

ESCOLA DE GUERRA NAVAL

C-EMOS 2009

DIREITO DO MAR:
os interesses dos Estados sem Litoral

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2009

C-EMOS 2009

DIREITO DO MAR:
os interesses dos Estados sem Litoral

Monografia apresentada à Escola de Guerra
Naval, como requisito parcial para a conclusão do
Curso de Estado-Maior para Oficiais Superiores.

Orientador: C-EMOS 2009

Rio de Janeiro
Escola de Guerra Naval
2009

RESUMO

O propósito deste trabalho é determinar os interesses dos Estados sem Litoral do continente sul-americano, de modo a permitir sua integração econômica com os outros países da região, sem constituir-se num Estado-Tampão. O desenvolvimento do trabalho parte da premissa que todo Estado sem Litoral, que não possui acesso ao mar, encontra-se em uma posição desvantajosa em relação aos países ribeirinhos. Desta feita, os Estados sem Litoral ficam impossibilitados de explorar os recursos do mar, como a pesca, além de desenvolver o seu comércio marítimo com os Estados ribeirinhos. A justificativa deste trabalho reside na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a qual outorga aos Estados sem Litoral importantes direitos, que no âmbito do Direito Internacional Público, constitui-se em um instrumento jurídico importante, permitindo-lhes uma navegação irrestrita nos oceanos, de maneira livre e soberana. O trabalho descreve, inicialmente, a organização dos Estados sem Litoral no mundo, em seguida, apresenta os interesses dos Estados sem Litoral na geopolítica da América do Sul. Na sequência, são apresentados os aspectos geopolíticos da Bolívia na integração regional. Finalmente, conclui-se o trabalho identificando os interesses dos Estados sem Litoral do continente sul-americano, e ressaltando a importância do uso do mar por esses Estados para o seu desenvolvimento econômico e sua integração regional.

Palavras-chave: Estados sem Litoral. Uso do mar. Desenvolvimento. Integração.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CNUCE -	Convenção das Nações Unidas sobre Comércio e Emprego
CNUDM -	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
ENAPRO -	Ente Administrador Porto Rosário
GATT -	General Agreement on Tariffs and Trade (Acordo Geral sobre Tarifas Alfandegárias e Comércio)
MERCOSUL -	Mercado Comum do Sul
MN -	Milhas Náuticas
MT -	Mar Territorial
OMC -	Organização Mundial de Comércio
OMI -	Organização Marítima Internacional
ONU -	Organização das Nações Unidas
PIB -	Produto Interno Bruto
TISUR -	Terminal Internacional do Sul S.A.
TM -	Tonelada Métrica
ZEE -	Zona Econômica Exclusiva

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	05
2	O DIREITO DO MAR E OS ESTADOS SEM LITORAL	07
2.1	Direitos dos Estados sem Litoral.....	08
2.2	Fatores determinantes da Convenção.....	09
2.2.1	Fatores Econômicos.....	09
2.2.2	Fatores Estratégicos.....	09
2.2.3	Fatores Tecnológicos.....	10
3	OS INTERESSES DOS ESTADOS SEM LITORAL NA GEOPOLÍTICA DA AMÉRICA DO SUL	11
3.1	O Paraguai e seus Interesses.....	12
3.2	A Bolívia e o Direito do Mar.....	13
4	ASPECTOS GEOPOLÍTICOS DA BOLÍVIA NA INTEGRAÇÃO REGIONAL	15
4.1	A Reintegração Marítima.....	15
4.2	Aspectos Geopolíticos Internos.....	16
4.3	Aspectos externos da Geopolítica Nacional.....	17
4.4	A Antártica.....	17
4.5	Transporte e comércio Marítimo, Fluvial e Lacustre.....	18
4.6	Portos Estrangeiros a serviço da Bolívia.....	19
4.7	Portos Interiores do Canal Tamengo.....	20
5	CONCLUSÃO	22
	REFERÊNCIAS	24
	APÊNDICE 1	26
	ANEXOS	31

1 INTRODUÇÃO

O uso do mar e dos oceanos pela humanidade é observado desde a antiguidade. Nesse sentido, o homem utilizou o mar para desenvolver diferentes atividades como a comunicação, o comércio entre os povos, o descobrimento do novo-mundo, o desdobramento do poder militar, a defesa da suas costas e território, a pesca e, mais tarde, o aproveitamento de outros recursos econômicos do mar em seu leito, solo e sub-solo.

Desde o início da sociedade internacional moderna, os Estados precisaram, progressivamente, de normas consuetudinárias, através das quais pudessem exercer suas respectivas competências sobre os diversos espaços marítimos.

Atualmente, o incremento e a diversificação do uso do meio marinho, impulsionado pelo crescimento demográfico e econômico, o desenvolvimento tecnológico e os interesses dos Estados, tornaram mais complexa a ordenação jurídica dos mares e oceanos, com o surgimento de outros espaços marítimos como a Plataforma Continental (PC) e a Zona Econômica Exclusiva (ZEE).

Como o mar desempenha um papel preponderante no desenvolvimento das nações, a perda da saída para mar gera normalmente uma queda na economia do país.

A codificação do Direito Internacional Público para o Mar deu lugar à Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar (CNUDM – CONVEMAR, em espanhol), reconhecida como a “Constituição dos Oceanos”, porque conseguiu integrar a maioria dos aspectos essenciais que configuram os interesses marítimos dos Estados ribeirinhos, não ribeirinhos ou com geografias costeiras desvantajosas. Além do mais, regula o uso pacífico dos mares e oceanos e estabelece claramente os limites de jurisdição nacional sobre os espaços marítimos. (CNUDM, 1982, p.1,2).

A CNUDM foi posta à consideração dos Estados das Nações Unidas para sua assinatura e aprovação em 10 de dezembro de 1982, em Montego Bay (Jamaica), entrando em vigência em 16 de novembro de 1994. Até o momento, 151 Estados aderiram à Convenção representando 81% dos Estados que integram as Nações Unidas, enquanto os 19% restantes ainda não se aderiram.

A Assembléia Geral da CNUDM, por meio da Resolução numero 48/169, de 21 de dezembro de 1993, elaborou medidas específicas relacionadas com as necessidades e os problemas particulares dos Estados sem Litoral que em sua parte mais importante reafirma:

[...] o direito do acesso ao mar e desde o mar dos Estados sem Litoral e a liberdade de trânsito através do território dos Estados de trânsito por todos os meios de transporte, em conformidade com o direito internacional (RES. 48/169, 2004. p.2).

O fato do país não possuir um acesso ao mar, ou seja, ser um Estado sem Litoral, o coloca em uma posição inferior quando comparado com os países costeiros, no que se refere ao aproveitamento do comércio marítimo e a exploração dos recursos marítimos, como a pesca.

Por meio de busca bibliográfica e documental, o trabalho procura mostrar os principais direitos outorgados pela CNUDM e explicar, em linhas gerais, os interesses e as relações políticas racionais e coerentes que são requeridos pelos Estados sem Litoral.

A relevância deste trabalho consiste em determinar quais são os interesses dos Estados sem Litoral do continente sul-americano, para que tais países possam integrar-se economicamente à região, sem constituir-se num Estado-Tampão, tendo por base a CNUDM e os Tratados de Cooperação Multilaterais.

2 O DIREITO DO MAR E OS ESTADOS SEM LITORAL

Durante um longo período, o Direito Internacional Público para o mar, bem como os oceanos, se dividiram basicamente em dois espaços:

- um espaço de soberania do Estado ribeirinho (Mar Territorial); e,
- um espaço comum, regido pelo princípio de liberdade (Alto-Mar).

A Convenção e o Estatuto de Barcelona de 1921 versavam sobre o “livre trânsito”, asseguram a liberdade de trânsito por ferrovias e via fluvial para todos os Estados, sem exceção¹. De forma similar, a Conferência de Haia de 1930 determinou a liberdade de navegação para todos os Estados, com litoral ou não. Além disso, a partir da I Conferência sobre o Direito do Mar, celebrada em Genebra, em 1958, institucionalizou-se o “regime multilateral especial e particular para os Estados sem Litoral”², que mais tarde seria aperfeiçoado mediante a Convenção sobre Direito do Mar de 1982. Dentro de seus alcances está o Acordo Geral sobre Tarifas Alfandegárias e Comércio (GATT), de 1948, “regras de tráfego” que se apóiam na reciprocidade e na não-discriminação comercial entre países. O artigo V desse Acordo estabelece que:

[...] “As mercadorias, os navios e outros meios de transporte serão considerados em trânsito através do território de outra parte contratante, quando o passo por dito território, com ou sem armazenamento, fracionamento do carregamento ou mudança de meio de transporte, constitua só uma parte da viagem para o país do destino”. (GATT, 1947, p. 9)

O GATT destaca ainda que “haverá liberdade de trânsito pelo território de cada parte contratante para o tráfego com destino ao território de outra parte contratante ou procedente dele, que utilize as rotas mais convenientes para o trânsito internacional” sem distinção de nenhuma natureza e com caráter equitativo.

Esse regime não outorgava preferência alguma em matéria de livre trânsito, nem muito menos considerava um regime favorável aos Estados sem Litoral, somente estabelecia algumas condições especiais em matéria de comércio e taxas. Para os países em desenvolvimento, o GATT não concedia facilidades adicionais para o acesso ao mar. Em consideração aos Estados sem Litoral e com desvantagem geográfica, só se considerava os acordos igualitários no que se referia ao trânsito entre Estados.

¹ É mister destacar que o presente instrumento não abrangia a todos os meios de transporte. Deixou de lado o transporte por rodovia e por dutos (oleodutos e gasodutos).

² GLASSNER, M., “Bibliography on Land - locked Status” Sijthoff & Noordhoff, Maryland, USA, 1980.

Na Carta da Havana de 1948, criou-se a Organização Internacional do Comércio, que nunca foi constituída por falta de ratificações da maior parte de seus integrantes, e principalmente, pela oposição dos Estados Unidos da América (EUA), que em seu artigo 33 estabelecia a “liberdade de trânsito em favor dos Estados sem Litoral”. Também em seu artigo 10 estipulava que: “as facilidades e direitos especiais conciliados por esta Convenção, em favor dos países sem litoral por sua especial posição geográfica, estão excluídos da aplicação da cláusula da nação mais favorecida”. (CNUCE, 1948, p. 53, 67).

2.1 Direitos dos Estados sem Litoral

Denomina-se Estado sem Litoral aqueles países sem saída para mar ou ao oceano. Atualmente, existem 43 países que podem ser incluídos nessa denominação, listados no anexo A.

Conforme o artigo 69 da CNUDM, os Estados sem Litoral terão direito a:

[...] “participar, numa base equitativa, no aproveitamento de uma parte apropriada dos excedentes dos recursos vivos das zonas econômicas exclusivas dos Estados costeiros da mesma sub-região ou região, tendo em conta os fatores econômicos e geográficos pertinentes de todos os Estados interessados.” (CNUDM, 1982, p. 20).

Nesse contexto, os Estados interessados estabelecem as modalidades e condições dessa participação mediante acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais, tendo em conta os seguintes aspectos:

- a. evitar o prejuízo das comunidades ou indústrias pesqueiras do Estado ribeirinho;
- b. em que medida participam outros Estados sem Litoral dessa exploração na Zona Econômica Exclusiva (ZEE), evitando uma excessiva extração de recursos vivos ;
- e,
- c. em que medida participa um Estado sem Litoral na exploração dos recursos vivos das ZEE de outros Estados ribeirinhos, em virtude os acordos bilaterais, sub-regionais ou regionais existentes.

Por oportuno, nota-se que:

[...] “O Estado costeiro deve determinar a sua capacidade de capturar os recursos vivos da zona econômica exclusiva. Quando o Estado costeiro não tiver capacidade para efetuar a totalidade da captura permissível, deve dar a outros Estados acessibilidade ao excedente desta captura mediante acordos ou outros ajustes e de conformidade com as modalidades, condições e leis e regulamentos” [...] “tendo particularmente em conta as disposições dos artigos 69 e 70, principalmente no que se refere aos Estados em desenvolvimento neles mencionado.” (CNUDM, 1982, p. 17).

Dessa forma, a CNUDM estabelece que essas disposições não afetam os acordos existentes em sub-regiões ou regiões onde os Estados ribeirinhos possam conceder a Estados sem Litoral direitos iguais ou preferenciais para a exploração dos recursos vivos nas zonas econômicas exclusivas.

2.2 Fatores determinantes da CNUDM

Com um pano de fundo sempre político, os fatores que intervêm nessa convenção são os fatores econômicos, estratégicos e tecnológicos, os mesmos que na metade da década dos anos 1960 determinaram a necessidade de uma revisão ampla e profunda do Direito Internacional Público para o Mar.

2.2.1 Fatores Econômicos:

Depois do fim da Segunda Guerra Mundial e, especialmente, a partir dos anos 1960, inicia-se o segundo grande processo de descolonização da história com a independência dos povos antes submetidos à dominação colonial para constituírem-se em Estados independentes. Tratavam-se de países em desenvolvimento que, impulsionados pelo princípio da soberania permanente sobre os recursos naturais, impugnavam um regime (resultante das Convenções de Genebra de 1958) em cuja elaboração não intervieram e que rejeitaram por serem contrários aos seus interesses.

A ampliação do mar territorial (MT) a 12 milhas náuticas (MN) e o estabelecimento de uma ZEE, adjacente ao mesmo, possibilitam aos Estados ribeirinhos exercerem seus direitos soberanos sobre os recursos vivos e não-vivos do mar, do leito e subsolo. Essas reivindicações obedecem fundamentalmente aos fatores econômicos.

2.2.2 Fatores Estratégicos:

Tratam-se de fatores que tinham suas raízes na difícil situação de paz a nível mundial, sustentada pela chamada estratégia da dissuasão. Pois, as duas superpotências, EUA e a URSS, necessitavam de maior mobilidade possível para seus meios bélicos. Essa mobilidade se via obstaculizada pelo Direito do Mar em vigor, contido na Convenção de Genebra de 1958. Assim, a pretensão dessas superpotências era instaurar um novo regime de livre passagem e sobrevôo.

Além disso, os fatores estratégicos influíram para que se constituísse uma regulação da pesquisa científica na ZEE, pois as superpotências e as outras potências marítimas estavam interessadas em um regime o mais liberal possível, enquanto os Estados

ribeirinhos, principalmente os Estados em desenvolvimento (países do Terceiro Mundo), defendiam que essa autorização fosse outorgada pelo Estado costeiro.

2.2.3 Fatores Tecnológicos:

Os fatores tecnológicos estão vinculados a motivações econômicas.

Apesar da CNUDM permitir a exploração dos recursos do solo e subsolo marinho, na PC isso não era possível, devido à falta de equipamentos adequados. Atualmente, graças ao avanço da tecnologia, essa exploração é possível com o aproveitamento dos recursos naturais que se encontram nas áreas abissais dos oceanos, ou seja, a grandes profundidades e a distante da costa, onde são encontrados os nódulos polimetálicos. Embora essa zona fosse declarada “Patrimônio Comum da Humanidade” pela resolução da XXV Assembléia Geral das Nações Unidas, é necessário que se efetue uma regulação jurídica para o aproveitamento dos recursos marinhos situados além da jurisdição nacional.

