



Asamblea General

Distr. general
23 de octubre de 2008

Sexagésimo tercer período de sesiones
Tema 52 b) del programa

Resolución aprobada por la Asamblea General

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/63/L.3)]

63/2. Documento final del examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

La Asamblea General,

Recordando su resolución 62/204, de 19 de diciembre de 2007, en particular el párrafo 11,

Aprueba el siguiente documento final:

Declaración de la reunión de alto nivel del sexagésimo tercer período de sesiones de la Asamblea General dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty

Nosotros, los Ministros y Jefes de delegaciones que participamos en la reunión plenaria de alto nivel de la Asamblea General dedicada al examen de mitad de período del Programa de Acción de Almaty: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los países en desarrollo sin litoral y de tránsito¹, celebrada en Nueva York los días 2 y 3 de octubre de 2008,

Recordando la Declaración del Milenio², en que los Jefes de Estado y de Gobierno reconocieron las necesidades y los problemas especiales de los países en desarrollo sin litoral, pidieron encarecidamente a los donantes bilaterales y multilaterales que aumentaran su asistencia financiera y técnica a ese 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, y

¹ Informe de la Conferencia Ministerial Internacional de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de Países Donantes y de las Instituciones Internacionales Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en materia de Transporte de Tránsito, Almaty (Kazajstán), 28 y 29 de agosto de 2003 (A/CONF.202/3), anexo I.

² Véase la resolución 55/2.

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

Reafirmando nuestro compromiso de ocuparnos sin dilación de las necesidades especiales de desarrollo y los retos a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral mediante la aplicación plena, pronta y efectiva del Programa de Acción de Almaty, según se estipuló en el Documento Final de la Cumbre Mundial 2005³,

Reafirmando también que el Programa de Acción de Almaty constituye un marco fundamental para el establecimiento de asociaciones auténticas entre países en desarrollo sin litoral y de tránsito y sus asociados para el desarrollo en los planos nacional, bilateral, subregional, regional y mundial,

Reconociendo que la responsabilidad principal de establecer sistemas efectivos de tránsito corresponde a los propios países en desarrollo sin litoral y de tránsito, que deben intentar crear las condiciones propicias para generar, atraer y movilizar eficazmente los recursos que les permitan afrontar sus problemas de desarrollo, pero que es necesario que sus esfuerzos reciban un apoyo internacional constante de los asociados para el desarrollo y las organizaciones internacionales y regionales en un espíritu de responsabilidad compartida, incluidas la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular, y teniendo en cuenta los acuerdos de integración regional,

Reconociendo también que el sector privado es una parte interesada importante, cuya contribución al desarrollo de la infraestructura y la capacidad productiva debe incrementarse, en particular mediante asociaciones entre los sectores público y privado,

Reconociendo además que la cooperación entre los países en desarrollo sin litoral y de tránsito redunda en mejores sistemas de transporte de tránsito. Esta cooperación debe promoverse sobre la base de los intereses mutuos de los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito,

Reafirmando el derecho de acceso al mar y desde el mar de los países sin litoral y la libertad de tránsito a través del territorio de los países de tránsito por todos los medios de transporte, de conformidad con las normas aplicables del derecho internacional,

Reafirmando 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 a sus intereses legítimos,

Expresando nuestro apoyo a los países en desarrollo sin litoral que salen de situaciones de conflicto, con miras a permitirles rehabilitar y reconstruir, según proceda, su infraestructura política, social y económica y ayudarles a conseguir sus prioridades de desarrollo conforme a los objetivos y las metas del Programa de Acción de Almaty, así como los objetivos de desarrollo del Milenio,

Tomando nota de los documentos finales de la Reunión temática sobre el desarrollo de la infraestructura del transporte de tránsito, celebrada en Uagadugú del 18 al 20 de junio de 2007⁴, y de la Reunión Temática sobre Comercio Internacional

³ Véase la resolución 60/1.

