y la aplicación uniforme de sistemas y procedimientos aduaneros simplificados y eficientes; examen de los aspectos técnicos de los sistemas aduaneros; mejoramiento de la gestión y los métodos de trabajo de la administración de aduanas; fomento de la cooperación entre las administraciones de aduanas y la comunidad mercantil para mejorar la comunicación y la facilitación. En particular, la OMA introdujo el sistema de descripción y codificación armonizada de productos básicos, que se utiliza en todo el mundo como base de la clasificación de mercancías y el cobro de aranceles. La OMA ha creado una amplia gama de programas de cooperación técnica, entre otros el programa de reformas y modernización de aduanas.

36. El fomento del Convenio internacional para la simplificación y armonización de los procedimientos aduaneros (Convenio de Kyoto) es el aspecto más importante de la tarea de la OMA. En junio de 1999, el Consejo de la OMA aprobó una revisión del Convenio de Kyoto. La versión revisada del Convenio promoverá la facilitación del comercio mediante disposiciones jurídicas contenidas en el anexo general y en los anexos y capítulos específicos. El Convenio revisado de Kyoto establece los siguientes principios: procedimientos estandarizados y simplificados; máxima utilización de la informática; enfoque dirigido a una relación de asociación entre el sistema aduanero y el comercio; máxima utilización de los sistemas automatizados; técnicas de gestión de riesgos; utilización de la información previa a la llegada para impulsar programas de selectividad; utilización de la transferencia electrónica de fondos; intervenciones coordinadas con otros organismos y transparencia de los requisitos, las leyes, las normas y las reglamentaciones aduaneras.

37. *Organización Mundial del Comercio (OMC)*. Las normas de la OMC contienen diversas disposiciones destinadas a fortalecer la transparencia y a fijar una serie de pautas mínimas de procedimiento. La cuestión de la facilitación del comercio fue agregada a ellas durante la Conferencia Ministerial de la OMC, que se celebró en Singapur en septiembre de 1996, y que instruyó al Consejo del Comercio de Mercancías para que emprendiera trabajos exploratorios y analíticos sobre la simplificación de los procedimientos del comercio, a fin de evaluar el alcance de las normas de la OMC en

esta esfera. Desde entonces, la OMC ha venido llevando a cabo esas tareas exploratorias y analíticas.

38. En la Declaración Ministerial de la Cuarta Conferencia Ministerial de la OMC, celebrada en Doha, del 9 al 13 de noviembre de 2001, se reconoció el valor de los argumentos en favor de agilizar aún más el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de mercancías, incluso las mercancías en tránsito, y de potenciar la asistencia técnica y el fomento de la capacidad en esta esfera. Se convino en que después del quinto período de sesiones de la Conferencia Ministerial se celebrarán consultas relativas a la facilitación del comercio, sobre la base de una decisión que se ha de adoptar, por consenso explícito, en ese período de sesiones con respecto a las modalidades de negociación. En el período que transcurra hasta el quinto período de sesiones, el Consejo del Comercio de Mercancías examinará y, según proceda, aclarará y mejorará los aspectos pertinentes de los artículos V (Libertad de tránsito), VIII (Derechos y formalidades referentes a la importación y exportación) y X (Publicación y administración de los reglamentos comerciales) del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio y determinará las necesidades y prioridades de los miembros, en particular de los que son países en desarrollo y menos adelantados.

IV. Proceso preparatorio para la Reunión Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

39. El 5 de junio de 2002 se celebró en Nueva York una reunión entre organismos sobre los preparativos para la Reunión Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, convocada por la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo en cooperación con la secretaría de la Junta de Coordinación de los Jefes Ejecutivos del sistema de las Naciones Unidas. Participaron 35 representantes de más de 20 organismos y de las comisiones regionales. También

asistieron a la reunión los miembros de la Mesa de la quinta 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 sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito.

40. El principal objetivo de esa reunión entre organismos fue el logro de un consenso entre las organizaciones del sistema y otras partes interesadas acerca del marco conceptual y los aspectos de organización de la Reunión Ministerial Internacional. El sistema de las Naciones Unidas deberá trabajar de manera coordinada en la formulación de un nuevo programa para la creación de sistemas eficientes de transporte. Un factor clave para asegurar el éxito de la Reunión Ministerial será que exista un enfoque participativo de base amplia. Por consiguiente, se realizarán esfuerzos para asegurar que los gobiernos, los organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones pertinentes se identifiquen con el proceso preparatorio, así como con los resultados de la Reunión Ministerial. A ese respecto, es importante que se establezca un mecanismo de centros de coordinación en los organismos pertinentes de las Naciones Unidas, las comisiones regionales y las instituciones financieras y de desarrollo. Otro elemento importante del proceso será la participación concreta y sustantiva del sector privado.

