



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

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/52  
TD/B/COM.3/EM.17/3  
12 de diciembre de 2002

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Comisión de la Empresa, la Facilitación de  
la Actividad Empresarial y el Desarrollo  
Séptimo período de sesiones  
Ginebra, 24 a 28 de febrero de 2003

**INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS EN TRANSPORTE  
EFICIENTE Y FACILITACIÓN DEL COMERCIO PARA MEJORAR  
LA PARTICIPACIÓN DE LOS PAÍSES EN DESARROLLO EN EL  
COMERCIO INTERNACIONAL: PROBLEMAS QUE PLANTEA LA  
APLICACIÓN DE LAS ACTUALES MEDIDAS DE FACILITACIÓN  
DEL COMERCIO Y POSIBILIDADES DE REALIZARLA**

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
del 25 al 27 de noviembre de 2002

**ÍNDICE**

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. RESUMEN DEL PRESIDENTE.....	1 - 35	2
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN .....	36 - 40	11
<i>Anexo:</i> Asistencia .....		12

## Capítulo I

### RESUMEN DEL PRESIDENTE

#### Introducción

1. De conformidad con la solicitud de la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo en su sexto período de sesiones, la Reunión de Expertos en transporte eficiente y facilitación del comercio para mejorar la participación de los países en desarrollo en el comercio internacional: Problemas que plantea la aplicación de las actuales medidas de facilitación del comercio y posibilidades de realizarla se celebró del 25 al 27 de noviembre de 2002. Las cuestiones tratadas fueron las siguientes:

1. Enfoque general de la facilitación del comercio;
2. La seguridad y la facilitación del comercio;
3. Las tecnologías electrónicas y la facilitación del comercio;
4. Los países sin litoral y de tránsito y la facilitación del comercio;
5. Evaluación de la eficacia de la facilitación del comercio;
6. Normas multilaterales de facilitación del comercio;
7. Marco jurídico.
8. Aplicación de medidas de facilitación del comercio;
9. Aspectos institucionales de la facilitación del comercio.

2. En la Reunión presentaron ponencias varios participantes y expertos nacionales<sup>1</sup> sobre su experiencia en la facilitación del comercio.

#### **1. Enfoque general de la facilitación del comercio**

3. Aunque existen diversas definiciones del concepto de facilitación del comercio, los expertos convienen en general en que por facilitación del comercio puede entenderse un proceso de simplificación que incluye usos y prácticas reconocidos internacionalmente, la normalización de las instalaciones y medios físicos y la armonización de las normas y leyes que rigen el comercio y el transporte. La facilitación del comercio entraña al mismo tiempo una actividad de tratamiento de la información y de creación de un entorno que permita soluciones a largo plazo

---

<sup>1</sup> Presentaron ponencias sobre sus experiencias nacionales expertos de Albania, Argelia, Bhután, Bolivia, Djibouti, Ghana, Jamaica, Jordania, Nigeria, el Pakistán, la República Islámica del Irán, Suecia, el Togo y Uganda.

en beneficio de todos los interesados en el sector del comercio y el transporte, que constituye así un factor de crecimiento del comercio y la economía.

4. Para que la facilitación pueda constituir un instrumento eficaz del desarrollo del comercio, es preciso adoptar un enfoque global y coherente que abrigue todos los aspectos de las transacciones mercantiles. Existe amplio acuerdo en que es preciso pasar de un nivel primordialmente técnico al nivel de políticas, a fin de formular y aplicar medidas de facilitación coherentes.

5. Los expertos estuvieron de acuerdo en que la facilitación del comercio es una clara prioridad no sólo para los países en desarrollo, sino también para los desarrollados, aunque aquéllos precisarán de una gran ayuda para poder aplicar sistemas eficientes. Esa ayuda tendría que hacerse extensiva a todos los elementos de la facilitación del comercio identificados en la Reunión de Expertos.

