



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

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.27/3
20 de noviembre de 2006

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión de la Empresa, la Facilitación de
la Actividad Empresarial y el Desarrollo
Reunión de Expertos sobre soluciones de
las TIC para facilitar el comercio en las
fronteras y los puertos
Ginebra, 16 a 18 de octubre de 2006

**INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS SOBRE SOLUCIONES
DE LAS TIC PARA FACILITAR EL COMERCIO
EN LAS FRONTERAS Y LOS PUERTOS**

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,
del 16 al 18 de octubre de 2006

ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. RESUMEN DEL PRESIDENTE	1 - 59	3
A. Las TIC en el comercio y el transporte mundiales.....	6 - 13	4
B. Las normas, los estándares y su aplicación.....	14 - 26	5
C. Las TIC en los puertos y el transporte internacional: aplicaciones prácticas.....	27 - 34	7
D. Las TIC en las aduanas y las fronteras: aplicaciones prácticas	35 - 47	9
E. Perspectivas de futuro: estrategias para las TIC en el transporte y el comercio	48 - 59	11
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN.....	60 - 64	14
A. Celebración de la Reunión de Expertos	60	14
B. Elección de la mesa.....	61	14
C. Aprobación del programa y organización de los trabajos.....	62	14
D. Documentación	63	14
E. Aprobación del informe de la Reunión	64	14
<i>Anexo: Asistencia</i>		15

Capítulo I

RESUMEN DEL PRESIDENTE

1. La Reunión de Expertos sobre soluciones de las TIC para facilitar el comercio en las fronteras y los puertos se celebró del 16 al 18 de octubre con arreglo a la decisión adoptada por la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo, en su décimo período de sesiones. Los expertos dispusieron del documento de antecedentes preparado por la secretaría "Soluciones de las TIC para facilitar el comercio en las fronteras y los puertos" (TD/B/COM.3/EM.27/2).
2. El objetivo de la reunión era proporcionar un foro para que los gobiernos, los sectores del comercio y el transporte, y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales estudiaran las nuevas cuestiones surgidas en los ámbitos de la facilitación del comercio y el transporte y de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC). Los debates sustantivos se agruparon en torno a los temas siguientes:
 - a) Las TIC en el comercio y el transporte mundiales;
 - b) Las normas, los estándares y su aplicación;
 - c) Las TIC en los puertos y el transporte internacional: aplicaciones prácticas;
 - d) Las TIC en las aduanas y las fronteras: aplicaciones prácticas; y
 - e) Perspectivas de futuro: estrategias clave para las TIC en el transporte y el comercio.
3. Los expertos procedían de ministerios y organismos de comercio, transporte, telecomunicaciones, finanzas y de otros servicios, como el aduanero, así como de organizaciones, empresas e instituciones especializadas del sector privado que se ocupan del comercio, el transporte y las TIC.
4. En su presentación del tema, la secretaría de la UNCTAD puso de relieve las principales tendencias relacionadas con el uso de las TIC en la facilitación del comercio y del transporte. Entre estas tendencias figuran la mundialización de la producción y del comercio, la evolución reciente en materia de logística y cadenas de suministro, el transporte multimodal y puerta a puerta, la expansión de los portales de industria y el comercio electrónico. Estas nuevas tendencias están estrechamente relacionadas con el aumento de la utilización de las TIC por los comerciantes y proveedores de servicios de transporte, e influyen sobremanera en el funcionamiento de las aduanas y en otras operaciones realizadas en las fronteras y puertos. Por consiguiente, las TIC están desempeñando un papel cada vez más importante en la formulación y ejecución de programas de modernización de las aduanas y de otras medidas de facilitación del comercio y el transporte.
5. La facilitación del comercio tiene por objetivo la armonización y simplificación de la documentación y los procedimientos del comercio internacional, y es en gran medida una actividad basada en un sistema de información. Un procedimiento comercial abarca la obtención, el almacenamiento, el procesamiento y la transmisión de información. La viabilidad

y el éxito de la ejecución de los programas de facilitación del comercio dependen de factores como la calidad de los recursos de la administración pública y de los recursos humanos, financieros e institucionales; la disponibilidad de servicios de logística y transporte internacionales; y la voluntad de utilizar las TIC de manera efectiva. Cuando se dispone de la tecnología de la información y de un entorno operativo y legislativo propicio, la facilitación del comercio resulta todo un éxito.