⁴ A/62/256 y Corr.1, anexos I y II.

y Facilitación del Comercio, celebrada Ulaanbaatar los días 30 y 31 de agosto de 2007⁵,

Tomando nota también de los documentos finales respectivos de la reunión regional de examen de Asia y Europa, celebrada en Bangkok los días 22 y 23 de abril de 2008, la reunión regional de examen de África, celebrada en Addis Abeba del 18 al 20 de junio de 2008, y la reunión regional de examen de América Latina, celebrada en Buenos Aires el 30 de junio de 2008,⁶,

1. *Reafirmamos* el compromiso contraído en el Programa de Acción de Almaty de atender las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral, teniendo en cuenta los retos a que se enfrentan los países en desarrollo de tránsito vecinos, mediante las medidas que se especifican en las cinco prioridades del Programa de Acción¹;

Evaluación general

2. *Reconocemos* que, pese a que siguen existiendo problemas, los países en desarrollo sin litoral han logrado, en su conjunto, ciertos avances en su desarrollo y crecimiento económicos generales. En los cinco últimos años, esos países han registrado mayores tasas de crecimiento del producto interno bruto y la inversión extranjera directa y las exportaciones, sobre todo de petróleo y otros recursos minerales, han aumentado considerablemente;

3. *Expresamos preocupación* porque el crecimiento económico y el bienestar social de los países en desarrollo sin litoral siguen siendo muy vulnerables a las perturbaciones externas, así como a los múltiples problemas a que se enfrenta la comunidad internacional;

4. *Somos conscientes* de que los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, con el apoyo de sus asociados para el desarrollo, han logrado ciertos avances en la aplicación de las medidas específicas convenidas en el Programa de Acción de Almaty. Los países en desarrollo sin litoral y de tránsito de África, Asia, Europa y América Latina han intensificado sus medidas de reforma en materia de políticas y gobernanza. Los países donantes, las instituciones financieras y de desarrollo y las organizaciones internacionales y regionales han prestado mayor atención al establecimiento de sistemas de tránsito eficientes;

5. *Reconocemos* que, si bien las dificultades derivadas de la carencia de litoral afectan a todos los aspectos del proceso de desarrollo y la eliminación de la pobreza, sus efectos adversos para el comercio exterior son particularmente graves. Si bien se han producido algunos avances, aunque desiguales, en este terreno, los países en desarrollo sin litoral siguen marginados del comercio internacional, lo que les impide utilizar plenamente el comercio como instrumento para alcanzar sus objetivos de desarrollo;

6. *Destacamos* que el elevado costo del transporte de mercancías a través de las fronteras para los países en desarrollo sin litoral supone una desventaja competitiva para sus productos y desalienta la inversión extranjera, y que, en su esfuerzo por establecer sistemas eficientes de transporte de tránsito, los países en desarrollo sin litoral siguen encontrando escollos tales como infraestructuras de transporte inadecuadas, puertos con una capacidad de transporte insuficiente,

⁵ A/C.2/62/4, anexos I y II.

⁶ Se puede consultar en www.unohrlls.org/en/lldc/673/.

demoras en las formalidades portuarias y de despacho aduanero, dependencia de los servicios de tránsito, tasas y obstáculos derivados de trámites aduaneros engorrosos y otras limitaciones normativas, un sector logístico insuficientemente desarrollado, mecanismos jurídicos e institucionales deficientes y el alto costo de las transacciones bancarias. Asimismo, en la mayoría de los casos, los países de tránsito vecinos de los países en desarrollo sin litoral son a su vez países en desarrollo, con estructuras económicas a menudo muy parecidas, que enfrentan situaciones similares de escasez de recursos. Estos problemas deben afrontarse urgentemente, para lo cual ha de acelerarse la aplicación de las medidas específicas relativas a cada una de las prioridades establecidas en el Programa de Acción de Almaty;