6. Los expertos señalaron a la atención la necesidad de hacer participar a todos los interesados en la definición y ejecución de las medidas de facilitación del comercio y la necesidad de apoyo a nivel de políticas. La cooperación entre los sectores público y privado era un instrumento esencial para alcanzar soluciones generalmente aceptables. Se señalaron, no obstante, las dificultades con que tropezaban los países en desarrollo para establecer esas asociaciones.

## **2. La seguridad y la facilitación del comercio**

7. Los expertos debatieron las medidas adoptadas recientemente por las autoridades de los Estados Unidos que pronto entrarán en vigor. Esas medidas afectarán al comercio internacional con destino a los mercados estadounidenses y tienen por objeto aumentar la seguridad de la cadena de suministros, detectar los cargamentos de alto riesgo en los puertos de origen y establecer nuevas formas de cooperación entre las administraciones de aduanas. En la actualidad se están elaborando medidas en los foros multilaterales, como la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Organización Mundial de Aduanas (OMA). La vulnerabilidad del comercio internacional al terrorismo, las estrategias que habrán de aplicarse a nivel nacional e internacional y la movilización de la tecnología y del capital humano para combatir el terrorismo figuran entre las principales cuestiones de seguridad que debatieron los expertos.

8. Hoy día se transporta en contenedores la mitad aproximadamente del valor del comercio mundial. Un análisis del sistema del comercio mundial en contenedores -en la actualidad de más de 200 millones de operaciones portuarias de unidades equivalente a 20 pies (TEU)- demuestra que es vulnerable y que se presta a abusos. El hecho de que pueda usarse un contenedor para transportar a un país armas de destrucción en masa puede tener consecuencias devastadoras para el comercio mundial. Las nuevas amenazas a la seguridad exigirán un cambio en la manera de comerciar a nivel internacional y de realizar las operaciones de transporte e imponer una reestructuración de las prácticas actuales.

9. El diseño y aplicación de nuevas estrategias, como la Iniciativa para la Seguridad de los Contenedores y la Asociación de Aduanas y Comercio contra el Terrorismo (C-TPAT), y al acopio de información antes de la carga a bordo son ejemplos de las medidas adoptadas por las

autoridades de los Estados Unidos a este respecto. La aplicación de estas estrategias se funda en el empleo de tecnologías no intrusivas para inspeccionar los contenedores, en sistemas de información que permiten aplicar técnicas de gestión de riesgo y en una mano de obra adecuadamente calificada para llevar a cabo inspecciones sobre el terreno.

10. Los expertos estimaron que las medidas de seguridad podrían facilitar la obtención de información exacta y oportuna, necesaria para analizar el riesgo y posteriormente para el despacho de aduanas. Una colaboración más estrecha entre las administraciones nacionales de aduanas, incluidas las de los países en desarrollo, ayudaría a la comunidad internacional a crear mejores sistemas de vigilancia y a mantener la integridad mundial del comercio. Los países en desarrollo necesitarían recursos financieros y técnicos para poder beneficiarse de esas medidas. Sin embargo, en los debates se puso de manifiesto que seguía siendo necesario establecer o mejorar las normas de aplicación para evitar perturbaciones indebidas del comercio.

### **3. Las tecnologías electrónicas y la facilitación del comercio**

11. Las presentaciones de los principales operadores de transporte permitieron apreciar que en la facilitación del comercio se empleaban tecnologías electrónicas. Se dijo que la manipulación física de la carga en contenedores era algo sencillo y sin complicaciones y que la complejidad nacía de la tramitación de los documentos relacionados con la manipulación física. Para mejorar la situación, un importante operador de transporte había adoptado la estrategia de conseguir para finales de 2004 tramitar la mayoría de las transacciones empleando tecnologías electrónicas. El sitio en la Web de la empresa y los vínculos para el intercambio electrónico de datos ya estaban preparados y en uso entre los comerciantes de los países desarrollados y en desarrollo.