A. Las TIC en el comercio y el transporte mundiales

6. Hoy día, hasta el 80% de las operaciones de terminal de contenedores corren por cuenta de operadores privados, que utilizan las TIC más recientes. El sector público tiene que adaptarse a las nuevas prácticas comerciales e introducir las tecnologías apropiadas en los procedimientos aduaneros y de otro tipo relacionados con las importaciones y las exportaciones. Sin embargo, las TIC sólo serán provechosas si se revisan las prácticas comerciales y administrativas existentes antes de informatizar los procedimientos, como se ha observado en los casos en que programas de automatización en las aduanas se han aplicado con éxito.

7. Los comerciantes necesitan servicios de transporte rápidos y fiables. La creciente participación en el mercado de terceros que son proveedores de servicios de logística ha provocado un aumento de las posibilidades de economizar costos y tiempo. Sin embargo, también dan lugar a nuevas complejidades y requisitos en lo que se refiere a las TIC. Las prescripciones de seguridad, ahora más estrictas, propician importantes exigencias adicionales, tanto para los proveedores de servicios de transporte como en relación con las actividades de facilitación del comercio.

8. En el pasado, las primeras aplicaciones de las TIC en el transporte marítimo consistían en enlaces de comunicación de punto a punto entre los expedidores y las empresas de transporte marítimo. Muchos de esos enlaces requerían costosas conexiones físicas directas sólo asequibles para los expedidores y transportistas más grandes. Posteriormente, los operadores de transporte marítimo establecieron sistemas individuales basados en Internet. Más recientemente, las empresas de transporte marítimo crearon plataformas conjuntas de transacciones electrónicas, como la denominada "INTernational TRAd" (INTTRA). La experiencia adquirida con los portales de transportistas indica que estos sistemas pueden ayudar a mejorar la conexión entre los transportistas, los expedidores, las aduanas y los sistemas de comunidad portuaria.

9. Para mejorar las operaciones de transporte es necesario tener en cuenta muy diversos aspectos, como la fiabilidad, la seguridad y las cuestiones ambientales. La necesidad de adaptar la legislación tanto nacional como internacional para permitir la introducción de documentos electrónicos fue un motivo de preocupación. Se señaló la importancia de las funciones del conocimiento de embarque negociable, en particular la función de "documento de título". Esta función en concreto siempre depende de la existencia física de un documento de papel. También se dijo que los conocimientos de embarque negociables se utilizan a menudo en situaciones en que bastaría un documento de transporte no negociable, como una carta de porte marítimo.

10. En cuanto a las inversiones iniciales asociadas a las TIC, se citaron numerosos casos en los que la introducción de nuevas tecnologías redundó en economías considerables que permitieron recuperar rápidamente los costos de la inversión inicial.

11. La experiencia adquirida sobre las iniciativas del sector muestra que el interés y la capacidad existentes en algunos países en desarrollo respecto de la utilización de soluciones basadas en la Web son comparables a las de los países desarrollados. Puesto que los países desarrollados pueden tener que hacer frente a importantes costos no recuperables, imputables a inversiones anteriores, puede suceder que, en ciertos casos, los países en desarrollo estén en mejores condiciones para invertir en las TIC más recientes. De hecho, se mostró con algunos ejemplos que los países en desarrollo estaban "a la vanguardia" del desarrollo e implantación de las TIC más recientes.

12. En algunos aspectos, la experiencia muestra que determinados países en desarrollo han obtenido resultados mejores que muchos países desarrollados al crear alianzas entre el sector público y el privado. También hay ejemplos en los que la red de un transportista logró ampliarse y establecer conexiones con productores de productos básicos de países en desarrollo.

13. Según una opinión expresada, el uso de las TIC en todo el mundo conlleva el logro de un equilibrio entre las ventajas y los inconvenientes. En un caso hay que conciliar los estándares únicos y la traducción de información de un estándar a otro. Otra disyuntiva es la elección entre la apertura de los sistemas, por un lado, y su compatibilidad, por otro. Se señaló que la compatibilidad mundial era fundamental para seguir avanzando en la introducción y utilización de las TIC, y que requería la incorporación de infraestructura, legislación e instituciones nuevas.

B. Las normas, los estándares y su aplicación

14. La elaboración de las normas y los estándares pertinentes incumbe a diversas organizaciones internacionales, como la Organización Mundial del Comercio (OMC), la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Organización Internacional de Normalización (ISO), y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). También interviene el Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT-ONU). Se señaló que las iniciativas del sector apuntan más a utilizar estándares de normalización ya existentes, como el XML y el Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (UN/EDIFACT), que a elaborar sus propios estándares.

15. En los últimos años ha suscitado más atención el asunto de la seguridad. Varias organizaciones internacionales procuran encontrar soluciones, pero es especialmente importante la coordinación de los esfuerzos.