3 OS INTERESSES DOS ESTADOS SEM LITORAL NA GEOPOLÍTICA DA AMÉRICA DO SUL

Como manifestou o Vice-Ministro de Relações Exteriores do Paraguai³, Dr. José Martinez:

[...] “o prejuízo de não ter acesso ao mar se nota em uma perda de competitividade, em uma dificuldade de acesso e encarecimento de produtos de importação, como insumos para fabricar produtos, que ao combinar com os originários do país e re-exportar-los, nos coloca em uma posição de desvantagem com respeito a outros países com litoral marítimo”. (Martinez 2009 – tradução do autor).

E segundo a análise financeira descrita por Ricardo Rodríguez:

[...] “A falta de acesso ao mar desacelera a taxa de crescimento econômico de um país mediterrâneo⁴ em aproximadamente 0,7% anual. Na década 1990-1999, o crescimento do produto nestes países foi em média mais baixo que em outros países pobres. Estudos diversos das Nações Unidas estimam que os países mediterrâneos pagam, em média, 14% adicionais ao custo de produção, em termos de fretes e seguros, para alcançar o litoral marítimo.”, e

[...] “O Índice de Desenvolvimento Humano do começo da década atual registrava na pior situação possível a 12 países, dos quais 9 são mediterrâneos, ocupando estes 12,5% da superfície terrestre dos quantificados nesse Índice e representando 4% da população mundial. A soma do produto interno neles representava, nesses anos, somente 0,3% do total global, recebendo tão somente uma percentagem desta mesma ordem em conceito de investimento direto estrangeiro.” (Rodríguez S. 2009, p. 1) (tradução do autor).

As organizações internacionais realçam a importância dos Estados sem Litoral marítimo. Em agosto de 2003, na cidade de Almaty, capital do Cazaquistão, a Conferência Ministerial Internacional de Países em Desenvolvimento sem Litoral e de Trânsito, as Instituições Financeiras e as Agências de Desenvolvimento Internacionais começaram a marcar um novo rumo para esse grupo de países, buscando melhorar a organização nos foros internacionais e estabelecendo uma agenda concreta na procura do desenvolvimento sustentável.

O Programa de Ação de Almaty⁵ e a Plataforma de Assunção estabeleceram um plano internacional com metas bem concretas que, resumindo seus objetivos, são os seguintes:

- a) assegurar o acesso ao mar, utilizando todos os meios de transporte;

³ MARTINEZ, José. Todo comercio es más difícil para los países mediterráneos. La Nación, 2006.

⁴ Definição extraída do dicionário Aurélio.

⁵ Resumo dos objetivos apresentados no Relatório da Conferência Ministerial Internacional de Países em Desenvolvimento sem Litoral e de Trânsito sobre a Cooperação em matéria de Transporte de Trânsito Almaty (Cazaquistão), 28 e 29 de agosto de 2003 (anexo B).

- b) estabelecer normas internacionais obrigatórias para melhorar o transporte;
- c) reduzir custos e melhorar serviços para incrementar a competitividade de suas exportações;
- d) reduzir o custo das importações;
- e) resolver os problemas derivados das demoras e a incerteza nas rotas comerciais;
- f) reduzir as perdas, os danos e as deteriorações das mercadorias em trânsito;
- g) sentar as bases para o aumento das exportações; e,
- h) melhorar as condições de segurança do transporte terrestre e a segurança das pessoas nos corredores de trânsito.

Neste contexto, este autor considera que existem razões mais que suficientes para dar maior atenção aos Estados sem Litoral, por estarem em condições desvantajosas, e porque esses Estados estão separados das riquezas relacionadas com o mar, como a pesca e o comércio marítimo e, do mesmo modo, impedindo-lhes um relacionamento econômico normal com os Estados ribeirinhos.

3.1 O Paraguai e seus interesses

O Paraguai se encontra entre os Países em Desenvolvimento sem Litoral Marítimo, com o agravante de que é pequeno e vulnerável. É um país sul-americano com um Produto Interno Bruto (PIB) registrado realmente modesto, com uma população de 6.996.245 milhões e com uma extensão territorial de 406.796 km². Apesar desses números, é um dos mais desenvolvidos nesse grupo.

Nos registros das organizações internacionais, chama a atenção que o Paraguai já solicitou, em 1957, uma consideração especial nas Nações Unidas por sua mediterraneidade. Posteriormente, o chamado Grupo de Países em Desenvolvimento sem Litoral Marítimo, a maioria deles pobres na definição ortodoxa da denominação, foi adquirindo notoriedade pelo seu atraso, em especial a partir da Declaração do Milênio das Nações Unidas, proclamada no ano 2000, com o objetivo principal de reduzir a pobreza.

Em agosto de 2005, o Paraguai recebeu pela primeira vez um conclave das Nações Unidas que reuniu os representantes de tais países. As sessões apontaram para estabelecer uma estratégia comum de negociação para a “Rodada de Doha” da Organização Mundial de Comércio (OMC), cuja Conferência Ministerial foi realizada em Hong Kong. Suas conclusões foram referendadas no que “ex-post” ficou conhecido como a “Plataforma de Assunção”. Após, com uma frequência mais alta e com uma importância cada vez maior, os Estados sem Litoral se juntaram para falar de objetivos e estratégias comuns e levá-los à

prática. Em 2007, os ministros voltaram a se reunir em Ulán Bator (Mongólia), procurando capitalizar a crescente importância do setor econômico. Para o presente ano corresponde a um país africano organizar o encontro.

O Paraguai necessita de uma instância internacional de coordenação, a fim de estabelecer alianças e articular grupos de interesses para obter seus objetivos de desenvolvimento. Certamente os esforços locais foram feitos a respeito, mas além de estar presente nesse âmbito internacional desde o começo, também precisa de mais apoio em termos de recursos humanos e orçamentários para aproveitar dessa plataforma com êxito. Prevê-se a criação de uma Comissão ou Conselho que coordenará esforços e recursos com a finalidade de alcançar seus objetivos planejados.

3.2 A Bolívia e o Direito do Mar

Com a assinatura do tratado de “Paz e Amizade” em 1904 com o Chile, a Bolívia sela sua condição de país mediterrâneo e se constitui em um Estado sem Litoral, ao ficar isolado da costa marítima; do mesmo modo, constitui-se em um Estado de trânsito, ao se localizar estrategicamente como território latente, através do qual se pode fazer efetivo o trânsito de pessoas, bagagens, mercadorias, carregamentos e meios de transporte.

Os conceitos antes descritos se encontram concebidos no artigo 124 da CNUDM, os quais estabelecem a visão de Estado da República da Bolívia.

Visto que o contexto jurídico internacional marítimo permite uma expectativa de campo de ação aos Estados sem Litoral, a Bolívia participou ativamente no processo de codificação do regime relativo aos Estados sem Litoral no marco do Direito do Mar. Na Conferência de Genebra de 1958, o ex-embaixador boliviano Walter Guevara Arce apresentou a exposição “O livre acesso ao Mar dos Países sem Litoral.”⁶

Em 1967, organizou-se a Comissão dos Recursos Marinhos, na qual a Bolívia ingressou em 1970, apresentando uma proposta durante a III^a Conferência sobre o Direito do Mar, proposta essa que em sua parte mais contundente indica:

[...] “o problema dos Estados sem Litoral não se pode resolver mediante facilidades concedidas pelos países ribeirinhos porque tais facilidades estarão sempre a mercê de quem as dá. Em consequência, corresponde reconhecer pela comunidade o direito de livre acesso ao mar em favor dos Estados sem Litoral.”⁷ (GUEVARA, 1988, p.

⁶ “Como aporte fundamental para a formulação da colocação do grupo de Estados sem litoral na Convenção sobre Alto Mar e que posteriormente foi desenvolvido na Convenção de Nova Iorque de 1965, onde a proposta boliviana foi acolhida pelo grupo latino-americano” (GUEVARA, 1988, p. 226).

⁷ GUEVARA, W., “La Evolución del Derecho del Mar vista desde el ángulo boliviano” em: Radiografía de la Negociación del Gobierno de las Fuerzas Armadas con Chile. 2da. Ed., La Paz, 1988, p. 216.

216) (Tradução do autor).

A delegação boliviana durante a referida Conferência teve sob sua responsabilidade a sistematização dos diferentes pontos de vista e interesses dos Estados sem Litoral e que se constituiu na base do projeto que esse grupo de países apresentou nas sessões daquele ano.

Segundo Glassner:

[...] “o regime em favor dos Estados sem Litoral estabelecido na CNUDM de 1982 é novo. A Bolívia foi gerando um direito bilateral de ordem regional que lhe garante seu direito de livre acesso ao mar, de maneira complementar e anterior ao regime multilateral.” (GLASSNER, 1983 p. 368)⁸. (Tradução do autor)

Também dentro da Organização Marítima Internacional (OMI), elaboraram-se diversas normativas baseadas na CNUDM, e o Estado boliviano deve garantir o cumprimento desses instrumentos, em especial aqueles compreendidos entre os artigos 217 e 222, para que se formule uma legislação adequada e para que se adote medidas oportunas para que os navios que arvoreem sua bandeira cumpram as normas estabelecidas, como a formação adequada de pessoal qualificado, a supervisão das diferentes atividades dos inspetores e investigadores e de uma apropriada administração marítima. (CNUDM. 1982, pp. 60-62)

O autor considera que essa Convenção marca uma nova concepção do Direito do Mar no âmbito da ONU, que apóia os países em desenvolvimento e os Estados sem Litoral. Apesar das muitas críticas, de carências na efetividade da aplicação de dita convenção e colocando à margem as questões meramente políticas, o certo é que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar se constitui em um instrumento jurídico importante no marco do Direito Internacional Público, que poderá ser empregado para conseguir a navegação irrestrita nos oceanos do mundo, de maneira livre e soberana.

⁸ GLASSNER, M., “The Transit Problems of Landlocked Status”: The case of a Bolivia and o Paraguai, no Ocean Yearbook. #4, The University of Chicago Press, 1983, p. 366-389.

4 ASPECTOS GEOPOLÍTICOS DA BOLÍVIA NA INTEGRAÇÃO REGIONAL

A Bolívia é situada no centro geográfico do subcontinente sul-americano. Reduzida territorialmente por sucessivas guerras e privada, por uma delas, de acesso soberano ao Oceano Pacífico, a Bolívia definiu o perfil de sua política externa, em primeiro lugar, em relação aos seus vizinhos: Argentina, Brasil, Chile, Paraguai e Peru. Contudo, no Programa de Governo da Bolívia está especificado que “todo gás e petróleo que se extrai deve ser entregue à propriedade do Estado Boliviano [...], e é o Estado boliviano que define a quem vender, a que preço vender, etc.”. Além disso, o governo tem que atender aos interesses da população boliviana e inserir diversos projetos de integração física na América do Sul, por estar integrado com a Comunidade Andina e o MERCOSUL (TEIXEIRA, R, PEREIRA W. 2006. 6 p.).

4.1 A Reintegração Marítima

A Bolívia é um país geograficamente enclausurado, como consequência da Guerra do Pacífico, uma guerra iniciada em 14 de fevereiro de 1879 com a invasão de tropas chilenas ao Porto de Antofagasta.

Embora um “Tratado de Paz e Amizade” tenha sido assinado entre a Bolívia e o Chile através de seus representantes, o mesmo nunca foi aceito pelo povo boliviano, porque se considera que, ao reconhecê-lo, se renunciará definitivamente a ter a “um porto próprio soberano com continuidade territorial e marítima no Oceano Pacifico”. Igualmente, o povo considera que a soberania sobre o Mar Territorial, solo e subsolo marítimos nunca foram cedidos ao Chile.

Neste sentido, o autor considera que se deve procurar novos objetivos que projetem uma expansão marítima da Bolívia além da visão clássica de uma “costa marítima e soberana”, tal como diz o Dr. Felipe Tredennick Abasto:

[...] “Um espaço geográfico não submetido à soberania de um Estado, como a Antártica e o alto mar [...] “ocupados de forma direta junto com outros Estados ou de maneira disfarçada através de organismos internacionais, com argumentos reais e baseados na geopolítica e na economia da Bolívia.” (TREDENNICK, 2007, p.192), (Tradução do autor).

E outras políticas que convertam essas necessidades em Objetivos Nacionais e que serão de vital importância para gerar uma economia estável e um comércio crescente no Estado boliviano.

4.2 Aspectos Geopolíticos Internos

O território da Bolívia se encontra no “centro” dos principais sistemas hidrográficos da América do Sul. É assim que, independentemente da bacia endorreica⁹ do altiplano, formado pelos lagos Titicaca, Poopó, rio Desaguadero, lagoas de Uyuni e Coipasa, a Bolívia tem águas que desembocam nos principais vertentes do hemisfério, o Amazonas e o Prata.

A Bacia do Amazonas está formada principalmente pelos rios Beni (1.700 km), Madre de Dios (1.448 km), Mamoré (1.800 km) e Itenez (1.605 km)¹⁰, cuja confluência conforma parte do rio Madeira (150 km), principal rio tributário do Amazonas e importante via de comunicação aquática para o tráfego de cabotagem entre as cidades de Guayaramerín, Trindade, Cochabamba (Porto Villarroel), Rurrenabaque e Riberalta. A melhoria das condições portuárias e de segurança na navegação pode gerar um importante corredor de exportação de Porto Belo para Manaus e o Atlântico, utilizando para isso o sistema intermodal¹¹ de transporte, favorecendo as populações ribeirinhas do Brasil e da Bolívia.

A Bacia do Prata percorre 2.500 km através da hidrovia Paraguai-Paraná, da qual a Bolívia forma parte com 48,5 km; neste setor, encontra-se Porto Busch, que é um porto de vital importância para a Bolívia, visto que se constitui num núcleo de desenvolvimento econômico do sudeste boliviano. Também conta com o rio Vermelho, que forma parte de um projeto conjunto com a Argentina, que tenta canalizar suas águas até o Porto de Madrejones, no rio Paraguai, constituindo-se em outra opção de saída para o Atlântico. O rio Pilcomayo, que aporta à comunidade ribeirinha grandes recursos piscícolas e hídricos, foi motivo de recentes acordos para construir uma represa em Vila Montes (Bolívia), que regulará um caudal permanente de água, beneficiando as populações de Paraguai, Argentina e Bolívia.

Ambas as bacias hidrográficas oferecem grandes vantagens para a integração e comércio do MERCOSUL aos países signatários desse Acordo.

Para este autor, a consolidação de Porto Busch para a Bolívia constitui um objetivo geopolítico a médio prazo para alcançar um verdadeiro acesso no desenvolvimento

⁹ Bacia endorreica é uma área na qual a água não tem saída superficialmente, por rios, até ao mar, ou seja, uma bacia hidrográfica sem saída para o mar. Definição extraída do dicionário Aurélio.

¹⁰ Dados extraídos do livro “Hidrografia da Bolívia” editado pelo Serviço Nacional de Hidrografia Naval da Bolívia no ano de 1997.

¹¹ Entende-se como Sistema Intermodal ao sistema de transportes com base no qual seja possível integrar pelo menos dois meios diferentes numa cadeia de transporte “porta a porta” (ferroviário-rodoviário-naval-aéreo) de forma a garantir uma utilização mais racional das capacidades de transporte disponíveis e aumentar a qualidade e a eficiência dos serviços conexos. (Definição extraída da Comissão da Política Regional dos Transportes e do Turismo).

comercial. A construção de um porto sobre o rio Paraguai e a estrutura de transporte que o vincule com toda a região, permitirão dispor de um acesso comercial para o transporte econômico entre a Bolívia e as Repúblicas de Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. À margem dessa consideração, será necessária a construção de Frotas de Transporte Fluviais que consigam absorver o crescente desenvolvimento agrícola oriental no cultivo de soja, assim como a exportação de minerais, como o ferro e o antimônio.