12. Un representante del ramo de los servicios de transitarios confirmó que el empleo de las tecnologías electrónicas era fundamental para la facilitación del comercio y podría permitir a los países en desarrollo mejorar considerablemente el movimiento de mercancías. La eliminación del conocimiento de embarque negociable permitiría efectuar las transacciones electrónicas con fluidez e integrarlas en los procesos de producción, adquisiciones y comercialización de las empresas. La promoción de los instrumentos de la Web permitiría a los países menos adelantados superar las barreras tradicionales al comercio. Sin embargo, estaba claro que en muchos lugares otras medidas más sencillas, como el mantenimiento de instalaciones y equipo, la simplificación de los trámites laboriosos de compras y aduanas, la delegación de autoridad en los funcionarios pertinentes y la mejora de la capacitación del personal podrían resultar en mejoras importantes.

13. Los expertos se mostraron de acuerdo en que el empleo de la tecnología de la información y la comunicación era un elemento importante para la aplicación de las medidas de facilitación del comercio y el intercambio de información. Se señaló, sin embargo, que era necesario simplificar y armonizar los procedimientos siguiendo normas e instrumentos convenidos a nivel internacional como un primer paso.

### **4. Los países sin litoral y de tránsito y la facilitación del comercio**

14. Los expertos, en sus presentaciones de la experiencia nacional, examinaron diversos aspectos de la facilitación del comercio en el contexto de los países sin litoral y de tránsito.

Se consideró que el desarrollo de la infraestructura física de transporte nacional e internacional era un elemento fundamental para esos países y quedó claro que se habían aprobado diversos acuerdos y leyes de transporte regional y subregional, por ejemplo, en la región de América Latina (Comunidad Andina de Naciones (CAN), que comprende Bolivia, Colombia, el Ecuador, el Perú y Venezuela y Mercado Común del Sur (MERCOSUR), que comprende la Argentina, el Brasil, el Paraguay y el Uruguay). Con estos acuerdos se trata de facilitar el tráfico de tránsito y de promover la eficacia de las operaciones de transporte. Con ellos se regulan dichas operaciones sobre la base de la igualdad de acceso a los mercados, la no discriminación en el trato y la libre competencia. También se refieren a las cuestiones de aduanas y a los requisitos en materia de seguros, a los contratos de transporte y al transporte multimodal.

El establecimiento de puestos fronterizos bilaterales con controles conjuntos de aduanas, inmigración y sanitarios es otra manera de facilitar el tráfico de tránsito.

15. Se consideró que la cooperación entre el sector público y el privado era una medida eficaz para abordar los problemas de los países de tránsito. Por ejemplo, gracias a un acuerdo de gestión entre Djibouti y un operador internacional de terminales se había podido aumentar la productividad portuaria y permitir de esta manera un tránsito ágil de mercancías con destino a Etiopía. Además, la concertación de un acuerdo de tránsito bilateral contribuyó a aumentar la eficacia de los servicios de transporte.

16. Los problemas que plantea el desarrollo del comercio entre dos países sin litoral quedan ilustrados por las exportaciones de mercancías de Uganda a Zambia, para las que era necesario servirse de cuatro redes de ferrocarril y de transbordadores. Las diferencias en la estructura física, como los diferentes anchos de vía, lo que provocaba un incremento de los costos, ya que era preciso transbordar las mercancías de una red a otra, ilustraban bien las dificultades con que se tropezaba.

17. Los problemas del tránsito de los países sin litoral son una de las cuestiones que debe examinar la Conferencia Ministerial de Países en Desarrollo sin Litoral y de Tránsito y de las Instituciones Financieras y de Desarrollo sobre la Cooperación en Materia de Tránsito prevista para agosto de 2003. Se informó a los expertos de los preparativos para esa Conferencia, que se celebrará en Almaty (Kazajstán). Irá precedida de reuniones regionales en África, Asia y América Latina y de dos reuniones del comité preparatorio intergubernamental.