16. En el marco de la OMC, las principales disposiciones relativas a la facilitación del comercio son tres artículos del GATT de 1994, a saber, el artículo V (Libertad de tránsito), el artículo VIII (Derechos y formalidades), y el artículo X (Transparencia). Otros acuerdos de la OMC relacionados con la facilitación del comercio son el Acuerdo sobre Valoración en Aduana, el Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición, el Acuerdo sobre Procedimientos para el Trámite de Licencias de Importación, el Acuerdo sobre Normas de Origen, el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio y el Acuerdo sobre la Aplicación de Medidas Sanitarias y Fitosanitarias. Se informó a los expertos de que las negociaciones seguían suspendidas. Se trató de hallar la mejor manera de aprovechar el período de suspensión, sobre todo con respecto al progreso de la labor técnica y oficiosa. Se dedican actualmente esfuerzos a mejorar

el proceso de evaluación de las necesidades y de análisis de los costos, y varias organizaciones internacionales anunciaron las actividades que habían previsto al respecto.

17. Algunas de las propuestas presentadas en las negociaciones de la OMC antes de su suspensión, y que prestaban especial atención al uso de las TIC, se referían a la publicación en Internet, la creación de servicios de información, los sistemas informáticos para reducir la discrecionalidad, la automatización, la ventanilla única, la gestión de riesgos, los comerciantes autorizados, el despacho previo a la llegada y la auditoría posterior al despacho.

18. Los principales instrumentos de la OMA en materia de facilitación del comercio son el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global, el Sistema Armonizado, el Convenio revisado de Kyoto, las Directrices sobre la gestión integrada de la cadena de suministro, el modelo de datos de la OMA, la referencia única de envío (RUE) , y los estudios sobre el tiempo necesario para el despacho.

19. El modelo de datos aduaneros de la OMA es el resultado de los esfuerzos del G7 por normalizar, armonizar y reducir los requisitos relativos a esos datos. Incorpora otros instrumentos de normalización de la OMA, principalmente el Convenio revisado de Kyoto, las Directrices en materia de TIC y la RUE. El modelo de datos aduaneros de la OMA se ajusta a las actuales normas internacionales relativas a los códigos, en particular los del CEFACT-ONU, incluida la modelización de los procedimientos comerciales y de la información, basada en el método unificado de modelización y en el lenguaje unificado de modelización.

20. El comité técnico ISO/TC 154 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) estudia los procesos, los elementos de información y los documentos sobre el comercio, la industria y la administración. Ha publicado las normas del intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte (ISO 9735) y del ebXML (ISO 15000). Asimismo, los trabajos recientes de la ISO en el ámbito de los transportes se refieren a lo siguiente: los contenedores de 45 pies, la seguridad de las puertas de los contenedores, los precintos mecánicos y electrónicos para contenedores, las aplicaciones en la cadena de suministro de los dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID), la gestión de la seguridad de la cadena de suministro, y la lista actual de normas para los sistemas de gestión.

21. Los expertos señalaron que los documentos comerciales tienen una importancia crucial para las cadenas internacionales de suministro. Por ejemplo, una comparación de los costos y plazos de exportación de un país desarrollado con los de un país en desarrollo, reveló que en este último se necesitaba disponer de 27 días, frente a sólo 6, en el país desarrollado. Esta diferencia se debe en gran medida a demoras en la preparación de documentos y de los procedimientos comerciales.

22. El Marco integrado de normas para el comercio sin papel, del CEFACT-ONU, presenta los siguientes niveles de normas: i) general, que contiene normas para las transacciones electrónicas y con papel; ii) normas para el intercambio de datos; iii) aplicación; y iv) políticas nacionales y regionales. Los UneDocs se basan en un modelo de datos integrado que describe la información intercambiada por las partes que participan en una operación internacional de la cadena de suministro. Como lo ha demostrado satisfactoriamente la ventanilla única de la ASEAN, estos modelos de datos pueden utilizarse para armonizar los requisitos aplicables a los datos en los

planos nacional y regional. El CEFACT-ONU está preparando una recomendación sobre la armonización de datos transfronterizos.

23. Se hizo referencia a la Recomendación 33 del CEFACT-ONU, en la que se sugiere a los Gobiernos y el sector comercial la creación de una ventanilla única para presentar, de una vez y en un único lugar, la información y los documentos de carácter comercial. También se recomienda que la ventanilla única se cree en el marco de una alianza entre el sector público y el privado, y que los organismos participantes coordinen su respectiva labor de control a través de la ventanilla única.

24. El objetivo del Convenio TIR es facilitar el comercio mediante el establecimiento de procedimientos aduaneros eficientes para el tráfico de tránsito, así como proteger la recaudación de ingresos mediante un sistema internacional de garantía. Por lo que atañe a los comerciantes y los proveedores de servicios de transporte, el Convenio TIR tiene por objeto reducir los costos de transporte y simplificar y armonizar los trámites aduaneros.