4.3 Aspectos externos da Geopolítica Nacional

A análise geopolítica da Bolívia tem como base de partida o realismo crítico do espaço geográfico enclausurado, condicionante transcendente da vida nacional onde, simultaneamente, existem outras causas e influxos que formam um processo determinante no destino da Bolívia.

A Bolívia se encontra submetida a um espaço geográfico onde os rios, as montanhas e planícies condicionam a vida do homem, mas também deve aproveitar outros aspectos do entorno internacional para fomentar um crescimento econômico, tal como menciona Monica Hirst: “as políticas externas dos Estados revelam dinâmicas que alimentam uma agenda de cooperação - latino americanista - estimulada por processos associativos do MERCOSUL e da Comunidade Andina de Nações”; é assim que o novo Estado Plurinacional da Bolívia está presente nesse novo ciclo de desenvolvimento, valores e acontecimentos da América Latina, onde a rivalidade está sendo superada com a integração e o conflito com a cooperação. Todos esses fatos evidentes são os que a Bolívia acolhe para redefinir uma geopolítica de integração na América do Sul e que deve manter como base de uma presença política ativa no âmbito econômico, comercial e das comunicações.

Em síntese, vemos que a Bolívia, por sua posição geográfica, sua extensão, características regionais e sistemas hidrográficos, é chamada para exercer as funções de país integrador entre as Bacias do Pacífico, do Prata e do Amazonas, devendo gerar e manter uma situação ativa de “País bioceânico”, desenvolvendo as condições favoráveis para gerar uma adequada economia regional, utilizando de maneira racional todo o potencial disponível.

4.4 A Antártica.

A Antártica é um continente atualmente considerado como “Patrimônio Comum da Humanidade”, reservada às pesquisas científicas com fins eminentemente pacíficos. Seu limite continental começa no grau 60 de latitude Sul; não se reconhece soberanias reivindicadas na reunião consultiva das Nações Unidas, efetuada em 1991.

Embora a exploração de alguns recursos da Antártica atualmente seja mínima, não se descarta a possibilidade de que, na próxima reunião consultiva, que ocorrerá em 2041, se estabeleça uma exploração intensiva de todos os recursos que existam nesse continente.

Este autor considera que a Bolívia deve converter-se em um membro aderente ao Tratado Antártico, para posteriormente participar nas campanhas antárticas de países amigos, obtendo assim uma presença física nesse continente e, dessa maneira, ter acesso ao Conselho Consultivo. Esse “status” jurídico lhe daria a possibilidade de participar com capacidade de decisão (voz, voto e veto) em futuras definições sobre a Antártica, o que traria benefícios que dele se pode obter, como a produção e comercialização de krill (crustáceo parecido ao camarão) que, de acordo com pesquisas efetuadas se constituirá no alimento do futuro¹², por possuir todas as características nutritivas que necessita à subsistência da humanidade.

4.5 Transporte e Comércio Marítimo, Fluvial e Lacustre

O Direito do Mar, estabelecido principalmente pela tradição secular das liberdades de navegação e da exploração, está submetido na atualidade a uma profunda mudança, expressa na nova noção de “Patrimônio Comum da Humanidade”, tendo como base a necessidade da reivindicação dos Estados sem Litoral, países que foram definidos com desvantagem econômica e geográfica.

Desde 1879, ano em que o Estado boliviano perdeu sua saída para o Oceano Pacífico, os bolivianos orientaram sua atenção à navegação interior, considerando-se os anos 1930 como a época de ouro da navegação fluvial; é importante mencionar que nesses anos já se navegava comercialmente no rio Paraguai. Nessa época se criaram empresas de transporte fluvial importantes como a casa Suarez, a casa Seyler e outras, que empregaram o eixo de navegação formado pelos rios Ichilo - Mamoré na bacia amazônica, promovendo o intercâmbio de produtos na região entre a Bolívia e outros países, como Brasil e Paraguai.

A partir dos anos 1950, a navegação fluvial sofreu um forte declínio, as embarcações metálicas em sua maioria se converteram em sucata e foram substituídas por embarcações de madeira.

Na atualidade, a Bolívia não tem melhorado seu potencial hidrográfico, sobre os

¹² Pesquisa efetuada pela Universidade de São Paulo e o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR). Revista de Ensino de Ciências No. 13, setembro de 1985. Disponível em: <http://www.cienciamao.if.usp.br/dados/rec/_krillumalimentodofuturoe.arquivo.pdf>. Acesso em: 05 Ago. 2009.

quais se projetariam os corredores bioceânicos para o comércio exterior.

No Lago Titicaca, se desenvolveu principalmente a navegação turística e o transporte de grãos, do porto boliviano do Guaqui ao porto peruano de Puno. Em 1987, os Chanceleres das Repúblicas da Argentina, Peru e Bolívia firmaram o acordo para impulsionar a intercomunicação ferroviária dos três países, compreendendo as linhas de Buenos Aires (Argentina) até o Matarani (Peru), passando pela conexão Guaqui – Puno, o que forma parte do corredor interoceânico denominado “dos Libertadores”. O mencionado acordo considerava que a vinculação proposta contribuiria para criar um novo espaço social, econômico e político na região e aliviar a condição mediterrânea da Bolívia, mediante outro acesso eficaz aos portos do Atlântico e do Pacífico.

Segundo dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), nos últimos anos o volume do comércio exterior internacional cresceu desmesuradamente em comparação com o processo de produção, fato que provocou mudanças profundas na estrutura do transporte marítimo e fluvial; conseqüentemente, os preços dos produtos comercializados no mercado internacional passaram a ser os principais determinantes da ascensão das vendas externas, relegando a segundo plano a evolução das quantidades exportadas. No ano passado, de acordo com estatísticas da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (FUNCEX), o índice de preços das exportações brasileiras subiu 10,5%, o que resultou em um incremento de 16,6% nas receitas em dólares. (TAKESHI, 2008, p. 5).

Neste sentido, este autor considera que, como os rios e lagos navegáveis exercem uma influência muito importante na economia boliviana, requerem ser analisados de uma perspectiva global, para obter um maior benefício em sua utilização. Ademais, se requer a integração do sistema aquaviário com o transporte terrestre, para formar um novo entorno econômico que integre a região com os projetos dos corredores bioceânicos; finalmente, na atualidade, a economia social de mercado age conjuntamente com os avanços tecnológicos, e com o aumento da competitividade emergem os grandes ordenadores das realidades econômicas sociais na maioria das regiões do mundo. Por esse motivo, o Estado boliviano deverá contar com uma adequada infra-estrutura portuária e caminhos em ótima conservação para poder integrar-se aos projetos bioceânicos.

4.6 Portos Estrangeiros a serviço da Bolívia

A Bolívia possui diversos portos francos ao seu serviço. Arica, Iquique e

Antofagasta são portos para a Bolívia, pelo tratado assinado em 1904 entre a Bolívia e o Chile. Mas o porto de Arica foi privatizado por 20 anos, e seu uso livre pelo Estado boliviano está condicionado ao pagamento de taxas convencionais; neste sentido, se vem procurando outras medidas de exportação pela hidrovía Paraguai-Paraná para o Atlântico. Detalhes mais característicos se apresentam no Apêndice 1

Também a Bolívia possui portos francos na Argentina, no Paraguai e no Uruguai, que são pouco utilizados pela falta de infraestrutura, como por exemplo, o Porto de Rosário (Argentina), concedido à Bolívia em 1969, onde se lhe outorga o uso de uma área livre de 54.667 m².

No Porto Casado e Porto Villeta, no Paraguai, se estabelece e garante o livre trânsito e uma área franca, mediante o Tratado de Paz em 1938 entre a Bolívia e o Paraguai.

Esses portos outorgam grandes facilidades ao fluxo de carga de e para a Bolívia, principalmente para a exportação de produtos do oriente boliviano como algodão, madeira e minerais procedentes do Mutún.

4.7 Portos Interiores do Canal Tamengo

A viabilidade da exploração de minerais de ferro do Mutún e a produção de soja em grão para exportações que tem a Bolívia experimentaram um crescimento sustentado; em 2009, prevê-se exportar 380.000 Toneladas Métricas (TM), prevendo-se para dentro de cinco anos atingir um milhão de toneladas, segundo a câmara agropecuária do oriente e o Ministério de Desenvolvimento Rural. Assim mesmo, se continua a venda de gás ao Brasil, com possibilidades de ampliar o mercado para o Paraguai e Uruguai.

Por outro lado, Central Aguirre¹³, que é um porto privado, localiza-se na margem direita do Canal Tamengo (Porto Quijarro), inaugurado em 11 de setembro de 1988 e está destinado ao manejo de carga a granel. O porto dispõe de um molhe de concreto de 30 metros de comprimento, com facilidades de manejo de carga geral, com silos para produtos a granel e praias ao ar livre, com escritórios administrativos e outros serviços indispensáveis. Sua capacidade estática alcança a 52.500 toneladas. A atual tendência do crescimento de grão de soja para a exportação ultrapassa a capacidade dos portos, originando uma demanda insatisfeita cada vez maior por serviços portuários; os exportadores de grãos geralmente utilizam o porto de Ladario, no Brasil, para cumprir com os prazos de exportação.

¹³ Porto Aguirre. Disponível em: < <http://www.puertoaguirre.com> >. Acesso em: 09 Ago. 2009.

Do mesmo modo encontra-se a planta industrial do Gravel Bolívia S.A.¹⁴, que foi desenhada para processar grãos de soja como matéria prima e extrair azeite cru, farinha peletizada e como subproduto, a casquinha peletizada de soja. As instalações, em seu início, foram desenhadas para processar 800 TM/dia, o que equivale a 264.000 TM de grão ao ano. Na atualidade, a capacidade de processamento médio chega a 2.200 TM/dia, devido às ampliações e renovação tecnológica realizadas na planta, o que permite ao GRAVETAL Bolívia SA. a produção de 770.000 TM ao ano alcançando eficientemente a utilização da capacidade instalada industrial.

Segundo este autor, a Bolívia tem acessos soberanos à bacia do Prata. O acesso começa na lagoa Gaiba, passando pelas lagoas Uberaba, Mandioré e Cáceres e o Corredor Mán Césped, alcançando um comprimento de 48 km. Essa situação permite à Bolívia, de acordo com princípios e direitos do Direito Internacional, a livre navegação por todo o sistema da Hidrovia Paraguai-Paraná.

As enormes possibilidades que oferecem à economia nacional a imensa riqueza agrícola e os minerais do sudeste, sendo explorados e aproveitados de forma racional, darão lugar a um consumo interno e à exploração dos mercados internacionais.

¹⁴ Porto GRAVETAL. Disponível em: < <http://www.gravetal.com.bo>>. Acesso em: 09 Ago. 2009.

5 CONCLUSÃO

A CNUDM marca uma nova concepção do direito do mar no âmbito da ONU, que apóia os países em desenvolvimento e os Estados sem Litoral. Apesar das muitas críticas, de carências na efetividade da aplicação de dita convenção e colocando à margem as questões meramente políticas, o certo é que a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar se constitui em um instrumento jurídico importante no campo do Direito Internacional Público, que poderá ser empregado para conseguir a navegação irrestrita nos oceanos do mundo, de maneira livre e soberana.

As organizações internacionais realçam a importância dos Estados sem Litoral e, assim como as instituições financeiras e agências de desenvolvimento internacionais, começaram a marcar um novo rumo para esse grupo de países, organizando-os melhor nos níveis internacionais e lhes dando uma agenda concreta na busca do desenvolvimento sustentável.

Existem numerosas razões para dar maior atenção aos Estados sem Litoral, por estarem em uma condição desvantajosa e porque esses Estados estão separados das riquezas que representa o mar, como a pesca e o comércio marítimo; do mesmo modo, os impede um relacionamento econômico normal com os Estados ribeirinhos.

O Paraguai, por exemplo, necessita uma instância internacional de coordenação que procure estabelecer alianças e articular grupos de interesses para obter seus objetivos de desenvolvimento. Certamente, os esforços locais foram feitos a respeito, porém, além de estar presente nesse âmbito internacional desde o começo, também precisa mais apoio em termos de recursos humanos e orçamentários para aproveitar essa plataforma com êxito. Prevê-se a criação de uma Comissão ou Conselho que coordenará esforços e recursos com a finalidade de alcançar seus objetivos planejados.

A Bolívia deverá procurar novos objetivos que projetem sua expansão marítima, além da visão clássica de uma “costa marítima e soberana” e políticas que convertam essa necessidade em Objetivo Nacional, mesmas que gerarão uma economia estável e um comércio crescente no Estado boliviano. Por exemplo, a Bolívia deverá converter-se em membro ativo do Tratado Antártico, para poder participar nas campanhas antárticas de países amigos e obter assim uma presença física nesse continente e, dessa maneira, ter acesso ao Conselho Consultivo. Este “status” jurídico lhe daria a possibilidade de participar com capacidade de decisão e outros benefícios que dele se pode obter, como o da produção e comercialização de krill, que no futuro poderá contribuir à subsistência da humanidade.

A consolidação de Porto Busch constitui um objetivo geopolítico a médio prazo para alcançar um verdadeiro acesso no desenvolvimento comercial. A construção de um porto sobre o rio Paraguai e a estrutura de transporte que o vincule com toda a região, permitirão dispor de um acesso comercial para o transporte econômico entre a Bolívia e as Repúblicas de Argentina, Brasil, Paraguai e Uruguai. À margem dessa consideração, será necessária a construção de Frotas de Transporte Fluviais que consigam absorver o crescente desenvolvimento agrícola oriental no cultivo de soja, assim como a exportação de minerais, como o ferro e o antimônio.

A Bolívia, por sua posição geográfica, sua extensão, características regionais e sistemas hidrográficos, é chamada para exercer as funções de país integrador entre as Bacias do Pacífico, do Prata e do Amazonas, devendo gerar e manter uma situação ativa de “País bioceânico”, desenvolvendo as condições favoráveis para gerar uma adequada economia regional, utilizando de maneira racional todo o potencial disponível.

Dessa maneira, a localização geográfica da Bolívia no centro da América do Sul influirá muito na orientação de sua política econômica, vinculando-se com aqueles países que os circundam e que pertencem aos sistemas hidrográficos mencionados, o que pode gerar diversos acordos regionais de integração.