## **5. Evaluación de la eficacia de la facilitación del comercio**

18. Se informó a los expertos de los estudios llevados a cabo en una serie de países con objeto de evaluar los resultados y logros en la facilitación del comercio. Entre los beneficios que se le atribuyeron figuraban el valor añadido para el cliente, la reducción de las demoras y el aumento de seguridad de las transacciones, además de mayores oportunidades e ingresos empresariales. En el Perú, gracias a un programa quinquenal de reducción del tiempo necesario para el despacho de aduanas de las mercancías importadas se había reducido la demora en el despacho de 30 días a 24 horas, con un ahorro en el año 2000 para las empresas interesadas estimado en 72 millones de dólares de los EE.UU.

19. Algunos estudios llevados a cabo por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) sobre los beneficios para las empresas de la facilitación del comercio se

centraron en los costos directos e indirectos de las transacciones comerciales. Se hicieron evaluaciones cualitativas y cuantitativas para el sector público y las empresas en los sectores en los que se determinó que los ahorros habían sido considerables, aunque fue difícil dar una cifra generalmente aceptada. Un estudio llevado a cabo en el Pakistán reveló que los posibles ahorros con la introducción de medidas de facilitación del comercio podían ascender al equivalente de la factura total de transporte marítimo del país.

20. El estudio sobre las demoras en el despacho de aduanas llevado a cabo por la OMC ofrecía una herramienta para evaluar los beneficios que se derivan de la facilitación del comercio. En apoyo de esa iniciativa el Banco Mundial ha decidido preparar un conjunto de programas informáticos de forma que los estudios se puedan llevar a cabo en diversos países y siguiendo un procedimiento normalizado.

21. Seguía habiendo necesidad de estudiar la aparente falta de demanda de medidas de facilitación del comercio en muchos países en desarrollo. Se tenía la impresión de que las medidas típicas de facilitación que beneficiaban a las grandes empresas de algunos países desarrollados no siempre estaban al alcance de las empresas pequeñas y medianas. El verdadero potencial de la facilitación del comercio se conseguiría haciendo extensivas estas medidas a todas las empresas y transacciones comerciales.

22. Hubo acuerdo entre los expertos que en la cuantificación de los beneficios derivados de los amplios programas de facilitación del comercio era una tarea en extremo difícil. Aunque los análisis actuales de costos y beneficios se limitaban en general a la evaluación de medidas específicas y claramente definidas de facilitación del comercio, hubo acuerdo en que ese tipo de evaluación podía resultar en ganancias considerables.

## **6. Normas multilaterales de facilitación del comercio**

23. La primera ronda de debates sobre la facilitación del comercio, en relación con el Programa de Doha para el Desarrollo, del Consejo del Comercio de Mercancías de la OMC, se encuentra en la fase de recapitulación. Varios miembros de la OMC hicieron diversas propuestas para aclarar y mejorar los artículos V, VIII y X del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. Esos países proponen reforzar las normas de facilitación del comercio de la OMC. Está previsto que las negociaciones se inicien después de la Conferencia Ministerial de Cancún, una vez alcanzado un acuerdo sobre sus modalidades.

24. Los expertos debatieron la conveniencia de establecer normas vinculantes multilaterales para la facilitación del comercio o normas de máximo empeño, pudiendo ambas ser necesarias. Se produjo un amplio debate sobre la interrelación entre las nuevas normas y los otros dos elementos del mandato de Doha: necesidades y prioridades y asistencia técnica y creación de capacidad. Aunque quedó claro que muchos países en desarrollo necesitarían asistencia para determinar sus necesidades y prioridades y aplicar cualesquier nuevas normas, hubo un extenso debate sobre las modalidades de cualquier acuerdo que pudiera alcanzarse sobre la facilitación del comercio. Por otra parte, hubo un claro consenso sobre la necesidad de ayudar a los países en desarrollo a mejorar su participación en el comercio internacional mediante la aplicación de las normas ya acordadas y vigentes, fueran o no vinculantes.