Cuestiones fundamentales en materia de políticas de tránsito

7. *Acogemos con beneplácito* los esfuerzos realizados por muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito con miras a reformar sus políticas administrativas, normativas y macroeconómicas sobre la base de un enfoque integrado del comercio y el transporte. Entre las medidas de reforma adoptadas figuran la liberalización de los servicios de tránsito y transporte, la adhesión a convenciones internacionales pertinentes, el establecimiento de corredores regionales de transporte intermodal y la elaboración de reglas y normas comunes, simplificadas y transparentes que han reforzado el diálogo entre los sectores privado y público para resolver las dificultades que existen en diversos sectores de los servicios de tránsito. Es preciso seguir realizando esfuerzos para asegurar que esas reformas positivas se apliquen de manera efectiva y las estrategias y los programas de transporte, sobre todo cuando entrañan la reglamentación de las actividades de transporte o la construcción de nueva infraestructura de envergadura, tengan plenamente en cuenta los aspectos ambientales y las necesidades de desarrollo a fin de lograr un desarrollo sostenible en los planos local y mundial. La comunidad internacional, en particular las instituciones financieras y de desarrollo y los países donantes, deberían prestar más asistencia a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en ese ámbito;

8. *Reconocemos* el importante papel de la cooperación e integración regionales entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito vecinos con miras a lograr una solución eficaz e integrada de los problemas del comercio transfronterizo y del transporte de tránsito. En este contexto, celebramos en particular las iniciativas regionales destinadas a promover el desarrollo de redes regionales de transporte de tránsito por ferrocarril y carretera, como los acuerdos relativos a la Red de Carreteras de Asia y la Red Ferroviaria Transasiática, el Plan de acción a corto plazo en materia de infraestructura de la Nueva Alianza para el Desarrollo de África, el Programa de Políticas de Transporte del África Subsahariana, la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana, el Corredor de Transporte Europa-Cáucaso-Asia, el estudio del programa Diagnósticos de las Infraestructuras Nacionales de África para el desarrollo de las infraestructuras en África y el Consorcio para la Infraestructura de África;

9. *Reconocemos también* que las convenciones internacionales sobre transporte y tránsito, así como los acuerdos regionales, subregionales y bilaterales ratificados por los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, son los principales instrumentos para lograr la armonización, simplificación y normalización de las reglas y la documentación. Alentamos tanto a los países en desarrollo sin litoral como a los países en desarrollo de tránsito a que apliquen de manera efectiva las disposiciones de esas convenciones y acuerdos;

Desarrollo y mantenimiento de la infraestructura de transporte de tránsito

10. *Somos conscientes* de que, pese a que se ha producido cierta mejora en el desarrollo de la infraestructura de transporte de tránsito en los países en desarrollo sin litoral, la insuficiencia y el deterioro de la infraestructura física del transporte ferroviario, el transporte por carretera, los puertos, las hidrovías interiores, los oleoductos y gasoductos, el transporte aéreo y la tecnología de la información y las comunicaciones en muchos de esos países, junto con la escasez de normas y procedimientos armonizados, las exiguas inversiones transfronterizas y la poca participación del sector privado, son los principales obstáculos al desarrollo de sistemas de transporte de tránsito viables y predecibles. Las conexiones físicas de los países en desarrollo sin litoral con la red regional de infraestructura de transporte están muy por debajo de lo que cabría esperar. La falta de conexiones es un problema importante que ha de resolverse con urgencia;

11. *Reconocemos* que la construcción de infraestructura de transporte de tránsito, en especial las conexiones que faltan para completar las redes regionales, y la mejora y el mantenimiento de las instalaciones existentes desempeñan un papel clave en el proceso orientado a lograr los objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente, incluidos los objetivos de desarrollo del Milenio;

12. *Alentamos* a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que asignen un mayor porcentaje de la inversión pública al desarrollo y mantenimiento de la infraestructura, con el apoyo, según convenga, de asistencia financiera e inversiones de donantes, instituciones financieras internacionales y organismos de asistencia para el desarrollo. Señalamos que se debería alentar asimismo la participación del sector privado en ese ámbito;