41. Se consideró que el proceso preparatorio debería diseñarse de tal manera que logre los resultados esperados con un mínimo de recursos. La sexta Reunión de Expertos Gubernamentales, que ya está programada, se convertirá en la primera reunión del comité preparatorio. La segunda reunión del comité preparatorio se celebrará simultáneamente con la Reunión Ministerial. Por lo tanto, se ha previsto que no se celebren más de cinco días de reuniones adicionales en el bienio 2002-2003. El mecanismo y las iniciativas intergubernamentales existentes a nivel regional y subregional se utilizarán, en todo lo posible, para los preparativos regionales y subregionales.

42. Al mismo tiempo que apoyaron los esfuerzos de planificación destinados a reducir al mínimo las consecuencias financieras, los participantes destacaron la importancia de movilizar los recursos adicionales que sean necesarios para la preparación de una reunión de tan alto nivel y alcance mundial como ésta.

43. La Reunión Ministerial deberá sustentarse, además, en una tarea preparatoria que esté bien coordinada

y planificada. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo será responsable de la coordinación general, los preparativos y la organización de la Reunión Ministerial. La UNCTAD, el Banco Mundial y las comisiones regionales guiarán la iniciativa en lo relativo a los aspectos sustantivos y técnicos de la Reunión Ministerial, dentro de sus respectivas esferas de competencia y en el marco de sus ventajas comparativas.

44. El Alto Representante ha iniciado consultas con las partes interesadas que son clave en esta esfera. En particular, llevó a cabo amplias consultas e intercambios de puntos de vista con la Comisión Europea y el Gobierno del Japón durante sus recientes visitas a las respectivas capitales para analizar aspectos sustantivos y de organización de la Reunión Ministerial. Además, el Alto Representante inició consultas con el Secretario General de la UNCTAD y los Secretarios Ejecutivos de la Comisión Económica para África y de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico. La Conferencia Ministerial de los Países Menos Adelantados que se celebró en Cotonú (Benin) del 5 al 7 de agosto de 2002, expresó en su Declaración su pleno apoyo al proceso preparatorio de la Reunión Ministerial Internacional.

45. En su resolución 56/180, la Asamblea General tomó en consideración el ofrecimiento del Gobierno de Kazajstán de acoger la reunión ministerial. La Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y la secretaría de la UNCTAD llevaron a cabo una misión conjunta en Kazajstán destinada a sensibilizar al Gobierno de ese país sobre los aspectos sustantivos y de organización de la reunión, establecer contactos directos con los organismos y funcionarios pertinentes e iniciar consultas con las principales partes interesadas en Kazajstán, entre otras el PNUD, el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, y los representantes de los países donantes y del sector privado, con miras a obtener su apoyo y su participación activa en el proceso preparatorio.

46. El Alto Representante organizó dos reuniones informativas sobre los aspectos sustantivos y de organización de la Reunión Ministerial: el 18 de junio de 2002 para los países en desarrollo sin litoral y el 12 de julio de 2002 para todos los delegados y las organizaciones interesadas del sistema de las Naciones Unidas.

V. Recomendaciones

47. **Se deberán intensificar las iniciativas para asegurar una estrecha y eficaz colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito en lo relativo a la creación de sistemas eficientes de transporte.**

48. **Es fundamental proporcionar mayor asistencia internacional a los países en desarrollo sin litoral y a sus vecinos que sean también países en desarrollo. En esta esfera, también es crucial la cooperación Sur-Sur. La cuestión de los sistemas de transporte eficientes en las distintas subregiones de África deberá ser abordada adecuadamente en el marco de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África.**

49. **Será necesario que la Reunión Ministerial Internacional adopte medidas orientadas a la acción que tomen en cuenta una amplia variedad de factores, entre otros el acceso sin restricciones al mar por todos los medios de transporte, la insuficiencia de las infraestructuras, los desequilibrios del comercio, la organización ineficiente del transporte, la mala utilización de los activos, la reforma de las políticas de transporte de tránsito y la debilidad de los sistemas de gestión, de procedimiento, de reglamentación e institucionales.**

50. **El Secretario General exhorta a los asociados para el desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, a las instituciones financieras y de fomento, así como a otras partes interesadas, entre otras al sector privado, a participar activamente en el proceso preparatorio y en la Reunión Ministerial Internacional a fin de que se pueda obtener un resultado satisfactorio.**

51. **Para facilitar los preparativos de la Reunión Ministerial Internacional, incluso la participación en la reunión de los representantes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, el Secretario General insta a los Estados Miembros a hacer aportaciones extrapresupuestarias, como solicitó la Asamblea General en su resolución 56/180.**

52. **Asimismo, el Secretario General insta a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, entre otras la Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, la UNCTAD, las comisiones regionales y el Banco Mundial, a que, en el marco de sus respectivos mandatos, trabajen de manera muy**

coordinada y apoyen plenamente el proceso preparatorio, así como la Reunión Ministerial Internacional.

53. Por último, el Secretario General exhorta a los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y a otras organizaciones internacionales a ampliar de manera prioritaria a los países en desarrollo sin litoral el alcance de sus programas e iniciativas en la esfera de la facilitación del comercio, a fin de aliviar los problemas específicos provocados por sus desventajas geográficas.