25. Finalmente hubo acuerdo general en que la determinación de las necesidades y prioridades y la definición de la asistencia técnica en los países en desarrollo debía comprender elementos tales como las necesidades de infraestructura y recursos humanos y financieros para aplicar los artículos V, VIII y X del GATT, que se hallaban actualmente en estudio y en que el análisis no sólo debía reflejar la situación reinante, sino también contribuir a cuantificar esas necesidades.

## **7. Marco jurídico**

26. De los debates se desprendió que el comercio se vería considerablemente facilitado si existía un marco jurídico adecuado que promoviera la certidumbre, la previsibilidad y la uniformidad de las normas y reglamentos aplicables al comercio internacional. También se observó que algunos países en desarrollo estaban preparando y aplicando leyes destinadas a aumentar la eficiencia del comercio y el transporte. Se hizo referencia a diversos sectores en los que la falta de un marco jurídico internacional hacía que determinados países y regiones tuvieran que recurrir a criterios nacionales y regionales en cuestiones tan importantes como la reglamentación de la responsabilidad en las operaciones de transporte multimodal. Aunque el transporte multimodal o el de puerta a puerta, iba cobrando cada vez más importancia, en particular para los países en desarrollo, no existía un régimen jurídico internacional uniforme que les fuera aplicable. En consecuencia, la proliferación de leyes y reglamentos distintos y sin unificar provocaba una creciente disparidad a nivel internacional. Se señaló que proseguían los debates en un foro internacional para la preparación de un instrumento jurídico internacional sobre el tema y que era esencial que los países en desarrollo participaran en ese proceso, a fin de que se tuvieran en cuenta sus intereses. En ese contexto se señaló que algunas organizaciones, como la UNCTAD y la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico y otras comisiones regionales, podían desempeñar un papel importante prestando la asistencia necesaria a los países en desarrollo.

27. Otra cuestión que se planteó en los debates fue el empleo de medios electrónicos de comunicación en el comercio internacional. Hubo acuerdo en general en que la tecnología de la información facilitaría el comercio considerablemente, reduciendo los costos y las demoras resultantes de la producción de numerosos documentos necesarios en el comercio y el transporte internacionales. Los expertos hicieron especial referencia a los problemas derivados del empleo de documentos de transporte tradicionales negociables, como los conocimientos de embarque. Se instó a los comerciantes a evitar el empleo de conocimientos de embarque negociables en la medida de lo posible. Estaba claro que el recurso a documentos no negociables, como las cartas de porte marítimo, facilitaría la transición a las modalidades electrónicas. Se señaló que el marco jurídico en la mayoría de los países, en particular en los países en desarrollo, no permitía el empleo de formas electrónicas de comunicación, como tampoco de la firma electrónica.

## **8. Aplicación de medidas de facilitación del comercio**

28. En el debate sobre la aplicación de medidas de facilitación del comercio se puso de relieve la necesidad de una organización coordinadora adecuada para crear programas de facilitación del comercio. Se señaló que la posibilidad de una acción internacional es limitada, en un contexto en el que entre el 30 y el 40% de las transacciones internacionales consiste en el intercambio interno -es decir, entre filiales de empresas transnacionales- y en el que hasta el 90% de la información se tramita en el país exportador o en el importador. En esta perspectiva, la gestión

de la información sobre las transacciones mercantiles internacionales es sobre todo un asunto de ámbito interno.

29. Los expertos reconocieron que, a nivel nacional, no debería haber necesidad de crear nuevas estructuras para desempeñar las funciones principales de la facilitación del comercio y que, en las medidas necesarias para la creación de redes en apoyo de la facilitación, deberían aprovecharse las plataformas o centros de coordinación que existen ya en las entidades públicas o privadas. Era importante que esas organizaciones trabajasen en forma coordinada, creando así un marco institucional que pudiera responder adecuadamente a un criterio completo y coherente de facilitación del comercio a nivel nacional.