13. *Ponemos de relieve* que el desarrollo y la mejora de las instalaciones y los servicios de transporte de tránsito deberían integrarse en las estrategias globales de desarrollo de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito y que, por consiguiente, los países donantes deberían tener en cuenta las exigencias de la reestructuración a largo plazo de la economía de los países en desarrollo sin litoral;

Comercio internacional y facilitación del comercio

14. *Observamos* que los países en desarrollo sin litoral han logrado algunos avances, aunque escasos y desiguales, en el ámbito del comercio internacional;

15. *Expresamos preocupación* porque la participación de los países en desarrollo sin litoral en el comercio mundial de mercancías continúa siendo baja. La mayoría de los países en desarrollo sin litoral sigue dependiendo de la exportación de un número limitado de productos básicos. Su persistente marginación del sistema comercial internacional les impide utilizar plenamente el comercio como instrumento para alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio;

16. *Observamos con preocupación* que aproximadamente un tercio de los países en desarrollo sin litoral sigue fuera del sistema de comercio multilateral reglamentado. En consecuencia, destacamos que se debería acelerar aún más la adhesión de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a la Organización Mundial del Comercio. A este respecto, 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, en particular las necesidades y problemas especiales que les causa su desventaja geográfica. Los asociados para el desarrollo deberían prestar asistencia en ese sentido;

17. *Reconocemos* que 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. Por consiguiente, destacamos la necesidad de que en las negociaciones en curso sobre el acceso de los productos agrícolas y no agrícolas a los mercados se considere la posibilidad de prestar particular atención a los productos de especial interés para los países en desarrollo sin litoral;

18. *Reafirmamos* que, de conformidad con los compromisos formulados en la Declaración Ministerial de Doha⁷, en especial los párrafos 13 y 16, y las normas de la Organización Mundial del Comercio, en las negociaciones comerciales en curso se debería prestar suma atención a las necesidades y los intereses de los países en desarrollo, en particular de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito;

19. *Observamos* que las negociaciones en curso en la Organización Mundial del Comercio sobre la facilitación del comercio, en particular sobre los artículos pertinentes del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, como el artículo V, relativo a la libertad de tránsito, el artículo VIII, relativo a los aranceles y formalidades, y el artículo X, relativo a la transparencia, con arreglo a las modalidades que figuran en el anexo D de la decisión del Consejo General de la Organización Mundial del Comercio de 1º de agosto de 2004⁸, revisten especial importancia para que los países en desarrollo sin litoral logren un intercambio más eficiente de bienes y servicios, así como la mejora de la competitividad internacional que resulta de unos costos de transacción más bajos. En este contexto, se debería prestar asistencia técnica a los países en desarrollo, en particular, a los países en desarrollo sin litoral;

20. *Reconocemos* que se han logrado algunos avances en la coordinación de los cruces de fronteras, la inversión en infraestructura, las instalaciones para el almacenamiento de mercancías, los marcos normativos y otras disposiciones que resultan beneficiosas para los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito;

21. *Somos conscientes*, sin embargo, de que en muchos países en desarrollo sin litoral y de tránsito sigue habiendo numerosas dificultades relacionadas con la facilitación del comercio, que es preciso resolver con urgencia. Esas dificultades incluyen la excesiva cantidad de documentos exigidos para la exportación e importación; la multiplicación de cortes de carretera programados y no programados; la falta de controles fronterizos adyacentes; convoyes aduaneros innecesarios; la complejidad y falta de uniformidad de los procedimientos de inspección y despacho de aduanas; el empleo insuficiente de tecnología de la información y las comunicaciones; la falta de transparencia de las leyes, reglamentos y procedimientos comerciales y aduaneros; la falta de capacidad institucional y de recursos humanos cualificados; servicios logísticos deficientes; la falta de interoperabilidad de los sistemas de transporte y la ausencia de competencia en el sector de los servicios de transporte de tránsito; la lentitud de los progresos en el establecimiento o fortalecimiento de los comités nacionales de facilitación del comercio y del transporte y el bajo nivel de adhesión a las convenciones internacionales sobre transporte de tránsito;

⁷ A/C.2/56/7, anexo.