25. Los cinco pilares del sistema TIR son los siguientes: i) la seguridad de vehículos o contenedores; ii) la garantía internacional; iii) el acceso controlado; iv) el reconocimiento mutuo de controles aduaneros; y v) el cuaderno TIR. El Banco de Datos Internacional TIR contiene información sobre todos los operadores de transporte autorizados a utilizar el sistema TIR. Se encargan de introducir la información las autoridades aduaneras en colaboración con las asociaciones de transportes. En el marco del proyecto ITDBonline+ se ha previsto permitir que las autoridades aduaneras introduzcan la información directamente en el Banco de Datos.

26. Los expertos hicieron notar la especial importancia que tiene el comercio de tránsito para muchos países africanos. Para que pueda aplicarse el sistema TIR u otros sistemas de tránsito similares, es necesario que varios países de la misma región se adhieran al Convenio. Hay otras condiciones que deben cumplirse en relación con el Convenio TIR, como la creación de asociaciones nacionales emisoras y garantes, la prueba de una sólida posición financiera y el cumplimiento de ciertas normas mínimas relativas a la construcción y precintado del compartimento de carga de los vehículos.

C. Las TIC en los puertos y el transporte internacional: aplicaciones prácticas

27. Los grandes obstáculos identificados en numerosos puertos son los accesos por tierra y las conexiones intermodales, responsables de largas esperas que experimentan los camiones en las carreteras de acceso. Una solución propuesta consiste en equipar una infraestructura adicional, tal como son las zonas previas al acceso o aduanas interiores, ubicadas en la periferia de las instalaciones portuarias, con TIC que permitan planificar mejor y más rápidamente las operaciones. Entre los ejemplos de instrumentos de estas tecnologías utilizados para la localización y seguimiento de las cargas y los vehículos antes y después de su ingreso a la zona portuaria, figuran la localización automatizada de vehículos (AVL), los dispositivos de identificación por radiofrecuencia (RFID) y el reconocimiento óptico de caracteres (OCR).

28. Un sistema llamado de comunidad portuaria consiste en una plataforma de TI que vincula entre sí a los participantes en la cadena del transporte con objeto de permitirles una gestión

eficaz de la información relativa al comercio internacional. Las cuatro siguientes medidas permiten establecer por etapas un sistema moderno de comunidad portuaria: en primer lugar, automatizar los procesos internos; luego, conectar los procesos operativos clave de los agentes portuarios; en tercer lugar, vincular entre sí a todos los participantes de la comunidad portuaria y, finalmente, vincular la comunidad portuaria con el resto del mundo.

29. Una ventaja importante de cualquier sistema para la comunidad portuaria es que evita la necesidad de reintroducir los datos. Es un sistema que admite distintas tecnologías porque no todas las partes interesadas tienen acceso a las TIC más adelantadas. También contribuye a aumentar la seguridad puesto que permite realizar una gestión de la información mejor y más moderna, sobre todo cuando se trata de mercancías peligrosas. La información en el puerto puede también vincularse con las bases de datos nacionales que abarcan las cuestiones aduaneras y la información relativa a los productos peligrosos. Se sostuvo que los sistemas de comunidades portuarias deberían estar vinculados con los sistemas nacionales, regionales (tránsito) e internacionales de comunicación.

30. Se presentó el ejemplo de una autopista electrónica de la información, en que intervienen el gobierno, los organismos y los expedidores o empresas cargadoras. El sistema está basado en Internet y permite la integración de los principales protagonistas, incluidos los servicios aduaneros, a través del intercambio electrónico de datos (EDI). Permite asimismo acortar los períodos de espera y cumplir lo dispuesto en el Código internacional para la protección de los buques y las instalaciones portuarias (Código PBIP). Se prevé que el sistema podrá aplicarse a muy diversos puertos marítimos y aeropuertos, así como en los cruces de fronteras.

31. Un operador privado de terminales de contenedores subrayó el aumento de los volúmenes que se transportan y las consiguientes dificultades que impone a la infraestructura existente. La expansión física puede ser costosa y estar limitada por la ubicación geográfica de un puerto determinado, que forme parte de un centro urbano. Por consiguiente, la solución del problema requiere modificar los procesos y las operaciones, a través de la utilización de las TIC, con objeto de aprovechar mejor la infraestructura existente.

32. Según se informó uno de los puertos había introducido las TIC para administrar los procesos internos y los sistemas de localización de los buques. Se examina actualmente un proyecto a mayor escala encaminado a aumentar la productividad, reducir los costos y mejorar la calidad de los servicios prestados. Por el momento, los limitados recursos financieros y la necesidad de modificar la legislación correspondiente han frenado el proceso.