30. Los expertos estuvieron de acuerdo en que la aplicación de medidas de facilitación del comercio era un proceso continuo, parte del desarrollo de un país, que exigía transparencia y confianza entre los agentes en los sectores público y privado y a nivel nacional e internacional. A nivel nacional era necesario tomar iniciativas con la mayor voluntad y apoyo políticos. La solución más conveniente consistía probablemente en recurrir a las redes nacionales de asociaciones mercantiles y de transporte ya existentes, poniendo en relación a diversas asociaciones sectoriales, aunque en determinados casos tal vez fuera necesario crear un órgano nacional para introducir cambios. La transparencia era un objetivo fundamental para lograr resultados y entrañaba la disponibilidad de publicaciones, capacitación y ventanillas de ayuda para asistir a los comerciantes a entender las normas. Para ejecutar con éxito algunas medidas de facilitación del comercio, no era preciso necesariamente contar con sistemas de información y comunicación.

31. Otro punto de vista que se expresó era que el comercio era algo verdaderamente internacional y que los países necesitaban procedimientos y normas uniformes y homogéneos, impuestos tal vez a través de un órgano internacional como la OMC. Otra alternativa sería desarrollar y aplicar, en caso necesario, procedimientos sencillos y de eficacia probada, respaldados por órganos particulares y organizaciones públicas, aunque no se derivaran necesariamente de acuerdos internacionales. Se presentó y debatió un método gradual para determinar la índole del problema y los criterios que podrían adoptar los países en desarrollo para representar contextualmente la situación actual y elaborar soluciones prácticas apropiadas y adaptadas a los países en desarrollo. Ese método también debería seguirse para determinar el costo de las reformas de facilitación del comercio y conseguir los recursos financieros y técnicos necesarios para poner en práctica las propuestas.

## **9. Aspectos institucionales de la facilitación del comercio**

32. Los expertos debatieron también la participación de diversos órganos internacionales y de las Naciones Unidas, como la OMA, la OMC, el Banco Mundial y la OCDE, así como la Comisión Económica para Europa, la CESPAP y otras comisiones regionales, y la UNCTAD en la esfera de la facilitación del comercio. Hubo acuerdo en general en que era preciso aumentar la cooperación entre las distintas organizaciones interesadas, ya que así se conseguiría la competencia y experiencia necesarias para ejecutar con más eficacia los programas de facilitación del comercio.



33. Las circunstancias actuales, en particular los debates multilaterales dentro de la OMC y las nuevas medidas de seguridad que estudiarán la OMA, la OMI y la OIT, han hecho que se preste atención general y urgente a la facilitación del comercio. Esas circunstancias brindan una oportunidad única de examinar y configurar un criterio estructural que ya debiera haberse perfilado hace tiempo para establecer instituciones mercantiles más eficaces en los países en desarrollo. Con ese objeto es necesario evaluar posibles normas internacionales vinculantes y nuevas medidas de seguridad junto con el compromiso de aplicar medidas apropiadas de asistencia técnica y de creación de capacidad susceptibles de garantizar una infraestructura duradera para el desarrollo del comercio, gracias a unas instituciones de comercio y transporte eficientes.

34. Ante las nuevas dificultades que han de superar los países en desarrollo a nivel internacional, se destacó la necesidad de que las organizaciones que participan en la facilitación del comercio agilicen esas actividades identificando esferas de especialización, cooperación e integración. Además, debe recurrirse a la experiencia y conocimientos locales, nacionales y regionales, en contraposición a la asistencia técnica tradicional basada en los conocimientos expertos del extranjero.

35. Podrían estudiarse otras iniciativas para reunir y vincular las redes de facilitación del comercio a nivel nacional y local. Esas iniciativas estarían abiertas a los sectores público y privado así como a todas las organizaciones que participan activamente en la facilitación del comercio.

## Capítulo II

### CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

#### A. Convocación de la Reunión de Expertos

36. La Reunión de Expertos en transporte eficiente y facilitación del comercio para mejorar la participación de los países en desarrollo en el comercio internacional: problemas que plantea la aplicación de las actuales medidas de facilitación del comercio y posibilidades de realizarla se celebró en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 25 al 27 de noviembre de 2002.