REFERÊNCIAS

- ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL. Disponível em: <<http://www.atiport.cl>>. Acesso em: 05 Ago. 2009.
- BALDERRAMA, Gualberto, Site: Perú Top Cities. Disponível em: <<http://www.geocities.com/perutopcities/indexilo.html>>. Acesso em: 06 Ago. 2009.
- BIBLIOTECA DE CLÁSICOS BOLIVIANOS. Los derechos de Bolivia al Mar: Antología de juicios eminentes. Editorial America Latina. La Paz – Bolívia, 1967. 318 p.
- BOLÍVIA. Hidrografia de Bolivia, Servicio Nacional de Hidrografia Naval. Editorial Los Amigos del Libro. La Paz – Bolivia, 1997. 255 p.
- CUSICANQUI, E. Jorge. El Derecho al Mar. 2. ed. Urquizo S.A. Bolívia, 1979. 310 p.
- EMPRESA PORTUÁRIA ARICA. Dados do Porto e Serviços Portuários. Disponível em: <<http://www.puertoarica.cl/intro.html>>. Acesso em: 05 Ago. 2009.
- FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina de. Manual para Normalização de Publicações Técnico-científicas. 8. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2007.
- GLASSNER, Martín. The Transit Problems of Landlocked Status: The case of a Bolivia and o Paraguai, no Ocean Yearbook. #4, The University of Chicago Press, 1983, p. 366-389.
- GUEVARA, A. Walter. La Evolución del Derecho del Mar vista desde el ángulo boliviano: Radiografía de la Negociación del Gobierno de las Fuerzas Armadas con Chile. 2. ed. La Paz, 1988. 305 p.
- HIRS, Mónica. Consideraciones sobre el diferendo Chile-Bolivia: una mirada desde cerca y desde fuera. Bolívia, 2005. p. 16.
- MARTINEZ, José. Todo comercio es más difícil para los países mediterráneos. *La Nación*, Jueves, 08 de Junio de 2006. Disponível em: <<http://anteriores.lanacion.com.py/noticia-134702-2006/06/08.htm>>. Acesso em: 05 Jun. 2009.
- NWEIHED, G. Kaldone. La Vigencia del Mar. EQUINOCCIO Ediciones de la Universidad Simón Bolívar. Venezuela, 1973. 612 p.
- ONU. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar. Ed. United Nations publication. Nueva York, 1982. 120 p.
- ONU. Convención de las Naciones Unidas sobre Comercio y empleo. Ed. United Nations publication. Nueva York, 1948. 154 p.
- ONU. El Derecho del Mar: La práctica de los Estados en el momento de la entrada en vigor de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Ed. United Nations publication. Nueva York, 1995. 196 p.

ONU. Relatório da Conferência Ministerial Internacional de Países em Desenvolvimento sem Litoral e de Trânsito sobre a Cooperação em matéria de Transporte de Trânsito Almaty (Kazajstán), 28 e 29 de agosto de 2003.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO COMÉRCIO. In Infopédia. Porto: Porto Editora, 2003-2009. Disponível na www: <URL: [http://www.infopedia.pt/\\$organizacao-internacional-do-comercio](http://www.infopedia.pt/$organizacao-internacional-do-comercio)>. Acesso em: 05 Ago. 2009.

PORTO AGUIRRE. Disponível em: < <http://www.puertoaguirre.com> >. Acesso em: 09 Ago. 2009.

PORTO DE ROSÁRIO. Disponível em: <http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Rosario>. Acesso em: 07 Ago. 2009.

PORTO DE SANTOS. Relatório. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/relatorio/Relatorio2008.pdf> >. Acesso em: 07 Ago. 2009.

PORTO GRAVETAL. Disponível em: < <http://www.gravetal.com.bo>>. Acesso em: 09 Ago. 2009.

RODRÍGUEZ S. Ricardo. Análisis Financiero: Pequeño, vulnerable y sin litoral marítimo. Fev. 2009.

TAKESHI S. Jr. Julio. Análise Conjuntural, Núcleo de Conjuntura e Macroeconomia do IPARDES, v.30, n.01-02, p.5, jan./fev. 2008, p. 1. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/webasis.docs/bol_30_1b.pdf. Acesso em: 09 Ago. 2009.

TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR MATARANI PERÚ. Dados do Porto e Serviços Portuários. Disponível em: <<http://www.tisur.com.pe>>. Acesso em: 05 Ago. 2009.

TEIXEIRA, Corrêa Rodrigo, PEREIRA Wesley Robert. Bolívia: centralidade e geopolítica na América do Sul. 16 de fevereiro de 2006. 6 p. Disponível em: <http://www.pucminas.br/imagedb/conjuntura/CNO_ARQ_NOTIC20060313110833.pdf?PH_PSESSID=1e0474d56bd0a03123d8082737f5216a>. Acesso em: 09 Ago. 2009

APÊNDICE 1 - Portos Estrangeiros a serviço da Bolívia

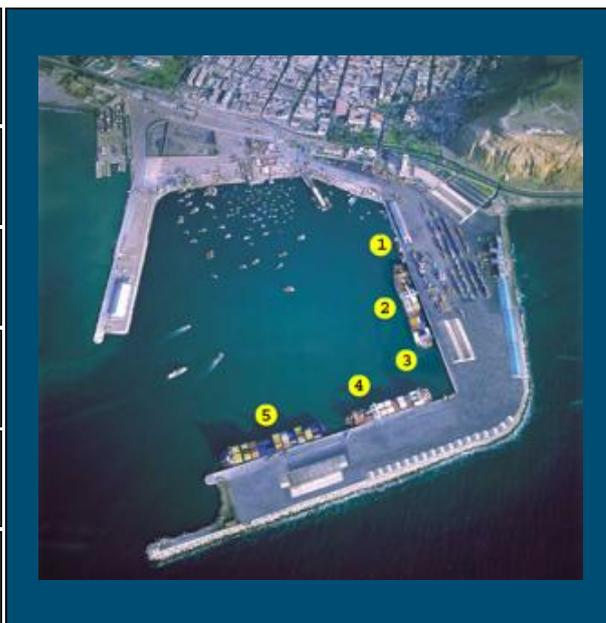
Este apêndice foi elaborado visando a complementação dos dados fornecidos no ponto 4.6 do Capítulo 4 Aspectos Geopolíticos da Bolívia na integração nacional.

1 Arica (Chile)

Os atracadouros de Arica (Chile) ¹⁵ estão localizados na parte interior de um quebra-mar; possuem uma área pavimentada de 185.445 m², onde as áreas construídas (galpões e outras dependências) equivalem a 27.048 m².

Os atracadouros 3, 4 e 5 foram reconstruídos em 2003 e operam com guindastes de grande tonelagem. Possuem amplas esplanadas áreas de manobra que permitem eficiência nas operações de embarque e desembarque. A capacidade de transferência é de 3.956.000 ton.

Atracadouros	Comprimento (m) Profundidade (Calado Autorizado) m
1	114 m comprimento 4 m. calado
2	200 m comprimento 4.9 m. calado
3	200 m comprimento 8.2 m. calado
4	260 m comprimento 9.3 m. calado
5	250 m comprimento 9.75 m. calado



2 Antofagasta (Chile)

O porto de Antofagasta (Chile) ¹⁶ tem uma capacidade para atender aproximadamente 1.600.000 ton/ano, sendo o maior porto utilizado pela Bolívia no Oceano Pacífico para seu comércio internacional.

Tem capacidade para atracação simultânea de quatro navios nos atracadouros 2, 3, 4 e 5, e possui uma área de armazenagem de 60.300 m².

¹⁵ EMPRESA PORTUÁRIA ARICA, Dados do Porto e Serviços Portuários. Disponível em: <<http://www.puertoarica.cl/intro.html>>. Acesso em: 05 Ago. 2009.

¹⁶ ANTOFAGASTA TERMINAL INTERNACIONAL. Dados do Porto. Disponível em: <<http://www.atiport.cl>>. Acesso em: 05 Ago. 2009.

O porto funciona sob o controle de uma empresa portuária do Chile. A empresa Antofagasta Terminal Internacional é concessionária do molhe número dois do porto da Antofagasta, que opera os atracadouros 4-5, 6 e 7; com uma superfície total de 8,5 hectares. A concessão estatal tem um horizonte de 20 anos, extensíveis até 30 anos.

Atracadouros	Comprimento (m) Profundidade (Calado Autorizado) m	Detalhe
4-5	185 9,70	Plataforma de concreto armado, montado sobre pilastra. Comprimento do navio máxima 224 m.
6	130 9,46	Parapeito de muros de blocos de concreto simples, sobre base de rochas. Comprimento do navio máxima 100 m.
7	220 11,60	Habilitado para receber naves com comprimento do navio até 270 metros



3 Matarani (Peru)

O porto de Matarani (Peru) ¹⁷ funciona sob o controle do Terminal Internacional do Sul S.A. (TISUR), que foi criado em 18 de agosto de 1.999, como concessionário do Terminal Portuário do Matarani, sendo o primeiro operador portuário privado do Peru. Desde essa data, se consolidou como um dos portos multipropósito da costa do Pacífico Sul, convertendo-se numa boa alternativa de integração Atlântico - Pacífico.

O Terminal Portuário do Matarani tem uma localização estratégica na costa oeste da América do Sul, onde a carga chega a seu destino através de uma moderna estrada, apropriada para o trânsito de veículos com carga pesada. Essa via é uma das mais rápidas e seguras dessa parte do mundo e forma parte da via interoceânica que une a região com o Brasil.

Uma vantagem adicional com que se conta é o serviço de transporte por ferrovia, o qual se encontra privatizado e oferece um excelente transporte de carga para o interior do Peru, especificamente para as cidades da Arequipa, Puno e Cuzco, próximas às fronteiras com a Bolívia e o Brasil. Na atualidade, é o único porto peruano que serve ao tráfego internacional da Bolívia. Tem uma capacidade de 600.000 ton/ano.

¹⁷ TERMINAL INTERNACIONAL DEL SUR MATARANI PERÚ, Dados do Porto e Serviços Portuários. Disponível em: <<http://www.tisur.com.pe>>. Acesso em: 05 Ago. 2009.

O molhe lateral, com seus 450 metros de comprimento, permite a atracação simultânea de três navios de até 14.000 ton. Atualmente, se encontra em construção um cais de 90 metros, que terá condições de receber navios de até 20.000 ton; conta, além disso, conta com um molhe de cabotagem de 170 metros de comprimento e uma área de 4.794 m².

Na província, se conta com uma pista de aterrissagem entre o Mollendo e Mejía. Mas, além disso, o Aeroporto Alfredo Rodríguez Ballón, da cidade da Arequipa, encontra-se há duas horas por rodovia, sendo o mais próximo, pois está a 120 km do Matarani e tem uma pista de aterrissagem de 2.800 m de comprimento e 45 m de largura.

4 Ilo (Peru)

A 1.280 km da cidade de Lima se encontra a cidade de Ilo, que é o principal porto do Departamento de Moquegua. O porto Ilo (Peru) ¹⁸ Conta com um mar tranquilo e com uma prospera indústria pesqueira. Suas instalações compreendem molhes, armazéns, zonas de operações e um edifício para a administração do porto.

Suas operações se realizam através de um molhe com quatro ancoradouros, onde atraca todo tipo de embarcações. O porto conta com equipes para a atenção a navios de guerra e de carga. O molhe tem 303 metros de comprimento por 27 metros de largura, construído sobre concreto armado, com pilotis tipo plataforma. Protegido por defesas, é dotado com sistema de iluminação e fornecimento de água.

O porto conta também com uma rampa de concreto para barcaças de desembarque de 26 metros de comprimento por seis metros de boca. Para a amarração de navios se tem 24 cabeços grandes, 5 cabeços médios e 9 pequenos, distribuídos em ambos os lados do molhe.

Através dele, se exporta a produção de cobre das minas do Cuajone e Toquepala, exploradas pela empresa Southern Peru. No futuro, espera-se a colocação em operação do corredor de interconexão bioceânico com a Bolívia e o Brasil, que favorecerá o porto e toda a região.

Existe uma canalização submarina, de propriedade da Petro-Peru, para a descarga de petróleo e seus derivados, localizada a 20 milhas do porto. Ao sul dessas instalações, encontra-se localizado um molhe de propriedade das companhias americanas Southern Peru Cooper Corporation.

¹⁸ BALDERRAMA Gualberto, Site: Perú Top Cities. Disponível em: <<http://www.geocities.com/perutopcities/indexilo.html>>. Acesso em: 06 Ago. 2009.

5 Rosário (Argentina)

Denomina-se “Porto Rosário”¹⁹ ao conjunto de instalações situadas entre os km 413,3 e 420,3 do rio Paraná, sob jurisdição do Ente Administrador Porto Rosário (ENAPRO). O Porto de Rosário é um porto fluvial com acesso ao Oceano Atlântico, é um dos maiores centros de exportação de bens da Argentina, localizado na cidade de Rosário, província de Santa Fé, na margem direita (oeste) do rio Paraná, no km 550, nas coordenadas 32°56'42”S 60°38'26”O. É o eixo da maior zona portuária da Argentina conhecida como Up-River.

O porto outorga grandes facilidades ao fluxo de carga de e para a Bolívia, principalmente para a exportação de produtos do oriente boliviano como: algodão, madeira e minerais procedentes do Mutún. Conta com molhes de alvenaria e madeira de largura variável e de um comprimento de aproximadamente 4 km, cuja profundidade junto ao molhe varia até 11,5 metros, permitindo a atracação de navios de até 50.000 ton.

Em 2002, uma nova companhia, Terminal Porto Rosário S. A. (que dirige o Porto da Tarragona, Espanha), ganhou a concessão dos Terminais 1 e 2 do porto por um período de 30 anos.

6 Santos (Brasil)

O Porto de Santos (Brasil)²⁰ se localiza na costa de São Paulo. É na atualidade o mais antigo e melhor porto organizado do Brasil e da América Latina. Encontra-se protegido dos ventos e a amplitude da maré é de 2,80 metros; a demarcação do canal de acesso está conformada por uma série de bóias luminosas, da barra até o interior do estuário.

A profundidade do canal na barra é de 13,50 metros em águas mínimas, com um largo de 120 metros de fundo e um comprimento de 11,9 km. A profundidade varia de 7,35 a 15 metros.

O sistema de acessos terrestres ao porto está formado pelas auto-estradas Anchieta e Imigrantes e por duas linhas de ferrovia (Ferroban e MRS). Tem uma área de 7.770.000 m². Por rodovia, se conecta com o interior do país mediante os sistemas rodoviários de Minas Gerais e do Paraná, que servem a grandes áreas dos estados mencionados e a outros localizados na Bolívia e no Paraguai.

A administração do porto está a cargo da Companhia Docas do Estado de São

¹⁹ PORTO DE ROSÁRIO. Dados do porto Disponível em: <http://es.wikipedia.org/wiki/Puerto_de_Rosario>. Acesso em: 07 Ago. 2009.

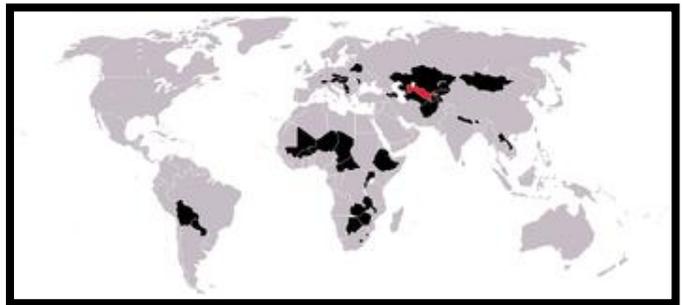
²⁰ PORTO DE SANTOS. Relatório. Disponível em: <<http://www.portodesantos.com.br/relatorio/Relatorio2008.pdf>>. Acesso em: 07 Ago. 2009.

Paulo. É uma sociedade de economia mista, com capital autorizado, regendo-se pela legislação das sociedades por ações e por seu Estatuto, tendo por objeto social realizar a administração e exploração comercial do Porto de Santos e de outros portos ou instalações portuárias que estejam ou devam ser incorporados à sua administração.

Escoa 55% do PIB do Brasil, influi sobre os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Paraná e países do MERCOSUL. 49% da produção do Brasil é escoada por este Porto. Sua área de negócios concentra a maior parte da produção agrícola de exportação e os mais importantes centros industriais brasileiros. Concentra 45% do mercado de consumo do Brasil, quer dizer, quase a metade dos consumidores brasileiros.

ANEXO A - Estados sin Litoral

Países sin acceso al mar, en negro; en rojo (Liechtenstein y Uzbekistán) los países que sólo limitan con países sin salida al mar.