⁸ Organización Mundial de Comercio, documento WT/L/579. Se puede consultar en <http://docsonline.wto.org>.

Medidas internacionales de apoyo

22. *Somos conscientes* del aumento registrado en la asistencia para el desarrollo y las medidas de alivio de la deuda en favor de los países en desarrollo sin litoral. Sin embargo, observamos que gran parte de la asistencia oficial para el desarrollo se destina a ayuda alimentaria y de emergencia. La asistencia para el desarrollo destinada a transporte, almacenamiento y comunicaciones no ha variado en los últimos cinco años, mientras que sigue habiendo una necesidad real y urgente de mayor apoyo financiero para la construcción y el mantenimiento de infraestructura. A pesar de la Iniciativa Ampliada en favor de los países pobres muy endeudados y de la Iniciativa para el Alivio de la Deuda Multilateral, que han aliviado la deuda de varios países en desarrollo sin litoral y de tránsito, la carga de la deuda sigue siendo elevada para muchos de esos países;

23. *Destacamos* la necesidad de atraer inversiones privadas, incluidas las inversiones extranjeras directas. La participación del sector privado mediante la cofinanciación puede desempeñar una función catalítica a ese respecto. Recordamos que, a pesar del aumento de las corrientes de inversión extranjera directa, aún existe un margen considerable para la participación del sector privado en el desarrollo de la infraestructura;

24. *Reconocemos* que el sistema de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales han aumentado la atención prestada y los recursos destinados a los problemas a que se enfrentan los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Observamos con reconocimiento los avances logrados en el establecimiento de mecanismos de supervisión eficaces para medir los progresos en la aplicación del Programa de Acción de Almaty. Agradecemos la labor realizada por la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo respecto de un conjunto de indicadores macroeconómicos, comerciales y de transporte, por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico respecto de la metodología basada en la relación tiempo/costo, y por el Banco Mundial con su Índice de Desempeño Logístico y los indicadores del proyecto Doing Business, que ofrecen datos cuantificables para medir los progresos, y ponemos de relieve que debe proseguir toda esa labor;

Actividades futuras para acelerar la aplicación del Programa de Acción de Almaty

25. *Exhortamos* a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a que adopten las siguientes medidas para agilizar la aplicación del Programa de Acción de Almaty:

a) Promover la asimilación de las enseñanzas obtenidas de las actuales iniciativas regionales en materia de infraestructura que tienen por objeto alentar las inversiones integradas en infraestructura transfronteriza;

b) Seguir fortaleciendo el marco jurídico por el que se rigen las operaciones de transporte de tránsito, en particular mediante la aplicación plena y efectiva de los acuerdos bilaterales, subregionales y regionales;

c) Promover la cooperación entre empresas ferroviarias a fin de facilitar la circulación de trenes directos;

d) Facilitar las operaciones de tránsito por carretera armonizando las tasas conexas, las dimensiones de los vehículos, los límites de carga por eje y la masa

bruta por vehículo, los planes de seguros de responsabilidad civil para vehículos de motor y los contratos de transporte de mercancías por carretera;

e) Aplicar de manera efectiva medidas de facilitación del comercio, incluida la puesta en práctica de planes regionales de tránsito en aduanas, la reducción o minimización del número de documentos relacionados con el comercio y el transporte, la armonización del horario laboral en las fronteras nacionales, la publicación de las formalidades, los derechos y las tasas relacionados con el tránsito, la coordinación interinstitucional de los servicios de control fronterizo, el establecimiento de comunidades portuarias y la promoción de su funcionamiento eficaz;