33. Un suministrador de tecnología presentó diversas funciones basadas en las TIC, tales como la localización de las cargas, los servicios de información sobre la identidad y la situación, de que disponen las compañías de transporte, los puertos y los expedidores. Las tecnologías utilizadas se basan en normas existentes y emergentes, incluidas las de la Organización Internacional de Normalización (ISO). Las tecnologías empleadas para el seguimiento de los contenedores que fueron presentadas, permiten, entre otras cosas, detectar los cambios de temperatura, de luz, humedad, así como el movimiento. La comunicación se efectúa utilizando los RFID. Se presentó un ejemplo en que el seguimiento de los contenedores aumentaba la visibilidad de la cadena del suministro, mejoraba el control de la situación y reducía los plazos de entrega.

34. Con respecto al costo de los precintos electrónicos y las tecnologías de los RFID, se afirmó que aunque los puertos no financiaran la instalación de los dispositivos RFID específicos, debían proporcionar determinadas instalaciones, como las conexiones eléctricas e inalámbricas.

D. Las TIC en las aduanas y las fronteras: aplicaciones prácticas

35. La automatización de las aduanas no es un fin en sí mismo, sino un elemento esencial de la reforma de los servicios aduaneros con la finalidad de modernizarlos y de conformar el marco y los procedimientos jurídicos a las normas internacionales y las mejores prácticas.

La automatización facilita el despacho aduanero en el comercio legal, mejora la eficacia de los controles de aduana y garantiza la recaudación de los ingresos correspondientes. Contribuye asimismo a responder a las expectativas de los comerciantes y los transportistas en materia de transparencia, previsibilidad y fiabilidad, así como a simplificar los procedimientos administrativos y aduaneros en la frontera. Los sistemas aduaneros automatizados también pueden constituir una herramienta para aplicar los instrumentos de la Organización Mundial de Aduanas (OMA).

36. Una condición previa para una reforma satisfactoria es contar con la firme adhesión de los gobiernos y de las principales partes interesadas. Entre los locales y el equipo necesarios para la automatización de las aduanas figuran oficinas nuevas o rehabilitadas, computadores, programas informáticos, sistemas de comunicación internos y conexiones con las redes exteriores. Puede ser también necesario instalar redes y enlaces inalámbricos. Asimismo, la introducción de las TIC debe ir acompañada de actividades amplias de fomento de la capacidad.

37. Los beneficios de la automatización de las aduanas son, en particular la disminución del número de fraudes, el acceso a distancia a la información, una mejor elaboración de las estadísticas y la aplicación uniforme de la legislación aduanera. La automatización de los servicios aduaneros reduce al mínimo los contactos directos entre los funcionarios de aduanas y los comerciantes o sus agentes, lo que contribuye a reducir la corrupción. Otros beneficios resultantes de la automatización de los servicios aduaneros son el mejoramiento del sistema de información y del control de la transferencia de archivos, la armonización automática de las declaraciones aduaneras, y pruebas de conformidad más eficaces de los archivos bancarios. Las declaraciones sin papel y la automatización aduanera ahorran tiempo y permiten que la atención se concentre en la inspección, para los envíos de alto riesgo. En algunos casos, la posibilidad de tramitar declaraciones aduaneras en línea hizo posible reducir la cuantía de los derechos correspondientes, y en otros, contribuyó a suprimir la contratación obligatoria de agentes de aduanas.

38. Gracias a las TIC se pueden reducir considerablemente los posibles efectos negativos de las inspecciones materiales, así como su número. Las TIC permiten, en particular, la tramitación del despacho antes de la llegada de las mercancías, el análisis de los riesgos por los servicios de aduanas y la disociación de la operación de levante de las mercancías de su correspondiente despacho. Mediante las TIC también es posible planificar mejor el momento y el lugar oportunos para la inspección material, lo que abrevia considerablemente los plazos de espera de los camiones y los contenedores. Por último, las soluciones que aportan las TIC permiten calcular con más precisión la duración de las inspecciones materiales, así como su número. Ese cálculo debe abarcar la totalidad de la operación comercial y del transporte, y no limitarse a los plazos del despacho aduanero.

39. La automatización aduanera suele consistir en tres etapas: i) la constitución y la capacitación del equipo básico; ii) la instalación de un prototipo en sitios piloto; y iii) el funcionamiento completo del sistema. Puede añadirse el perfeccionamiento de los programas informáticos, la introducción de la automatización aduanera en todos los puestos aduaneros fronterizos, además de soluciones adaptadas a situaciones específicas. Se presentó el funcionamiento de un sistema nacional en el que estaban vinculados los servicios aduaneros, los operadores portuarios, las compañías de transporte marítimo, los transportistas, los operadores de almacenes de tránsito, los gobiernos nacionales, los bancos y las compañías de seguros. El sistema también incluía módulos especiales destinados al tránsito y a los pequeños comerciantes.