Se denomina **Estado sin litoral** a aquellos países sin salida al

mar o al océano. En 2006 existen 43 países que pueden ser incluidos bajo esta denominación. Un **mar cerrado** es, como su nombre indica, un mar que no está conectado a los océanos. El Mar Caspio y Mar de Aral son considerados normalmente como lagos. De seguir esta denominación, el 44% del agua contenida en los lagos del mundo se encuentra en el Mar Caspio. Los mares que se encuentran conectados con los océanos a través de estrechos canales, como el Mar Báltico, Mar Mediterráneo y el Mar Negro, son de gran importancia estratégica para los países que controlan su acceso.

Significado

Los países han intentado mantener o conseguir una salida al mar. Así la Sociedad Internacional del Congo, propietaria de los terrenos sobre los que se asienta la actual República Democrática del Congo, obtuvo una pequeña salida al mar en la Conferencia de Berlín de 1885. Para ello, Angola fue dividida en dos territorios. La República de Dubrovnik regaló la ciudad de Neum al Imperio Otomano para así evitar hacer frontera con la República de Venecia. En la actualidad, Bosnia Herzegovina mantuvo esta pequeña localidad como salida al mar, dividiendo las posesiones de Croacia en el Mar Adriático en dos. Después de la I Guerra Mundial, Polonia obtuvo el Corredor de Danzig para obtener una salida al mar. El Danubio fue internacionalizado para permitir, que Estados sin Litoral como Austria, Hungría y Checoslovaquia tuvieran una salida segura al mar.

La pérdida de la salida al mar genera normalmente una caída en la economía del país, algo que puede apreciarse en el caso de Etiopía y Serbia, con la secesión de Eritrea y Montenegro. Tras la Guerra del Pacífico, Chile anexionó la salida al mar de Bolivia y su mediterraneidad ha sido un constante tema de conflicto entre ambos estados. Hungría también perdió su salida al mar a consecuencia del Tratado de Trianon de 1920: aunque Croacia poseía autonomía dentro de Hungría, la ciudad de Fiume era independiente, siendo gobernada como *corpus separatum* desde Budapest por un gobernador, ya que era el único puerto de Hungría.

Cuando los aliados dividieron el antiguo Imperio Otomano por el Tratado de Sèvres, se prometió a Armenia una salida al Mar Negro, a través de las actuales provincias turcas de Trabzon y Rize. Sin embargo, este acuerdo no se llevó a cabo debido a la Guerra de Independencia Turca, liderada por Mustafa Kemal Atatürk y las aspiraciones armenias fueron eliminadas en el Tratado de Lausana.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar permite a los países sin salida al mar el acceso al mismo sin tener que pagar aranceles o cuotas de paso a los países de tránsito. Las Naciones Unidas poseen un programa de acción para ayudar a los países en vías de desarrollo sin salidas al mar, siendo el actual responsable Anwarul Karim Chowdhury.

Algunos países poseen una línea litoral muy extensa pero inútil. Por ejemplo, los puertos de Rusia se encontraban en el Océano Ártico y se congelaban cada seis meses. Ganar el control de un puerto de aguas cálidas fue el motivo de la expansión rusa hacia el Mar Báltico, el Mar Negro y el Océano Pacífico.

Por otro lado, hay estados que poseen línea costera, pero carecen de salida al mar. Este es el caso de los Estados ribereños del Mar Caspio y del Mar de Aral. Debido a que muchas veces son considerados lagos, los países ribereños se siguen incluyendo dentro de la lista de países sin salida al mar.

Un país insular es un país rodeado completamente por mar, es decir, el caso opuesto a un estado sin mar.

Lista de países sin salida al mar

• Afganistán	• Burkina Faso	• Eslovaquia	• Malawi	• Serbia
• Andorra	• Burundi	• Hungría	• Malí	• Suazilandia
• Armenia	• República Centroafricana	• Kazajistán* **	• Moldavia	• Suiza
• Austria	• Chad	• Kirguistán	• Mongolia	• Tayikistán
• Azerbaiyán*	• Ciudad del Vaticano	• Laos	• Nepal	• Turkmenistán*
• Bielorrusia	• Rep. Checa	• Lesoto	• Níger	• Uganda
• Bután	• Etiopía	• Liechtenstein	• Paraguay****	• Uzbekistán **
• Bolivia****		• Luxemburgo	• Ruanda	• Zambia
• Botsuana		• Macedonia	• San Marino	• Zimbabue

• * Cada uno de estos Estados posee salida al Mar Caspio

• ** Cada uno de estos Estados posee salida al Mar de Aral

- *** *Cada uno de estos Estados posee salida al Océano Atlántico por medio de la Hidrovía río Paraguay-río Paraná-Río de la Plata*

Los Estados se pueden agrupar en grupos *contiguos*:

- Asia Central (6): Afganistán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán
- Europa Central (6): Austria, República Checa, Hungría, Liechtenstein, Eslovaquia, Suiza
- África Central (5): Burkina Faso, República Centroafricana, Chad, Malí, Níger
- África del sur (4): Botsuana, Malawi, Zambia, Zimbabwe, Suazilandia, Lesotho
- África Oriental (3): Burundi, Rwanda, Uganda
- Balcanes (2): Macedonia, Serbia
- Cáucaso (2): Armenia, Azerbaiyán
- Sudamérica (2): Bolivia, Paraguay

Los siguientes Estados sin salida al mar tienen frontera con Estados ribereños:

- África: Etiopía, Lesoto, Suazilandia
- Asia: Bután, Laos, Mongolia, Nepal
- Europa: Andorra, Bielorrusia, Luxemburgo, Moldavia, San Marino, Ciudad del Vaticano

Europa es el continente con más Estados sin salida al mar (16) mientras que África es el inmediatamente inferior con 15. Asia posee 10, mientras que en América sólo hay 2. Oceanía es el único continente en el que no los hay, siendo además el único continente con una sola frontera terrestre, la que separa a Papúa Nueva Guinea de la provincia indonesia de Papúa.

Doble aislamiento

Un Estado sin salida al mar cuyas fronteras sean con otros Estados sin salida al mar es un Estado doblemente aislado. Un ciudadano de ese país deberá cruzar dos fronteras para acceder al mar. Sólo existen dos casos en el mundo, Liechtenstein en Europa Central y Uzbekistán en Asia Central.

Sin embargo, sus estados vecinos tienen salidas indirectas al mar, como a través del Danubio en el primer caso o a través de los canales hacia el mar Caspio en el segundo. Además, Liechtenstein posee salida propia a través del río Rin.

Desde 1938 hasta 1945 no existían Estados doblemente aislados, porque Uzbekistán formaba parte de la Unión Soviética y Austria había sido anexada la Alemania Nazi por lo que Liechtenstein hacía frontera con un Estado con costa.

**ANEXO B - Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de
Países en Desarrollo sin Litoral**



Naciones Unidas

A/CONF.202/3

Naciones Unidas

Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en
Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las
Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la
Cooperación en materia de Transporte de Tránsito

Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003

Nota

Las firmas de los documentos de las Naciones Unidas se componen de letras mayúsculas y números.

Las designaciones empleadas y la presentación del material que figura en este documento no entrañan opinión alguna de la Secretaría sobre la situación jurídica de un país, territorio, ciudad o zona o sobre sus autoridades o la delimitación de sus fronteras.

Índice

Capítulo	Página
I. Participantes y organización de los trabajos	1
A. Fecha y lugar de la Conferencia.....	1
B. Participantes	1
C. Apertura de la Conferencia	3
D. Elección del Presidente y otros miembros de la Mesa de la Conferencia.....	3
E. Aprobación del reglamento de la Conferencia	3
F. Aprobación del programa y otras cuestiones de organización.....	4
G. Credenciales de los representantes en la Conferencia	4
H. Documentación	4
II. Examen del proyecto de programa de acción de la Conferencia	6
III. Examen del proyecto de declaración de la Conferencia	7
IV. Actividades paralelas	8
V. Aprobación de los documentos finales de la Conferencia	9
VI. Aprobación del informe de la Conferencia	10
Anexo	
I. 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	11
II. Declaración de Almaty	26
III. Expresión de agradecimiento al pueblo y al Gobierno de la República de Kazajstán	29

A/CONF.202/3

Capítulo I

Participantes y organización de los trabajos

A. Fecha y lugar de la Conferencia

1. La Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito tuvo lugar en Almaty (Kazajstán) los días 28 y 29 de agosto de 2003, de conformidad con las resoluciones de la Asamblea General 56/180 y 57/242. La Conferencia celebró cuatro sesiones plenarias (primera a cuarta).

B. Participantes

2. Estuvieron representados en la Conferencia los siguientes Estados y organizaciones regionales de integración económica:

Afganistán	Francia	Pakistán
Alemania	Georgia	Paraguay
Angola	Ghana	Perú
Arabia Saudita India	Grecia	Polonia
Argelia	Guinea	República Centroafricana
Armenia	Hungría	República Checa
Azerbaiyán	Saudita India	República de Corea
Bangladesh	Indonesia	República Democrática del Congo
Belarús	Irán (República Islámica del	República Democrática Popular Lao
Bélgica	Israel	República de Moldova
Benin	Italia	República Unida de Tanzania
Bhután	Jamahiriya Árabe Libia	Rwanda
Bolivia	Japón	Sudáfrica
Bulgaria	Kazajstán	Suiza
Burkina Faso	Kenya	Tailandia
Burundi	Kirguistán	Tayikistán
Camerún	Lesotho	Togo
Canadá	Letonia	Turkmenistán
Comunidad Europea	Lituania	Turquía
Chile	Malasia	Ucrania
China	Malawi	Uganda
Djibouti	Malí	Uzbekistán
Egipto	Mongolia	Viet Nam
Eritrea	Mozambique	Zambia
Eslovenia	Myanmar	
España	Namibia	
Estados Unidos de América	Nepal	
Etiopía	Níger	
Federación de Rusia	Países Bajos	

A/CONF.202/3

3. Estuvo representada la entidad indicada a continuación, que recibió una invitación para participar como observadora en la Conferencia:
Palestina
4. Estuvieron representadas las secretarías de las siguientes comisiones regionales:
Comisión Económica para Europa
Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
Comisión Económica para África
5. Estuvieron representados los siguientes órganos y programas de las Naciones Unidas:
Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo
Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo
Fondo de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la Capitalización
6. Estuvieron representados los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:
Banco Mundial
Fondo Monetario Internacional
7. Estuvieron representadas las siguientes organizaciones intergubernamentales:
Banco Asiático de Desarrollo
Banco Islámico de Desarrollo
Cámara de Comercio Internacional
Comunidad de Estados Independientes
Fondo Común para los Productos Básicos
Fondo Financiero para el Desarrollo de la Cuenca del Plata
Mercado Común para África oriental y África austral
Organización Internacional para las Migraciones
Organización Mundial de Aduanas
Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa
Programa del Corredor Europa-Cáucaso-Asia
Unión Internacional de Transportes por Carretera

A/CONF.202/3

C. Apertura de la Conferencia

8. El 28 de agosto, el Secretario General Adjunto Anwarul Chowdhury, Secretario General de la Conferencia y Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, declaró abierta la Conferencia y leyó un mensaje del Secretario General.
9. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, formuló una declaración el Excmo. Sr. Nursultan Nazarbayev, Presidente de Kazajstán.
10. En la misma sesión, formularon también declaraciones el Sr. Zephirin Diabre (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo), el Sr. Kim Hak-Su (Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico), la Sra. Brigita Schmognerova (Comisión Económica para Europa) y el Sr. Carlos Fortin (Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo).

D. Elección del Presidente y otros miembros de la Mesa de la Conferencia

11. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, a propuesta del Secretario General de la Conferencia, se eligieron por aclamación los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente de la Conferencia:

Excmo. Sr. Kassymzhomart K. Tokaev, Ministro de Asuntos Exteriores de Kazajstán

Vicepresidentes:

Estados de África: Etiopía, Lesotho, Namibia

Estados de América Latina y el Caribe: Paraguay

Estados de Europa occidental y otros Estados: Italia

Estados de Asia: República Islámica del Irán, Japón, Nepal

Grupo de Estados de Europa Oriental: Armenia

Vicepresidentes natos

12. En la misma sesión, el representante de Kazajstán, como representante del país anfitrión, y el representante de la República Democrática Popular Lao, en su condición de Presidente del Grupo de los Países en Desarrollo sin Litoral, también fueron elegidos miembros natos de la Mesa.

Relator

13. También en la misma sesión, se eligió por aclamación al Sr. Monyane Mathibeli (Lesotho), Relator de la Conferencia.

E. Aprobación del reglamento de la Conferencia

14. En su primera sesión, celebrada el 28 de agosto, la Conferencia aprobó el reglamento de acuerdo con lo establecido en el documento A/CONF.202/PC/3.

A/CONF.202/3

F. Aprobación del programa y otras cuestiones de organización

15. En su primera sesión, celebrada el 25 de agosto, la Conferencia aprobó el programa provisional, que figura en el documento A/CONF.202/1. El programa abarca los siguientes puntos:
 1. Apertura de la Conferencia.
 2. Aprobación del programa de la Conferencia y programa de trabajo.
 3. Elección de la Mesa.
 4. Examen del proyecto de Programa de Acción de la Conferencia.
 5. Aprobación de los documentos finales de la Conferencia.
 6. Aprobación del informe de la Conferencia.
 7. Otros asuntos.

G. Credenciales de los representantes en la Conferencia

16. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, a propuesta del Presidente, se decidió que la composición de la Comisión de Verificación de Poderes se basara en la de la Comisión de Verificación de Poderes de la Asamblea General de las Naciones Unidas en su quincuagésimo séptimo período de sesiones, de la manera siguiente: Argentina, Barbados, Bélgica, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Malí, Namibia y Papua Nueva Guinea. En cuanto al informe de la Comisión de Verificación de Poderes, se acordó que si alguno de dichos Estados no participase en la Conferencia, quedaría sustituido por otro Estado del mismo grupo regional.
17. En la misma sesión, se eligieron tres miembros suplentes de la Comisión de Verificación de Poderes para cubrir puestos vacantes a saber: Indonesia, Perú y Paraguay.
18. En la tercera sesión, celebrada el 29 de agosto, la Conferencia aprobó el informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.202/2), que había examinado las credenciales de los representantes de los Estados que participaban en los trabajos de la Conferencia y había determinado que estaban en orden.

H. Documentación

19. La Conferencia tuvo ante sí los documentos siguientes:
 - a) Proyecto de informe del Comité Preparatorio de la Conferencia sobre su segundo período de sesiones (A/CONF.202/PC.2/L.1 y Add.1);
 - b) Informe del Comité Preparatorio de la Conferencia sobre su segundo período de sesiones (A/CONF.202/PC.2/1);
 - c) Reglamento provisional de la Conferencia (A/CONF.202/PC/3);
 - d) Programa provisional de la Conferencia (A/CONF.202/1);
 - e) Informe de la Comisión de Verificación de Poderes (A/CONF.202/2);

A/CONF.202/3

- f) Programa de trabajo provisional de la Conferencia (A/CONF.202/CRP.1);
- g) Credenciales de los representantes en la Conferencia: memorando de la secretaría de la Conferencia (A/CONF.202/CRP.2);
- h) Lista de participantes (A/CONF.202/CRP.3);
- i) Proyecto de informe de la Conferencia (A/CONF.202/L.1);
- j) Proyecto de declaración de la Conferencia (A/CONF.202/L.2);
- k) Proyecto de resolución titulado “Expresión de agradecimiento al pueblo y al Gobierno de la República de Kazajstán” (A/CONF.202/L.3).