#### B. Elección de la Mesa

(Tema 1 del programa)

37. En su sesión de apertura, la Reunión de Expertos eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

Presidente: Sr. Debabrata Saha (India)

Vicepresidente-Relator: Sr. Joaquín Bellmunt (España)

#### C. Aprobación del programa y organización de los trabajos

(Tema 2 del programa)

38. En la misma sesión, la Reunión de Expertos aprobó el programa provisional distribuido en el documento TD/B/COM.3/EM.17/1. Así pues, el programa de la reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Problemas que plantea la aplicación de las actuales medidas de facilitación del comercio y posibilidades de realizarla.
4. Aprobación de los resultados de la Reunión.

#### D. Documentación

39. Para su examen del tema sustantivo del programa, la Reunión de Expertos tuvo a su disposición una nota de la secretaría de la UNCTAD titulada "Problemas que plantea la aplicación de las actuales medidas de facilitación del comercio y posibilidades de realizarla" (TD/B/COM.3/EM.17/2).

#### E. Aprobación de los resultados de la Reunión de Expertos

(Tema 4 del programa)

40. En su sesión de clausura, la Reunión de Expertos autorizó al Relator a preparar el informe final de la reunión, bajo la supervisión del Presidente.

**Anexo**

**ASISTENCIA\***

1. Asistieron a la Reunión de Expertos de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Albania	Kirguistán
Angola	Madagascar
Argelia	Malasia
Bangladesh	Malawi
Bhután	Mauricio
Bolivia	Mongolia
Brunei Darussalam	Nepal
Burkina Faso	Níger
Burundi	Nigeria
Camerún	Noruega
China	Omán
Congo	Pakistán
Côte d'Ivoire	Paraguay
Cuba	Perú
Djibouti	Portugal
Egipto	Qatar
El Salvador	República Árabe Siria
Estados Unidos de América	República Checa
Etiopía	República de Corea
Federación de Rusia	República de Moldova
Fiji	República Democrática del Congo
Filipinas	República Dominicana
Georgia	República Popular Democrática de Corea
Ghana	Rumania
Grecia	Santa Lucía
Guinea	Senegal
Guinea Ecuatorial	Suecia
Guyana	Suiza
Hungría	Togo
India	Túnez
Irán (República Islámica del)	Uganda
Italia	Yugoslavia
Jamaica	Zimbabwe
Jordania	
Kenya	

---

\* La lista de participantes figura en el documento TD/B/COM.3/EM.17/INF.1.

2. Estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Comisión Europea  
Grupo de Estados de África, el Caribe y el Pacífico  
Organización de Desarrollo y Cooperación Económicos  
Organization International de la Francophonie  
Organización Mundial de Aduanas

3. Estuvieron representados en la Reunión el siguiente organismo especializado y una organización afín:

Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial  
Organización Mundial del Comercio

4. Estuvieron representados en la Reunión los siguientes órganos de las Naciones Unidas:

Comisión Económica para Europa  
Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico  
Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados  
Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo Sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo

5. Estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones no gubernamentales:

*Categoría general*

Asociación de Transporte Multimodal Internacional  
International Federation of Inspection Agencies  
Unión Internacional de Transportes por Carretera

*Categoría especial*

Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga

6. Asistieron a la Reunión los siguientes ponentes:

Sr. Poul Bjerre, Maersk Sealand, Dinamarca  
Sr. Roberto Cecutti, European Chemical Industry Council (CEFIC), Bélgica  
Sr. Ken Nieze, Vicepresidente primero, Global Customer Development and Sales, Kühne & Nagel Management AG, Reino Unido  
Sr. Francisco Ourique, CAMEX, Brasil  
Sr. A. Zibaoui, Secretario General, Asociación de las Cámaras de Comercio e Industria del Mediterráneo (ASCAME)

-----