40. Otra experiencia nacional presentada mostraba cómo la automatización aduanera creaba un nexo entre las autoridades reglamentarias que participaban en el comercio internacional, incluidos los ministerios nacionales, la junta central de ingresos, el servicio de aduanas, las oficinas de recaudación de impuestos y los bancos. El sistema había reducido el costo de la actividad comercial mediante una gestión de las existencias prácticamente sin plazos y la reducción de los gastos imputables al despacho de aduanas y las tarifas portuarias. La inspección material de la carga se redujo del 100 al 2%, para las exportaciones, y al 4%, para las importaciones.

41. Varias experiencias nacionales ilustraron la forma en que los distintos sistemas de información están cada vez más vinculados entre sí. Los ejemplos hacían referencia a los servicios de aduanas, impositivos, de transporte, portuarios y de sistemas de almacenes, así como a sistemas de otros países.

42. Se presentó una experiencia nacional cuyos servicios de administración de aduanas, automatizados y eficaces, contribuían a hacer frente a las dificultades especiales ocasionadas por la guerra. Entre las tareas realizadas satisfactoriamente figuraban el servicio de "ventanilla única" para las operaciones de importación y exportación, la facilitación de la asistencia humanitaria y el despacho inmediato de los envíos. Los servicios aduaneros también proporcionaban al gobierno información estadística estratégica.

43. Otra experiencia nacional consistía en un proyecto de servicio aduanero modernizado y automatizado cuyo objeto era contribuir a la reconstrucción nacional tras varios años de guerra. Los objetivos a largo plazo del proyecto comprendían la creación de condiciones propicias para un entorno transparente, previsible y competitivo favorable a la inversión y al comercio, así como la protección de la sociedad contra el comercio ilícito. Las principales dificultades que se plantearon fueron la escasez de la infraestructura y electricidad, así como la insuficiente cooperación con otras dependencias del gobierno.

44. Se presentó una iniciativa regional de promoción del comercio y el transporte. Entre las medidas de facilitación específicas se preveía la determinación de los plazos para el levante, la gestión de riesgos, la cooperación interinstitucional, la gestión integrada en los puestos fronterizos y el sistema de ventanilla electrónica única. Un componente importante del proyecto consistía en acuerdos de cooperación entre los países participantes y a nivel nacional. En uno de los países de la región se logró reducir la inspección material realizada en la frontera, del 100 al 9%, aproximadamente, en una zona piloto.

45. Otra de las experiencias nacionales presentadas se había fijado el objetivo de establecer una ventanilla única para las exportaciones con un registro de exportación único, procedimientos electrónicos y simplificados, un certificado de origen electrónico y una sola base de datos para los productos y las entidades participantes. En el caso de las exportaciones de carne, la iniciativa de ventanilla única logró reducir el número de etapas (de 28 a 9), los documentos en papel (de 8 a 3) y los plazos del despacho (de más de 2 semanas a 4 horas). Los principales beneficiarios de la ventanilla electrónica única para las exportaciones son las pequeñas y medianas empresas, que se benefician mucho más de la reducción de los plazos y los costos que los grandes exportadores. El sistema es sostenible desde el punto de vista financiero porque se cobran a los usuarios derechos razonables, que les permiten ahorrar en los gastos, en comparación con la situación que prevalecía antes de introducir la ventanilla única. Las experiencias positivas del establecimiento de la ventanilla única para el comercio internacional estimularon asimismo la introducción de ventanillas únicas en otras esferas públicas.

46. La experiencia de un país sin litoral ilustró la necesidad de disponer de sistemas de tránsito que funcionaran adecuadamente. Es importante que el tránsito sea eficiente no sólo para el comercio de los países sin litoral, sino también para el comercio en tránsito de los países vecinos que atraviesa el territorio del país sin litoral. Otro país en una situación análoga, que es también un país de tránsito para sus vecinos, explicó como tras haber mejorado el sistema de tránsito, el gobierno logró ejercer un control más eficaz, aumentar la recaudación de ingresos y perfeccionar la elaboración de estadísticas relativas al comercio en tránsito en su territorio.