A/CONF.202/3

Capítulo II

Examen del proyecto de programa de acción de la Conferencia

1. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, el Excmo. Sr. Yoshiyuki Motomura (Japón), Presidente del segundo período de sesiones del Comité Preparatorio de la Conferencia, presentó el informe del Comité sobre su segundo período de sesiones (A/CONF.202/PC.2/1).
2. En las sesiones primera a cuarta, celebradas los días 28 y 29 de agosto, la Conferencia examinó el proyecto de programa de acción de la Conferencia titulado “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” (A/CONF.202/PC.2/1, anexo I).
3. Formularon declaraciones los representantes de los siguientes países: Afganistán, Argelia, Armenia, Azerbaiyán, Benin, Bhután, Bolivia, Burundi, Chile, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Georgia, Ghana, Italia (en nombre de la Unión Europea, así como de los países en proceso de admisión: Hungría, Lituania, Polonia y la República Checa, y los países asociados con la Unión Europea: Bulgaria, Rumania y Turquía), India, Indonesia, Irán (República Islámica del) (en nombre de los países en desarrollo de tránsito), Japón, Kazajstán, Kirguistán, Lesotho, Malasia, Malawi, Mongolia, Namibia, Pakistán, Paraguay, República Centroafricana, República de Corea, República Democrática Popular Lao (en nombre de los países en desarrollo sin litoral), República de Moldova, República Unida de Tanzania, Sudáfrica, Suiza, Tayikistán, Tailandia, Turquía, Ucrania, Uganda y Zimbabwe.
4. Formularon declaraciones los representantes de las siguientes organizaciones: Banco Asiático de Desarrollo, Fondo Común para los Productos Básicos, Organización de Cooperación Económica, Fondo Monetario Internacional, Organización Internacional para las Migraciones, Unión Internacional de Transportes por Carretera, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, Banco Mundial, Organización Mundial de Aduanas, y Organización para la Cooperación entre los Ferrocarriles.

A/CONF.202/3

Capítulo III

Examen del proyecto de declaración de la Conferencia

1. En la primera sesión, celebrada el 28 de agosto, el representante de Kazajstán presentó el proyecto de declaración de la Conferencia, titulado “Declaración de Almaty” (A/CONF.202/L.2).
2. La Conferencia examinó el proyecto de declaración en sus sesiones segunda y tercera, celebradas los días 28 y 29 de agosto.

A/CONF.202/3

Capítulo IV

Actividades paralelas

1. Junto con la Conferencia se organizaron tres reuniones paralelas. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo organizó una reunión sobre medidas para la facilitación del comercio, que presidió el Sr. Mathias Meyer, Secretario de Estado de Asuntos Económicos de Suiza; el Banco Mundial organizó un foro de inversiones de alto nivel, que moderó la Sra. Maria Cattai, Secretaria General de la Cámara de Comercio Internacional; y la Comisión Económica para Europa (CEE) organizó una reunión sobre iniciativas regionales para facilitar el comercio y el transporte, cuyos oradores principales fueron los Secretarios Ejecutivos de la CEE y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico.
2. Los participantes y oradores examinaron los problemas especiales que afrontaban los países en desarrollo sin litoral, que deseaban integrarse en la economía mundial estableciendo sistemas de transporte y tránsito eficientes en los países en desarrollo sin litoral y en los países en desarrollo de tránsito. En las reuniones participaron personalidades de los sectores público y privado, así como representantes de los asociados de los países en desarrollo. Las conclusiones y propuestas de las reuniones se presentaron oralmente a la Conferencia en su cuarta sesión, celebrada el 29 de agosto.

A/CONF.202/3

Capítulo V

Aprobación de los documentos finales de la Conferencia

En la cuarta sesión, celebrada el 29 de agosto de 2003, la Conferencia aprobó el proyecto de 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 (véase el anexo I), y el proyecto de declaración de Almaty (véase el anexo II).

A/CONF.202/3

Capítulo VI

Aprobación del informe de la Conferencia

1. En la cuarta sesión, celebrada el 29 de agosto, el Relator presentó el proyecto de informe de la Conferencia (A/CONF.202/L.1), que se aprobó por consenso.
2. En la misma sesión, la Conferencia aprobó por consenso un proyecto de resolución en el que expresaba su agradecimiento al país anfitrión (véase el anexo III).

A/CONF.202/3

Anexo I

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

Capítulo

I. Introducción

II. Asociaciones

III. Objetivos

IV. Prioridades

Prioridad 1. Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito

Prioridad 2. Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

A. Transporte ferroviario

B. Transporte por carretera

C. Puertos

D. Hidrovías interiores

E. Oleoductos y gasoductos

F. Transporte aéreo

G. Comunicaciones

Prioridad 3. Comercio internacional y facilitación del comercio

Prioridad 4. Medidas de apoyo internacional

Prioridad 5. Aplicación y examen

A/CONF.202/3

I. Introducción

1. La Declaración del Milenio, aprobada por los Jefes de Estado y de Gobierno el 8 de septiembre de 2000, establecía una serie de objetivos de desarrollo que exigían que se creara un entorno propicio en los planos nacional e internacional para el desarrollo, entre otras cosas. En la Declaración se reconocían las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, que también se habían abordado recientemente en importantes conferencias de las Naciones Unidas, como la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados (Bruselas, 2001), la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo (Monterrey, 2002) y la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible (Johannesburgo, 2002). La Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito fue convocada por la Asamblea General en su resolución 56/180, titulada “Medidas específicas relacionadas con las necesidades y los problemas particulares de los países en desarrollo sin litoral”, para examinar la situación de los sistemas de transporte de tránsito, incluida la aplicación del Marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito de 1995, y para formular, entre otras cosas, las medidas normativas y los programas orientados a la adopción de medidas que correspondiera para desarrollar sistemas eficientes de transporte de tránsito.
2. Los países en desarrollo sin litoral, como grupo, se encuentran entre los países en desarrollo más pobres; tienen una capacidad limitada y sus ingresos de exportación dependen de un número muy reducido de productos básicos. Además, en el decenio de 1990 la tasa de crecimiento de los países en desarrollo sin litoral fue negativa o muy baja. La falta de acceso territorial al mar, la lejanía y el aislamiento de los mercados mundiales ha contribuido a que se encuentren en una relativa pobreza, a que deban afrontar costos de transporte sustancialmente inflados y a que su participación efectiva en el comercio internacional sea menor. El efecto de reducción del comercio llega al máximo en las actividades que dependen más del transporte. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral, si no todos ellos, son exportadores de productos básicos. Los gastos de transporte muy elevados que deben afrontar limitan el desarrollo de las exportaciones, pues esa carga reduce la cantidad de posibles bienes de exportación y de mercados en los que dichos bienes pueden comercializarse en forma competitiva y lucrativa. Los altos costos del transporte de tránsito tienden a disparar el precio de las importaciones.
3. En la mayoría de los casos, los países de tránsito vecinos de los países en desarrollo sin litoral son también países en desarrollo, a menudo de estructura económica similar y afectados por la misma escasez de recursos. Los países de tránsito menos adelantados se encuentran en una situación especialmente difícil. Además, los países en desarrollo de tránsito soportan cargas adicionales, derivadas del transporte de tránsito y sus efectos financieros, infraestructurales y sociales. A menudo los propios países en desarrollo de tránsito necesitan mejorar las disposiciones técnicas y administrativas de sus sistemas de transporte, a los que han de conectarse sus vecinos sin litoral.

A/CONF.202/3

II. Asociaciones

4. Pueden establecerse sistemas de transporte de tránsito eficaces por medio de auténticas asociaciones entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito con la asistencia, en su caso, de sus asociados para el desarrollo y mediante la asociación entre los sectores público y privado en los planos nacional, subregional, regional y mundial. Las asociaciones deberían basarse en los beneficios mutuos derivados de las medidas concretas que los principales interesados han convenido en aplicar en el presente programa de acción para establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito. No obstante, la comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras y de desarrollo y los países donantes, deben prestar apoyo financiero y técnico y ayudar a esos países a resolver eficazmente sus problemas y necesidades en materia de transporte de tránsito.
5. La eficiencia de los sistemas de transporte de tránsito dependerá de que se promueva un entorno propicio en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para que se formulen políticas y se movilicen recursos efectivamente y de que los países en desarrollo sin litoral y sus vecinos de tránsito concierten disposiciones de cooperación. Una estrategia efectiva para mejorar los sistemas de transporte de tránsito exige actuar en los niveles regional, subregional y bilateral para resolver efectivamente los problemas de tránsito, lo cual permitiría obtener economías de escala significativas, de particular importancia para los países en desarrollo sin litoral. Esa cooperación debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
6. A ese respecto, debe tenerse en cuenta la función del sector privado, el cual, al prestar y utilizar servicios de transporte de tránsito, es una parte interesada importante de la sociedad y uno de los principales contribuyentes al desarrollo de infraestructura y capacidad productiva en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.
7. El costo de establecer y mantener un sistema eficiente de transporte de tránsito a menudo plantea un desafío formidable a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Sus asociados para el desarrollo pueden desempeñar una importante función de apoyo y de asistencia a esos países en sus esfuerzos por establecer sistemas eficaces de transporte de tránsito.
8. Deben considerarse los intereses y las inquietudes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y de sus asociados para el desarrollo al establecer sistemas de transporte de tránsito. En tal sentido, debería considerarse que los intereses y las inquietudes de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito son complementarios y se refuerzan mutuamente.
9. La integración regional y subregional puede desempeñar una importante función para resolver los problemas concretos del transporte de tránsito que procede de los países en desarrollo, se dirige a ellos o los atraviesa. Las iniciativas de integración regionales también pueden facilitar la participación de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la economía mundial, al compartirse mejor sus beneficios y contenerse sus efectos negativos. En ese contexto, es importante el apoyo de los países donantes a los mecanismos de diálogo regional y subregional entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

A/CONF.202/3

III. Objetivos

10. El objetivo del presente Programa de Acción es atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y establecer un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinando cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito, el desarrollo de la infraestructura, el comercio y su facilitación, las medidas internacionales de apoyo y la ejecución y el examen, así como promover el establecimiento de un sistema de transporte de tránsito eficiente y mantenerlo a lo largo del tiempo en interés de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Así pues, el Programa de Acción tiene por objeto a) asegurar un acceso al mar utilizando todos los medios de transporte; b) reducir los costos y mejorar los servicios para incrementar la competitividad de sus exportaciones; c) reducir el costo de las importaciones entregadas; d) resolver los problemas derivados de las demoras y la incertidumbre en las rutas comerciales; e) establecer redes nacionales adecuadas; f) reducir las pérdidas, los daños y los deterioros de las mercancías en tránsito; g) sentar las bases para el aumento de las exportaciones; h) mejorar las condiciones de seguridad del transporte terrestre y la seguridad de las personas en los corredores de tránsito.

IV. Prioridades

Prioridad 1

Cuestiones fundamentales de las políticas de tránsito

11. Es importante para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito examinar y modificar sus marcos reglamentarios, en caso necesario, para promover una mayor participación del sector privado; introducir medidas de reforma para que quienes prestan servicios de transporte respondan mejor a las exigencias de los usuarios; aumentar la transparencia de las normas de tránsito y circulación transfronterizas; racionalizar los procedimientos administrativos; simplificar aún más los procedimientos y controles fronterizos; promover la utilización de tecnología de la información, y fortalecer los programas de capacitación en el sector. En las estrategias y los programas de transporte, sobre todo cuando entrañan la reglamentación de las actividades de transporte o la construcción de infraestructura importante, deben tenerse plenamente en cuenta los aspectos ambientales e incluirse medidas para reducir al mínimo el efecto sobre el medio ambiente en los planos local y mundial. Esos aspectos deberían formar parte de un programa de reforma de las políticas y de una estrategia de reducción de la pobreza.
12. Los convenios internacionales de transporte y tránsito, así como los acuerdos regionales y bilaterales ratificados por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, son los principales medios de armonización, simplificación y unificación de normas y documentación.
13. En el plano internacional, los asociados para el desarrollo, en particular los organismos multilaterales de asistencia, deberían asignar alta prioridad a la financiación de proyectos sostenibles de transporte. También serían sumamente importantes las nuevas inversiones en infraestructura con asistencia oficial para el desarrollo e inversiones mediante asociaciones entre los sectores público y privado, en particular las inversiones extranjeras directas.

A/CONF.202/3

14. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:
 - a) Se necesita un enfoque integrado del desarrollo del sector del transporte que tenga en cuenta los aspectos sociales y económicos y las consideraciones fiscales, normativas, institucionales y de procedimiento;
 - b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deben conceder alta prioridad a expandir y modernizar las instalaciones y los servicios existentes y a dar una orientación más comercial al transporte y su infraestructura;
 - c) Debería emprenderse una enérgica reforma del sector del transporte con una mayor participación del sector privado;
 - d) Es preciso promover el diálogo y la cooperación entre el sector público y el privado y la cooperación, con la asistencia de los asociados para el desarrollo, en su caso;
 - e) El establecimiento de corredores de transporte regionales y la adopción de normas y reglamentos comunes, en su caso, deberían desempeñar una importante función en la facilitación del transporte de tránsito. A ese respecto, debería reforzarse más la función de las comisiones regionales y las organizaciones subregionales. Las comisiones regionales y las organizaciones subregionales, especialmente las de África, Asia y América Latina, necesitan más asistencia de la comunidad internacional;
 - f) Deberían fortalecerse más los mecanismos institucionales existentes a nivel normativo y operacional para supervisar y promover la aplicación de acuerdos y disposiciones que abarquen a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;
 - g) Habría que procurar promover programas de capacitación integrados para todas las categorías de personal, desde los altos directivos hasta los operarios de menor nivel, tanto del sector público como del sector privado.

Prioridad 2

Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura

15. La falta de infraestructura es uno de los principales obstáculos para el establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El deterioro de la infraestructura de transporte es un problema general que afecta a unos y a otros. Se necesita infraestructura de comunicaciones para saber de antemano de qué servicios de transporte se dispone y para que el tránsito proceda con rapidez y sin tropiezos. Para responder a esas necesidades se necesitará atraer un nivel de inversión considerable, fomentar la capacidad, elaborar nuevas políticas y emprender una reforma institucional. El porcentaje de los recursos nacionales y de la asistencia oficial para el desarrollo que se dedica al desarrollo de la infraestructura de los países en desarrollo sin litoral es muy limitado. Además, el problema de crear una infraestructura adecuada y de remediar el deterioro de la infraestructura de transporte existente de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito es un problema que no sólo afecta al sector público, y cuya solución también exige el apoyo de los asociados para el desarrollo. En particular, sigue siendo fundamental el apoyo financiero y técnico de los donantes, las instituciones financieras internacionales y los organismos de asistencia para el desarrollo. El sector privado también podría desempeñar una función importante.