f) Estudiar la posibilidad de negociar y autorizar el establecimiento de zonas francas en puertos marítimos, cuando todavía no se haya hecho;

g) Esforzarse por eliminar la práctica de los convoyes aduaneros; para ello, negociar acuerdos mutuamente beneficiosos que permitan implantar un sistema de vehículos seguros homologados para efectuar las operaciones de tránsito y, en los casos en que proceda escoltarlos, organizar expediciones diarias de escolta en aduanas;

h) Adoptar medidas adecuadas y efectivas para supervisar a los agentes encargados del control en los corredores de transporte por carretera con el objeto de reducir los cortes de carretera. En este contexto, las comisiones regionales deberían ayudar a los países en desarrollo de tránsito a hacer frente al problema de la desviación de los bienes en tránsito hacia los mercados internos;

i) Mejorar las instalaciones de infraestructura fronteriza e implantar un sistema fronterizo de ventanilla y parada únicas, acompañado de los programas de creación de capacidad que sean necesarios;

j) Aprovechar plenamente la tecnología disponible en materia de información y comunicaciones para potenciar la facilitación del comercio y propiciar el intercambio de información entre los distintos interesados en el transporte y el comercio, así como en el seno de cada uno de ellos;

k) Ampliar y profundizar la cooperación y la colaboración entre los sectores público y privado y, en este contexto, incrementar las plataformas para el diálogo entre ambos sectores, como los comités de facilitación del comercio y el transporte o los comités de gestión de corredores;

l) Movilizar inversiones suficientes procedentes de todo tipo de fuentes, incluido el sector privado, para financiar la creación y el mantenimiento de redes de transporte, así como la construcción de las conexiones que faltan;

m) Cuando proceda, hacer uso de asociaciones mutuamente beneficiosas entre los sectores público y privado para obtener más recursos financieros y sistemas tecnológicos y de gestión modernos;

n) Mantenerse al tanto de la evolución de las tecnologías y los sistemas de gestión que repercuten en el comercio y el transporte. En este contexto, en muchos puertos marítimos urge ampliar la capacidad en materia de contenedores;

o) Estudiar la posibilidad de designar una instancia encargada de la aplicación del Programa de Acción de Almaty y de su coordinación a nivel nacional;

26. *Acogemos con satisfacción* la propuesta de establecer en Ulaanbaatar un grupo internacional de estudio para mejorar la capacidad analítica que necesitan los países en desarrollo sin litoral para potenciar al máximo la eficacia de nuestras

labores coordinadas tendentes a aplicar con efectividad las disposiciones acordadas internacionalmente, en particular el Programa de Acción de Almaty y los objetivos de desarrollo del Milenio. Con tal fin, instamos a las organizaciones internacionales y a los países donantes a que ayuden a dichos países a hacer realidad esta iniciativa;

27. *Exhortamos* a los donantes y a las instituciones multilaterales, regionales, financieras y de desarrollo a que presten a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito asistencia técnica y financiera adecuada, sustancial y mejor coordinada, en particular en forma de subvenciones o préstamos en condiciones favorables, para que puedan aplicar el Programa de Acción de Almaty y, concretamente, construir, mantener y mejorar sus instalaciones de transporte y almacenamiento y otros servicios relacionados con el tránsito, así como encontrar rutas alternativas y mejorar las comunicaciones, a fin de promover proyectos y programas subregionales, regionales e interregionales;

28. *Exhortamos* a los asociados para el desarrollo a que pongan efectivamente en marcha la iniciativa de ayuda para el comercio a fin de prestar apoyo a las medidas de facilitación del comercio y a la asistencia técnica relacionada con el comercio, así como a la diversificación de los productos de exportación mediante la creación de empresas pequeñas y medianas y la participación del sector privado en los países en desarrollo sin litoral;

29. *Alentamos* a la comunidad internacional a que intensifique sus gestiones para facilitar el acceso a las tecnologías relacionadas con los sistemas de transporte de tránsito y fomentar su transferencia, en particular la tecnología de la información y las comunicaciones;