47. El Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) es un sistema computadorizado de gestión aduanera elaborado por la UNCTAD, que abarca la mayor parte de los procedimientos del comercio exterior. SIDUNEA tiene usuarios muy diferentes desde el punto de vista de su desarrollo tecnológico, su estructura comercial y el tamaño. Los distintos módulos del SIDUNEA responden a necesidades diferentes, como la recopilación de estadísticas, los pagos, la auditoría posterior al despacho aduanero y el análisis de riesgo. Los principales resultados obtenidos por los proyectos del SIDUNEA son:

- Un sistema aduanero automatizado en funcionamiento;
- La simplificación de los procedimientos aduaneros;
- El mantenimiento o aumento de la recaudación de ingresos;
- El refuerzo de los controles;
- La elaboración de estadísticas comerciales de mejor calidad; y
- La autosuficiencia nacional en materia de gestión del sistema.

E. Perspectivas de futuro: estrategias clave para las TIC en el transporte y el comercio

48. Un desafío esencial para la introducción de las TIC en el transporte y el comercio consiste en promover el comercio y al mismo tiempo preservar los ingresos públicos y los intereses

nacionales en materia de seguridad. A ese respecto, una facilitación del comercio satisfactoria contribuye a lograr ambos objetivos, a saber, fomentar el comercio y aumentar la recaudación de ingresos, así como mejorar la eficacia de los controles ejercidos.

49. Al introducir medidas de facilitación del comercio es preciso proceder siguiendo un orden determinado, en razón de los vínculos funcionales entre las mismas. Por ejemplo, la introducción del Sistema Armonizado y la armonización de la documentación son requisitos previos para la automatización de los servicios aduaneros. Una vez automatizadas las operaciones aduaneras, se puede proceder a la introducción de medidas específicas como el análisis de riesgo, el despacho de mercancías anterior a su llegada o el establecimiento de un mecanismo de ventanilla única. Es preciso resolver una dificultad especial que consiste en el reconocimiento legal de los documentos electrónicos. En general, es importante primero analizar el proceso operativo y definirlo, y sólo después proceder a la automatización y la adopción de los correspondientes instrumentos normativos. Es preciso armonizar y conciliar la legislación y la reglamentación nacional con las reglas y normas internacionales, antes de adoptar cualquier estrategia nacional de facilitación del comercio.

50. La creación de alianzas ayuda a fomentar los intereses comunes por lo que se refiere a los requisitos de la reforma. Una primera etapa de una reforma consiste en crear un clima de confianza, en prestar atención a las preocupaciones de todas las partes interesadas y procurar la identificación de situaciones que beneficien a todas las partes. Puede suceder que en el sector privado no se compartan los mismos intereses, ya se trate de los usuarios, o bien de los suministradores de servicios comerciales y de transporte, con diferentes objetivos a corto y largo plazos.

51. Pese a los recientes progresos generales observados en materia de facilitación del comercio, el crecimiento del comercio ha entrañado un aumento efectivo de los gastos imputables a la falta de eficiencia administrativa y al papeleo. El comercio sin soporte papel no se limitará al simple envío electrónico de documentos, ya que implicará ingresar de nuevo los datos. Las iniciativas industriales internacionales apuntan a la creación de plataformas mundiales de tecnología que proporcionen la infraestructura necesaria para los flujos financieros y de información relacionados con los flujos de las mercancías.

52. Del mismo modo que los distintos organismos gubernamentales que participan en el comercio internacional, como las aduanas, las autoridades sanitarias, fitosanitarias y las relacionadas con la seguridad, deben colaborar a nivel nacional, las organizaciones internacionales encargadas de esas mismas cuestiones deben continuar su labor y redoblar sus esfuerzos con objeto de cooperar y coordinar sus actividades. Se llegó a la conclusión de que la compatibilidad a escala mundial era un requisito esencial para poder seguir incorporando y utilizando las TIC. Se necesitan para ello infraestructuras, leyes e instituciones nuevas.

53. La participación del sector privado en el suministro de servicios de apoyo al transporte puede favorecer la introducción de las TIC en el sector público así como impulsar las reformas. Del mismo modo, la introducción de las TIC por el sector público, por ejemplo, mediante una ventanilla electrónica única para la exportación, puede estimular las inversiones del sector privado en estas tecnologías, en particular las inversiones de PYMES que desean aprovechar los servicios que ofrece la ventanilla única. Probablemente las PYMES se cuentan entre los principales beneficiarios de las medidas de facilitación del comercio. Un incentivo especial para

la utilización de formatos electrónicos en lugar de documentos en papel radica al parecer en su costo reducido.

54. Es preciso superar el obstáculo que supone el reconocimiento legal de los formatos electrónicos en reemplazo de los tradicionales documentos en papel. Se necesita una coordinación de la labor de diversas organizaciones internacionales, inclusive en materia de seguridad, para poder cumplir los requisitos de la armonización de datos.