A/CONF.202/3

16. La existencia de un buen marco reglamentario e institucional es un requisito previo para poder atraer inversiones privadas para proyectos de infraestructura. La cooperación y la integración económicas regionales y subregionales pueden contribuir a superar los problemas de tamaño de los mercados, especialmente en los países en desarrollo sin litoral, y atraer al sector privado para que invierta en el desarrollo de infraestructura. En ese contexto, la Nueva Alianza para el Desarrollo de África (NEPAD) es una iniciativa importante, pues la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito están en ese continente y bien podría impulsar la creación de infraestructura subregional y regional. Los intereses e inquietudes de los países en desarrollo sin litoral deberían tenerse debidamente en cuenta al ejecutar los proyectos relativos a las carreteras transafricanas y asiáticas y la red ferroviaria transasiática, así como la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur y el corredor Europa-Cáucaso-Asia.
17. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:
 - a) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían asignar un mayor porcentaje de la inversión pública al desarrollo de infraestructura, con el apoyo, según convenga, de asistencia financiera e inversiones de donantes, instituciones financieras internacionales y organismos de asistencia para el desarrollo;
 - b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían hacer todo lo posible por crear un entorno propicio para la utilización de todas las modalidades de transporte en los servicios de transporte de tránsito a fin de fomentar la competencia entre las distintas modalidades, en particular el transporte por carretera y el ferrocarril. Al mismo tiempo, habría que seguir desarrollando la capacidad y los regímenes jurídicos para las operaciones de transporte que combinan varias modalidades;
 - c) Habría que prestar particular atención a la construcción de las conexiones que faltan en la red regional y subregional de transporte;
 - d) La participación del sector privado debería verse alentada, también por los asociados para el desarrollo, a desarrollar la infraestructura de transporte de tránsito mediante la cofinanciación y el desempeño de una función catalítica para atraer la inversión extranjera directa, así como para facilitar un mayor acceso a mercados de valores;
 - e) En los corredores de comercio y transporte deberían promoverse plataformas de asociación entre el sector público y el sector privado mediante el desarrollo y el uso generalizado de sistemas de gestión y de vigilancia comunes basados en la tecnología de la información y las comunicaciones.

A. Transporte ferroviario

18. Los ferrocarriles tienen una función importante que desempeñar en los sistemas de corredores de transporte de tránsito que unen los puertos marítimos con los países en desarrollo sin litoral. Es motivo de gran preocupación el problema persistente de la falta de equipo, especialmente de locomotoras y vagones, y las normas de mantenimiento deficientes. También hay otros problemas relacionados con el establecimiento de acuerdos entre ferrocarriles.

A/CONF.202/3

19. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

- a) La posibilidad de establecer nuevas conexiones ferroviarias y los programas de rehabilitación para los servicios ferroviarios existentes combinados con mejoras e innovaciones tecnológicas deberían examinarse en los planos bilateral, subregional y regional;
- b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían, como cuestión prioritaria, mejorar el mantenimiento de las vías y del material rodante, comprar nuevo material rodante y ampliar las redes cuando el volumen del tráfico lo justificara;
- c) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito también deberían prestar especial atención a las ventajas de armonizar las trochas, ampliar los programas de capacitación y hacer programas de intercambio de personal entre ferrocarriles;
- d) Los gobiernos deberían tomar la iniciativa de adherirse a los convenios internacionales relativos al transporte ferroviario y combinado, que establecen normas internacionalmente aceptadas para el funcionamiento eficiente y seguro del transporte ferroviario y combinado entre distintos países.

B. Transporte por carretera

20. El transporte por carretera es una modalidad cada vez más importante del transporte de las importaciones y exportaciones de los países en desarrollo sin litoral. En particular, el transporte por carretera es la principal modalidad de transporte de tránsito en África. Para ampliar la infraestructura del tránsito por carretera hace falta asignar recursos considerables. El problema fundamental, que afecta sobre todo al transporte internacional por carretera, radica en el mantenimiento deficiente, que está estrechamente vinculado a la práctica muy difundida de sobrecargar los vehículos.

21. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

- a) Los planes subregionales y regionales de desarrollo de la infraestructura deberían dar alta prioridad a los corredores de tránsito que conectan a los países en desarrollo sin litoral con la red de transporte de los países en desarrollo de tránsito y con la red regional;
- b) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían considerar la posibilidad de tomar la iniciativa de adherirse y dar aplicación a los convenios internacionales relativos al transporte por carretera;
- c) En los planos bilateral, subregional y regional, habría que considerar la posibilidad de adoptar medidas para liberalizar gradualmente los servicios de transporte por carretera, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y facilitar la planificación y gestión de la utilización de carreteras, mediante la ampliación de las bases de datos sobre el tránsito por carretera, el examen del sistema de cupos y los costos de tránsito y transporte, y otras medidas como el establecimiento de puestos de control y convoyes supervisados por las aduanas.

A/CONF.202/3

C. Puertos

22. La eficiencia de las operaciones portuarias depende de una infraestructura adecuada y de una buena gestión. Muchos puertos de mar son un importante cuello de botella en el sistema de tránsito, a causa de diversas deficiencias materiales y limitaciones operacionales. Los problemas de la calidad de los servicios de manipulación y almacenamiento de la carga de tránsito, los trámites engorrosos de autorización y salida de los cargamentos, la congestión y la escasez de mano de obra especializada son particularmente importantes.
23. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:
 - a) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían tratar de establecer disposiciones de cooperación para mejorar las instalaciones y los servicios portuarios para los bienes en tránsito, lo que incluye el establecimiento de nuevas terminales, en su caso;
 - b) Aumentar la capacidad de manejar el comercio de tránsito, permitiendo también que se privaticen las operaciones de las terminales para promover la competencia y estimular la eficiencia;
 - c) Habría que promover una mayor cooperación y coordinación entre las instituciones públicas y privadas que se ocupan del tráfico de tránsito en los puertos (la administración de aduanas, el personal de seguridad, las autoridades portuarias, los bancos comerciales, los agentes despachadores y expedidores, las compañías de seguros);
 - d) Debería promoverse el establecimiento de puertos secos en los países sin litoral y los países de tránsito en desarrollo;
 - e) Habría que ampliar los programas de capacitación para trabajadores portuarios para que puedan adaptarse a las nuevas tecnologías y procedimientos.

D. Hidrovías interiores

24. Las hidrovías interiores prestan servicios de tránsito a algunos países en desarrollo sin litoral. La eficiencia de los servicios de tránsito por esas vías de navegación depende de una mejor infraestructura, un marco jurídico adecuado que regule la navegación por ríos y lagos y medidas más eficaces de seguridad y de protección del medio ambiente.
25. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:
 - a) Se deberían hacer nuevos intentos de rehabilitar y ampliar la infraestructura del transporte por ríos y lagos a lo largo de los corredores que conectan los países en desarrollo sin litoral con los puertos de mar;
 - b) Se debería tener en cuenta la posibilidad de establecer mecanismos jurídicos y de otra índole para la colaboración en el plano subregional y promover sistemas más eficaces de tránsito por ríos y lagos;

A/CONF.202/3

- c) Se debería estudiar la posibilidad de establecer nuevas vías de navegación, donde sea viable. Además, debería alentarse el mantenimiento y la expansión de las hidrovías existentes, cuando así convenga, con la asistencia de instituciones financieras.

E. Oleoductos y gasoductos

26. Los oleoductos y gasoductos constituyen un medio económico para transportar el petróleo y el gas natural. La planificación y construcción de los oleoductos y gasoductos exige una estrecha cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Las inversiones considerables que entraña la construcción de oleoductos y gasoductos requiere la aportación de capital del sector privado.
27. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas: los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían cooperar entre sí y coordinar su labor con el objetivo de construir oleoductos y gasoductos a lo largo de las vías más económicas, apropiadas y cortas, habida cuenta de los intereses de las dos partes.

F. Transporte aéreo

28. El transporte aéreo ofrece a los países en desarrollo sin litoral un medio de evitar los problemas de tránsito relacionados con el transporte de carga por tierra o por mar. Sin embargo, solamente los productos de mucho valor y poco volumen justifican los gastos de flete aéreo.
29. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:
 - a) Se debería ampliar la infraestructura física (las aeronaves y las instalaciones de carga, descarga y almacenamiento en los aeropuertos);
 - b) Los gobiernos deben liberalizar sus políticas de concesión de derechos de tráfico para los servicios regulares de transporte aéreo de carga y levantar progresivamente todas las restricciones a los vuelos de carga contratados, lo cual permitiría aprovechar mejor la capacidad actual de transporte de mercancías;
 - c) Se debería seguir promoviendo los acuerdos para uso común del parque de transporte aéreo en los planos bilateral, subregional y regional a fin de lograr economías de escala;
 - d) Se deberían mantener y ampliar los programas de capacitación en los planos nacional y subregional.

G. Comunicaciones

30. Las grandes distancias que separan a los países en desarrollo sin litoral de los puertos de mar y de los mercados de ultramar, situación agravada por la deficiencia de los sistemas de comunicación con los diversos puertos y centros comerciales, siguen representando una considerable desventaja que impide que los cargamentos en tránsito se muevan con rapidez. Los sistemas de seguimiento de la carga, que proporcionan información anticipada sobre la localización de la carga en las interfaces o a lo largo de la ruta, podrían reducir considerablemente las demoras.

A/CONF.202/3

31. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas: se deberían ampliar los servicios de telecomunicaciones, alentar la participación del sector privado en ese ámbito y racionalizar la gestión de esos servicios.

Prioridad 3

Comercio internacional y facilitación del comercio

32. El comercio es un importante motor del desarrollo. Sin embargo, la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional que es crucial para sus perspectivas de desarrollo, no es tan importante como podría ser. Además, un buen número de países en desarrollo sin litoral no son miembros de la Organización Mundial del Comercio. Por lo tanto, no reciben los beneficios que obtienen los miembros de la Organización Mundial del Comercio, con arreglo a su reglamento, en particular los relativos al tratamiento especial y las preferencias comerciales.
33. Una de las principales causas de la marginación de los países en desarrollo sin litoral en el sistema comercial internacional es el elevado costo de las transacciones comerciales. El comercio y el transporte están vinculados indisolublemente. El transporte es un sector clave para el comercio internacional, la integración regional y un desarrollo nacional equilibrado. Los costos excesivos del transporte son un importante obstáculo para acceder a los mercados extranjeros. En este contexto, se tomó debida 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.
34. Los engorrosos trámites de aduanas y de cruce de fronteras, los requisitos de documentación y la insuficiencia de las instalaciones de infraestructura, así como las costosas transacciones bancarias, constituyen importantes fuentes de ineficiencia y de gastos adicionales evitables. Los países en desarrollo sin litoral, que tienen más cruces de frontera y dependen de los servicios de tránsito de los países vecinos, pueden hallarse en una situación de particular desventaja, por depender de los trámites de cruce de fronteras propios y de sus vecinos y del nivel de cooperación bilateral, así como de la cooperación o integración regionales.
35. Las convenciones internacionales y los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales son el medio principal de lograr la simplificación, normalización y transparencia de las normas y procedimientos. Para una aplicación plena y eficaz es menester un firme empeño político en el plano nacional.
36. La declaración ministerial de la Cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio, celebrada en Doha en 2001, reconoció que era imperativo agilizar el movimiento y el despacho de aduana y la autorización de salida de las mercancías, incluso las mercancías en tránsito, y de potenciar la asistencia técnica y el fomento de la capacidad en esta esfera. Además, la mayoría de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito acogieron con satisfacción la decisión que figura en la misma declaración de que en el programa de la Organización Mundial del Comercio se examinarían las cuestiones relacionadas con el comercio de las economías pequeñas y vulnerables y su plena integración en el sistema multilateral de comercio.

A/CONF.202/3

37. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:

- a) Se debería acelerar la adhesión de los países en desarrollo sin litoral a la Organización Mundial del Comercio. En el proceso de adhesión de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito se debería tener cuenta el nivel de desarrollo de cada país comprendidas sus necesidades propias e incluidos los problemas que les causa su desventaja geográfica y los asociados para el desarrollo deberían proporcionar la asistencia necesaria en ese sentido;
- b) En el Consenso de Monterrey se reconoció que era importante que las exportaciones de los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, gozaran de un acceso mayor y previsible a todos los mercados. De conformidad con los compromisos formulados en la Declaración Ministerial de Doha, en especial los párrafos 13 y 16, y las normas de la Organización Mundial del Comercio, en las actuales negociaciones se debería prestar suma atención a las necesidades e intereses de los países en desarrollo, sobre todo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;
- c) Se debería prestar asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en la esfera de la facilitación del comercio a la luz del acuerdo plasmado en la Declaración Ministerial de Doha de que las negociaciones tendrán lugar después de la quinta reunión de la Conferencia Ministerial, y se basarán en una decisión que se adoptará explícitamente por consenso, en esa reunión, acerca de las modalidades de negociación;
- d) Se debería hacer más, con los recursos financieros disponibles, por facilitar el paso del transporte de tránsito por los puestos de control fronterizo, ampliar la utilización de tecnología de la información, aplicar sistemas eficientes de control de aduana y simplificación de documentos y procedimientos y fortalecer la creación de capacidades de los organismos públicos en la esfera del comercio y de la facilitación del comercio;
- e) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían considerar la posibilidad de pasar a ser partes en los convenios e instrumentos internacionales aplicables a los distintos segmentos del transporte, incluidos el transporte por carretera, por ferrocarril y por hidrovías interiores, así como el transporte multimodal, y de aplicarlos efectivamente;
- f) Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito deberían establecer o fortalecer, según proceda, juntas o comités nacionales de comercio y transporte en que estuvieran representadas todas las partes interesadas, incluido el sector privado.

Prioridad 4

Medidas de apoyo internacional

38. Los gastos que traen consigo el establecimiento y mantenimiento de un sistema de transporte de tránsito eficiente son de tal magnitud que los países sin litoral y de tránsito no pueden enfrentar por sí solos esa colosal tarea. Muchos de los países en desarrollo sin litoral figuran entre los países más pobres, y la mayoría de los países de tránsito son países en desarrollo con recursos limitados, por lo que los asociados para el desarrollo deben desempeñar un importante papel apoyando los programas de fomento del transporte de tránsito. Ese apoyo debe tener plenamente en cuenta los aspectos particularmente vulnerables y las necesidades de desarrollo especiales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a la hora de prestarles asistencia.