30. *Alentamos también* a que se siga fortaleciendo la cooperación Sur-Sur y la cooperación triangular con la participación de los donantes, así como la cooperación entre las organizaciones subregionales y regionales, para ayudar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito a aplicar plena y efectivamente el Programa de Acción de Almaty;

31. *Exhortamos* a las organizaciones competentes del sistema de las Naciones Unidas, las comisiones regionales, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, e invitamos a otras organizaciones internacionales como el Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo, la Organización Mundial de Aduanas, la Organización Mundial del Comercio, las organizaciones regionales de integración económica y otras organizaciones regionales y subregionales competentes, a que sigan incorporando el Programa de Acción de Almaty en sus programas de trabajo sobre la cuestión, teniendo en cuenta el examen de mitad de período, y alentamos a todos ellos a que, según proceda y en el marco de sus mandatos respectivos, sigan prestando apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, por medios como programas de asistencia técnica coherentes y bien coordinados en materia de transporte de tránsito y facilitación del comercio. En particular,

a) Alentamos a la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los países menos adelantados, los países en desarrollo sin litoral y los pequeños Estados insulares en desarrollo a que siga ocupándose del seguimiento coordinado y la supervisión efectiva de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, así como de la presentación de informes al respecto, de conformidad con la resolución 57/270 B de la Asamblea General, de 23 de junio de 2003, intensifique su labor de promoción con el objetivo de concienciar a la comunidad internacional acerca del Programa de Acción y de movilizar recursos y siga fomentando la cooperación con

las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas para garantizar la aplicación oportuna y efectiva del Programa de Acción;

b) Alentamos a las comisiones regionales a que sigan fortaleciendo sus actividades de colaboración con los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para implantar sistemas regionales integrados de transporte de tránsito, armonizar los requisitos y procedimientos reglamentarios aplicables a la importación y exportación y al tránsito con las convenciones y normas internacionales, promover los corredores de transporte intermodal, fomentar la adhesión a las convenciones internacionales sobre transporte de tránsito y la efectividad en su aplicación, y contribuir al establecimiento de mecanismos nacionales de coordinación de la facilitación del comercio y el transporte y a la mejora de la planificación y el desarrollo de las conexiones que faltan en las redes de infraestructura regionales, especialmente en África;

c) Alentamos a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo a que siga fortaleciendo la asistencia técnica que presta en materia de infraestructura y servicios, acuerdos sobre transporte de tránsito, comercio electrónico y facilitación del comercio, así como en lo que respecta a las negociaciones comerciales con la Organización Mundial del Comercio y la adhesión a ésta. En el marco de su mandato, la División para África, los países menos adelantados y los programas especiales debería fortalecer su labor analítica y la asistencia técnica que presta a los países en desarrollo sin litoral. La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo también debería preparar instrumentos prácticos y guías de inversión y determinar las mejores prácticas para ayudar a estos países a captar una mayor proporción de las corrientes de inversión extranjera directa;

d) Alentamos al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo a que mejore su suministro de asistencia técnica y programas de fomento de la capacidad en materia de comercio a los países en desarrollo sin litoral;

e) Invitamos a la Organización Mundial del Comercio a que siga prestando asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral para mejorar su capacidad de negociación;

f) Invitamos al Banco Mundial a que siga otorgando prioridad a las solicitudes 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;

g) Invitamos a la Organización Mundial de Aduanas y a las demás organizaciones internacionales y regionales competentes a que sigan fortaleciendo el suministro de asistencia técnica y programas de fomento de la capacidad a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito en materia de reforma aduanera, simplificación y armonización de procedimientos, aplicación y cumplimiento;

32. *Invitamos* a la Asamblea General a que, en el momento oportuno, estudie la posibilidad de llevar a cabo el examen final de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 49 de dicho Programa.

*19ª sesión plenaria
3 de octubre de 2008*