55. Será necesario comparar y analizar las distintas experiencias y proponer las "mejores prácticas", en particular con respecto a las declaraciones, el despacho, el análisis de riesgo, la valoración, los regímenes de tránsito, las normas de los servicios y las asociaciones concertadas entre el sector público y el privado. La experiencia muestra que disponer de un gran "campeón" de la reforma podría favorecer tanto su iniciación como su éxito.

56. No todos los países en desarrollo podrán recibir los mismos servicios basados en las TIC que empleen las mismas tecnologías. En teoría, con tecnologías diferentes y adaptadas se debería poder prestar servicios iguales a distintos países, incluidos los países en desarrollo y los países menos adelantados. Es preciso que los gobiernos adopten enfoques holísticos para introducir las TIC y no limiten sus esfuerzos a la facilitación del comercio y del transporte.

57. Además de la importante contribución positiva que aporta el programa SIDUNEA de la UNCTAD, esta última podría cumplir un papel positivo si respaldara los esfuerzos nacionales destinados, por ejemplo, a establecer comités de facilitación del comercio y a preparar el análisis de las propuestas de facilitación del comercio formuladas en la OMC.

58. Los expertos manifestaron el deseo de recibir con regularidad información de la UNCTAD sobre las tendencias y los análisis relativos a la utilización e introducción de las TIC en la facilitación del comercio y del transporte. Esa información comprendería los beneficios y los costos de las distintas medidas, en particular las medidas propuestas por la OMC. Se sugirió asimismo que prosiguiese y se intensificase la estrecha cooperación que existe entre la UNCTAD y otras organizaciones internacionales.

59. Las comunicaciones presentadas en la Reunión de Expertos están disponibles en línea, en el formato y el idioma en que hayan sido remitidas a la UNCTAD, en: <http://r0.unctad.org/ttl/ttl-ppt-2006-10-16to18.htm>.

Anexo

ASISTENCIA¹

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

Afganistán	Jordania
Albania	Kenya
Angola	Líbano
Arabia Saudita	Lituania
Argelia	Luxemburgo
Argentina	Madagascar
Bangladesh	Malawi
Barbados	Mali
Bélgica	México
Benin	Moldova
Bosnia y Herzegovina	Paraguay
Brasil	Qatar
Camerún	República Árabe Siria
China	República Centroafricana
Côte d'Ivoire	República Dominicana
Ecuador	República Unida de Tanzania
España	Rumania
Federación de Rusia	Samoa
Fiji	Serbia
Filipinas	Sri Lanka
Francia	Sudán
Gabón	Suiza
Ghana	Swazilandia
Guatemala	Tailandia
Guinea	Timor-Leste
Haití	Togo
Irán (República Islámica del)	Vanuatu
Jamahiriya Árabe Libia	Viet Nam
Jamaica	Zimbabwe

2. Estuvo representado por un experto en la Reunión el siguiente observador:

Palestina

¹ La lista de los participantes figura en el documento TD/B/COM.3/EM.27/INF.1.

3. También estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Comunidad Económica de los Estados del África Occidental
Mercado Común para el África Oriental y Meridional (COMESA)
Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE)
Organización Internacional para las Migraciones (OIM)
Organización Mundial de Aduanas (OMA)

4. Asimismo estuvieron representadas en la Reunión los siguientes organismos de las Naciones Unidas:

Centro de Comercio Internacional (CCI)
Comisión Económica para Europa (CEPE)
Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO)
Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)

5. También estuvieron representados en la Reunión los organismos especializados y la organización afín siguientes:

Banco Mundial
Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI)
Organización Mundial del Comercio (OMC)

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

Cámara de Comercio Internacional (CCI)
Centro Internacional de Comercio y Desarrollo Sostenible (CICDS)
Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres (CIOSL)
Global Express Association
Organización Internacional de Normalización (ISO)

7. Asistieron a la Reunión los siguientes invitados especiales:

Sra. Emeline Chong Yoke Ching, Dagang Net Technologies Sdn. Bhd,
Kuala Lumpur (Malasia)
Sr. Chris Clark, Federación Internacional de Organismos de Inspección, Londres
Sr. Sean Doherty, Logistics and Transport Industries, Global Leadership Fellow,
Foro Económico Mundial, Ginebra
Sr. John Mein, Coordinador Ejecutivo, Procomex, Recife (Brasil)
Sr. Henry James Robinson, Director Técnico, Libra Terminais S.A., Santos (Brasil)
Sr. Márcio Rutigliano Bicudo de Lima Azevedo, Gerente de Investigación y Desarrollo,
Seabox Technology, Santos (Brasil)
Sra. Angela Strachan, Secretaria del Commonwealth (Reino Unido)
Sr. Arthur Vonchek, Bolero (Reino Unido)