A/CONF.202/3

- 38 bis. La responsabilidad primordial de la aplicación del presente Programa de Acción corresponde a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Es esencial que esos países intenten crear las condiciones propicias para generar, atraer y movilizar eficazmente los recursos necesarios para afrontar sus problemas de desarrollo, incluso los problemas derivados del hecho de no tener litoral.
39. Es necesario adoptar las siguientes medidas concretas:
- a) La comunidad internacional, incluidos las instituciones financieras y de desarrollo y los países donantes, debería desempeñar un papel de apoyo importante para ayudar a esos países a atender eficazmente sus problemas y necesidades en materia de transporte de tránsito, entre otras cosas:
 - i) Facilitando un entorno externo propicio al logro pleno y puntual de los objetivos del presente Programa de Acción;
 - ii) Facilitando el acceso a las tecnologías referentes a los sistemas de transporte de tránsito, la tecnología de la información y la comunicación y alentando la transferencia al respecto;
 - iii) Prestando apoyo técnico mediante asociaciones;
 - iv) Alentando el aumento de las inversiones extranjeras directas para contribuir al desarrollo y la modernización de la infraestructura de transporte de tránsito;
 - b) Para la movilización de la asistencia financiera y técnica procedente de todas las fuentes y mecanismos existentes, incluido el sector privado, es preciso un aumento sustancial de la asistencia oficial para el desarrollo y de otros recursos. Se debería alentar a los países donantes y las instituciones financieras y de desarrollo multilaterales a proseguir sus esfuerzos encaminados a asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos asumidos en el Consenso de Monterrey, en particular los párrafos 41 a 43, con miras a proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada consistente en subsidios y préstamos en las condiciones más favorables posibles, a fin de atender las necesidades señaladas en este Programa de Acción;
 - c) Los criterios y procedimientos que se utilicen para evaluar la viabilidad de los proyectos y programas relativos a la infraestructura del transporte de tránsito, así como para aprobar los fondos destinados a ellos, deberían tener en cuenta las deficiencias económicas e institucionales particulares de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, así como la necesidad de crear capacidades excedentarias, teniendo debidamente en cuenta las perspectivas de aumento del tráfico;
 - d) Debe prestarse especial atención a la asistencia financiera y técnica para el fomento de la capacidad institucional en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a fin de que los gobiernos puedan elaborar unas políticas y prácticas eficaces para atender a sus necesidades de transporte y de tránsito;

A/CONF.202/3

- e) También debe estudiarse, cuando proceda, la posibilidad de adoptar modalidades y fuentes de financiación que sean innovadoras y más eficaces en función de los costos, como la financiación de gastos locales y gastos periódicos, la ayuda no condicionada y arreglos como, por ejemplo, los fondos fiduciarios regionales y las autoridades regionales de inversión.
40. Las siguientes esferas deberían considerarse prioritarias a los efectos de la asistencia financiera:
- a) Inversiones destinadas a establecer las conexiones que faltan en la cadena de transporte de tránsito, a fin de ampliar las redes de ferrocarriles y carreteras a los países en desarrollo sin litoral;
 - a) bis Mantenimiento de la infraestructura material del transporte de tránsito existente;
 - a) ter Construcción, mantenimiento y rehabilitación de oleoductos y gasoductos;
 - b) Creación y mantenimiento de otras rutas económicas;
 - c) Ejecución de proyectos de puertos secos en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;
 - d) Proyectos para el establecimiento de puestos de control fronterizo adyacentes;
 - e) Proyectos conjuntos de comercio y producción para ayudar a promover el comercio subregional y regional;
 - f) Rehabilitación y reconstrucción de la infraestructura de transporte, en particular de países o regiones que salen de guerras o conflictos internos y de desastres naturales.
41. Las siguientes esferas deberían considerarse prioritarias a los efectos de la asistencia técnica:
- a) Promoción de la aplicación de los acuerdos y arreglos bilaterales, subregionales, regionales e internacionales sobre el transporte de tránsito;
 - b) Promoción de políticas sociales y orientadas al mercado en relación con el transporte de tránsito;
 - c) Fomento del intercambio de experiencias sobre el desarrollo y la gestión de sistemas de transporte de tránsito en diferentes regiones;
 - d) Promoción y ejecución de programas de privatización dentro del sector del transporte, cuando proceda;
 - e) Establecimiento de programas de capacitación relativos a documentación de aduanas y procedimientos de tránsito, expedición de cargas y despacho de mercancías en tránsito, mantenimiento de infraestructura y equipo, seguridad vial, protección del medio ambiente en el sector del transporte de tránsito, seguros del transporte de tránsito, establecimiento y gestión de puertos secos y ampliación de las bases de datos regionales sobre el transporte por carretera, entre otros temas;

A/CONF.202/3

- f) Empezar proyectos de facilitación del comercio tendientes a simplificar, racionalizar y normalizar los trámites de aduana referentes a las exportaciones e importaciones, y creación de la correspondiente capacidad de recursos humanos;
- g) Asistencia a los gobiernos en el análisis de las consecuencias que tendría adherirse a las convenciones internacionales pertinentes;
- h) Facilitación de un mayor acceso a los mercados de bonos e incremento de la participación en los riesgos entre las organizaciones de financiación de los sectores público y privado.

Prioridad 5

Aplicación y examen

- 42. La aplicación del presente Programa de Acción requiere medidas separadas y conjuntas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito; sus asociados para el desarrollo; las organizaciones y los órganos del sistema de las Naciones Unidas; las organizaciones internacionales competentes, como el Banco Mundial, los bancos de desarrollo regionales, la Organización Mundial del Comercio y la Organización Mundial de Aduanas; las organizaciones de integración económica regional y otras organizaciones regionales y subregionales pertinentes.
- 43. La cooperación bilateral, regional y subregional es el elemento de mayor importancia para el establecimiento de sistemas de transporte de tránsito eficientes y debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países sin litoral y de tránsito. Deben establecerse, cuando sea necesario, y fortalecerse cuando ya existan, mecanismos de examen periódico y supervisión de la aplicación de los acuerdos sobre el transporte de tránsito a través del diálogo y la consulta entre los sectores público y privado. El sector privado debe participar activamente en la aplicación del presente Programa de Acción.
- 44. Se invita a las pertinentes organizaciones internacionales comprendidos, el Banco Mundial, la Organización Mundial de Aduanas, y a otras organizaciones internacionales y regionales pertinentes a que otorguen prioridad a las peticiones de asistencia técnica para complementar las medidas nacionales y regionales de promoción del uso eficiente de los servicios de tránsito existentes, incluso en cuanto a la aplicación de tecnologías de la información y a la simplificación de procedimientos y documentos.
- 45. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo tiene que seguir examinando programas relativos al comercio electrónico, la facilitación del comercio y los asuntos comerciales en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El Programa Especial para los países menos adelantados, los países sin litoral y los pequeños países insulares en desarrollo debe seguir desempeñando una labor analítica y de asistencia técnica relacionada con los problemas de transporte de tránsito de los países en desarrollo sin litoral a los que se hace referencia en su mandato.
- 46. Debe seguir promoviéndose la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular con la participación de los donantes, así como la cooperación entre las organizaciones subregionales y regionales.

A/CONF.202/3

47. Se invita a las comisiones regionales a que examinen, cuando proceda, la posibilidad de ampliar sus programas conforme al presente Programa de Acción de apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para mejorar sus sistemas de transporte de tránsito, y a los asociados para el desarrollo a que examinen la posibilidad de proporcionar el apoyo financiero apropiado para esos fines. Se tomaron debidamente en cuenta las conclusiones de las reuniones preparatorias regionales: el Plan de Acción para África, el Plan de Acción para Asia y el Programa de Acción de Asunción.
48. Deben organizarse, según proceda, reuniones subregionales con el propósito de estudiar los medios de aplicar eficazmente el presente Programa de Acción de conformidad con el mandato confiado por la Asamblea General en su resolución 56/227, se invita a la Oficina del Alto Representante para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo, al Banco Mundial, a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, a las comisiones regionales y a otras organizaciones internacionales, regionales y subregionales pertinentes a que, según proceda, presten asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para la organización de esas reuniones subregionales.
49. Se invita a la Asamblea General de las Naciones Unidas a que estudie la posibilidad de llevar a cabo un examen global de la aplicación del presente Programa de Acción en el momento que se considere oportuno, de conformidad con lo dispuesto en la resolución 57/270 B de la Asamblea General. La Oficina del Alto Representante debería coordinar el proceso de preparación del examen. Se invita a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, al Banco Mundial y a las comisiones regionales a que proporcionen asistencia técnica y sustantiva al proceso.
50. El Secretario General de las Naciones Unidas debería informar, basándose en la información que facilitan los Estados Miembros y las pertinentes organizaciones internacionales, regionales y subregionales, sobre la aplicación del presente Programa de Acción a la Asamblea General, a la cual se invita a determinar la periodicidad de ese informe.
51. Se pide 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, de conformidad con el mandato que le asignó la Asamblea General en su resolución 56/227, mejore su cooperación y coordinación con las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, en particular las que realizan actividades operacionales sobre el terreno en países en desarrollo sin litoral y de tránsito, para asegurar que se aplique eficazmente el Programa de Acción a tenor de lo dispuesto en la resolución 57/270 B de la Asamblea General. La Oficina del Alto Representante proseguirá su labor de promoción con el objetivo de concienciar a la comunidad internacional y centrar su atención en la aplicación del presente Programa de Acción.

A/CONF.202/3

Anexo II

Declaración de Almaty

Nosotros, los gobiernos participantes en la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, en Almaty en agosto de 2003,

Reunidos para tratar las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y establecer un nuevo marco de cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, teniendo en cuenta los intereses de unos y otros países,

Recordando la Declaración del Milenio de las Naciones Unidas²¹, en que los Jefes de Estado y de Gobierno reconocieron las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral y pidieron encarecidamente a los donantes bilaterales y multilaterales que aumentaran su asistencia financiera y técnica a este grupo de países para satisfacer sus necesidades especiales de desarrollo y ayudarlos a superar los obstáculos de su geografía, mejorando sus sistemas de transporte de tránsito,

Habiendo resuelto crear en los planos nacional y mundial un entorno propicio al desarrollo y a la eliminación de la pobreza,

Habiendo aprobado el Programa de Acción de Almaty: atención a las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral en un nuevo marco mundial de cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito,

Declaramos que:

1. Creemos que el aumento del comercio es esencial para el crecimiento económico y el desarrollo sostenible de los países en desarrollo. Sin embargo, la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio internacional no es tan significativa como pudiera ser;

2. Reconocemos que un importante motivo de la marginación de los países en desarrollo sin litoral del sistema comercial mundial reside en los altos costos de transacción del comercio. El comercio y el transporte están inextricablemente relacionados. Los costos de transporte son un factor determinante fundamental de la competitividad en el comercio internacional;

3. Nos comprometemos a trabajar para minimizar la actual marginación y promover una integración beneficiosa de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial. Con ese fin, nos esforzaremos en establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

4. Creemos que la cooperación en el transporte de tránsito aporta considerables beneficios mutuos a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Tenemos presente que los países de tránsito son también países en desarrollo, que suelen tener en líneas generales una estructura económica similar a la de los países sin litoral y están acosados por una escasez de recursos semejantes;

0352218s.doc

²¹ Resolución 55/2 de la Asamblea General.

A/CONF.202/3

5. Reafirmamos el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países en desarrollo sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los Estados de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con las normas de derecho internacional aplicables;

6. Reafirmamos también que los países de tránsito, en ejercicio de su plena soberanía sobre su territorio, tienen derecho a adoptar todas las medidas necesarias para asegurar que los derechos que se reconocen y las facilidades que se ofrecen a los países sin litoral no afecten en modo alguno sus legítimos intereses;

7. Reconocemos que la responsabilidad principal de establecer sistemas efectivos de transporte en tránsito corresponde a los propios países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Les alentamos a poner en práctica medidas encaminadas a reforzar la cooperación y la colaboración para hacer frente a los problemas de transporte de tránsito mejorando la infraestructura física y los aspectos no físicos de los sistemas de transporte de tránsito, y, a ese respecto, subrayamos la importancia de la cooperación Sur-Sur;

8. Subrayamos la necesidad de que haya un aumento sustantivo de la asistencia oficial para el desarrollo y de otros recursos en la movilización de la asistencia financiera y técnica de todas las fuentes y los mecanismos existentes, incluso el sector privado. Alentamos a los países donantes y a las instituciones multilaterales financieras y de desarrollo a que prosigan sus esfuerzos encaminados a lograr un cumplimiento efectivo de los compromisos contraídos en el Consenso de Monterrey de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo²², especialmente en sus párrafos 41 a 43, con el fin de proporcionar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia financiera y técnica apropiada en forma de donaciones o préstamos en las condiciones más favorables posibles para atender las necesidades enunciadas en el Programa de Acción de Almaty;

9. Subrayamos también que el sector privado, en cuanto suministrador de servicios y usuario de los servicios de los sistemas de tránsito, es una parte importante de la sociedad y debería ser uno de los principales contribuyentes al desarrollo de la infraestructura y la capacidad productiva de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

10. Observamos la importante contribución que la simplificación, racionalización y estandarización de la documentación y los procedimientos de tránsito y la aplicación de las tecnologías de la información han aportado al aumento de la eficiencia de los sistemas de tránsito, y exhortamos a las entidades competentes de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales, incluidos el Banco Mundial, las comisiones regionales, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, la Organización Mundial de Aduanas y las organizaciones regionales de integración económica a que continúen prestando asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito que lo solicitan en esos ámbitos, de conformidad con sus respectivos mandatos;

0352218s.doc

²² Informe de la Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, Monterrey (México), 18 a 22 de marzo de 2002 (publicación de las Naciones Unidas, número de venta: S.02.II.A.7), cap. I, resolución 1, anexo.

A/CONF.202/3

11. Recordamos la Declaración Ministerial adoptada en la Cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio²³, en la que se reconoció la necesidad de agilizar el movimiento, el despacho de aduana y la puesta en circulación de las mercancías, incluidas las mercancías en tránsito, y la necesidad de potenciar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esa esfera. También recordamos la decisión contenida en esa misma Declaración de que la Organización Mundial del Comercio abordaría las cuestiones relacionadas con el comercio de las economías pequeñas y vulnerables y su plena integración en el sistema de comercio multilateral;

12. Reconocemos que los costos de transporte excesivos representan un obstáculo importante y efectivo a los mercados extranjeros. A este respecto, observamos la solicitud de los países en desarrollo sin litoral de que en las actuales negociaciones sobre el acceso al mercado de productos agrícolas y no agrícolas se debería considerar la posibilidad de prestar especial atención a los productos de especial interés para los países en desarrollo sin litoral;

13. Reconocemos la importancia de un acceso más fácil y previsible de las exportaciones de los países en desarrollo, incluidos los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, a todos los mercados. De conformidad con los compromisos contenidos en la Declaración Ministerial de Doha, especialmente en sus párrafos 13 y 16, y las normas de la Organización Mundial del Comercio, debería concederse en las actuales negociaciones plena atención a las necesidades y los intereses de los países en desarrollo, en particular los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

14. Reafirmamos nuestro compromiso de facilitar el ulterior desarrollo de los países en desarrollo sin litoral. El establecimiento de sistemas eficientes de transporte de tránsito y la integración de los países en desarrollo sin litoral en la economía mundial se logrará mediante auténticas asociaciones de colaboración entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo en los planos nacional, bilateral, subregional, regional y mundial;

15. Destacamos la importancia crítica de una aplicación efectiva y un seguimiento regular del Programa de Acción de Almaty, y nos comprometemos a lograr este objetivo. Pedimos al Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo que, en el marco de su mandato y de conformidad con las resoluciones pertinentes de la Asamblea General, se asegure de que se dé un seguimiento efectivo a la Conferencia.

0352218s.doc

²³ A/C.2/56/7, anexo.

A/CONF.202/3

Anexo III

Expresión de agradecimiento al pueblo y al Gobierno de la República de Kazajstán

La Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito,

Habiéndose reunido en Almaty (Kazajstán) los días 28 y 29 de agosto de 2003 por invitación del Gobierno de la República de Kazajstán,

1. Expresa su sincero reconocimiento al Excelentísimo Señor Kassymzhomart Tokaev, Ministro de Relaciones Exteriores de la República de Kazajstán, por su extraordinaria contribución, en calidad de Presidente de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo Internacionales sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, a los fructíferos resultados de la Conferencia;

2. Expresa su profundo agradecimiento al Gobierno de la República de Kazajstán por haber posibilitado la celebración de la Conferencia en Kazajstán y por los excelentes servicios, instalaciones y personal que tan amablemente puso a su disposición;

3. Pide al Gobierno de la República de Kazajstán que transmita a la ciudad de Almaty y al pueblo de Kazajstán el agradecimiento de la Conferencia por la muy generosa y amable hospitalidad y la cálida y cordial acogida que brindaron a los participantes a lo largo de su estancia en Kazajstán.

03-52218 (S) 241003 241003

0352218