



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

Distr.  
LIMITADA

TD/B/COM.3/L.19/Add.1  
20 de febrero de 2002

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Comisión de la Empresa, la Facilitación de la  
Actividad Empresarial y el Desarrollo  
Ginebra, 18 a 21 de febrero de 2002

PROYECTO DE INFORME DE LA COMISIÓN DE LA EMPRESA,  
LA FACILITACIÓN DE LA ACTIVIDAD EMPRESARIAL Y EL  
DESARROLLO SOBRE SU SEXTO PERÍODO DE SESIONES

18 a 21 de febrero de 2002

Relator: Sr. Paul FRIX (Bélgica)

Oradores:

Representante de la secretaría  
Representante del Canadá como Presidenta  
de la Reunión de Expertos sobre Comercio  
Electrónico y Servicios de Transporte  
Internacional: Prácticas Óptimas para  
Promover la Competitividad de los Países  
en Desarrollo  
Representante de Marruecos por el  
Grupo Africano

Representante del Paraguay por el  
Grupo de América Latina y el Caribe  
Representante de Sri Lanka por el  
Grupo Asiático y China  
Representante de España por la  
Unión Europea  
Representante de los Estados Unidos  
de América  
Representante de Bangladesh

Nota para las delegaciones

Este proyecto de informe es un texto provisional que se distribuye para su  
aprobación por las delegaciones.

Las solicitudes de introducción de modificaciones en las declaraciones deberán  
enviarse antes del **miércoles 27 de febrero de 2002**, a más tardar, a la:

Sección de Edición de la UNCTAD, despacho E.8108,  
fax N° 907 0056, teléfono N° 907 5656/1066.

COMERCIO ELECTRÓNICO Y SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL:  
PRÁCTICAS ÓPTIMAS PARA PROMOVER LA COMPETITIVIDAD DE  
LOS PAÍSES EN DESARROLLO  
(Tema 3 del programa)

1. Para el examen del presente tema, la Comisión tuvo a la vista la documentación siguiente:

"Informe de la Reunión de Expertos en Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional: Prácticas Óptimas para Promover la Competitividad de los Países en Desarrollo" (TD/B/COM.3/38 - TD/B/COM.3/EM.12/3)

"Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional: Prácticas Óptimas para Promover la Competitividad de los Países en Desarrollo" (TD/B/COM.3/42).

2. Al exponer el tema, el **representante de la secretaría** recordó la importancia del sector de transportes en el proceso de mundialización y de desarrollo. Los cambios tecnológicos y orgánicos en materia de transporte se basaban mayormente en las necesidades del comercio del este con el oeste y no en las del comercio del norte con el sur. Los países en desarrollo tuvieron que soportar altos costos de transporte, y el propio sector de transportes sólo en una medida reducida podía desempeñar su función catalizadora del comercio y del desarrollo de los países en desarrollo. Las aplicaciones del comercio electrónico al transporte no sólo intensificaron la eficacia del sector de transportes sino que también facilitaron a los transportistas bien informados de los países en desarrollo oportunidades de extender a los servicios logísticos del valor añadido actividades de transporte tradicionales tales como los servicios de agencia de transporte de mercancías. Al mismo tiempo, había trabas legales que influían negativamente en la aplicación comercial al transporte de la electrónica y la Internet. Estos inconvenientes tenían que ver en especial con la ausencia de una legislación ad hoc. Las normas vigentes se basaban todavía en el papeleo y no permitían la sustitución de los tradicionales documentos de transporte por procedimientos electrónicos. Asimismo, las prácticas documentales seguían favoreciendo el empleo de documentos de transporte negociables, especialmente en los países en desarrollo, a pesar de que no hacían falta en realidad títulos de propiedad en las negociaciones comerciales, al no haber el propósito de modificar la propiedad durante el proceso de transporte.

3. Destacó el orador la necesidad de que los gobiernos facilitasen no sólo una infraestructura, sino también unas reformas prácticas encaminadas a intensificar la eficacia del sector de transportes. En este contexto, hizo mención de la necesidad de medidas de acceso a los

mercados, adoptadas a nivel mundial en la OMC en el contexto del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (AGCS) y al mismo tiempo, cosa no menos importante, la necesidad de medidas prácticas encaminadas a mejorar las capacidades comerciales de los explotadores nacionales. Estas medidas habrían de ser apoyadas por la comunidad internacional, UNCTAD inclusive, mediante otras destinadas a sacar el máximo partido de la actual infraestructura. Esas medidas incluían especialmente la creación de capacidad institucional y la reforma normativa, así como la promoción de aplicaciones tecnológicas sostenibles mediante la transferencia de conocimientos prácticos y la formación profesional. Señaló que este enfoque de una mayor eficiencia también reflejaba las recomendaciones del Grupo de Expertos dirigidas a los explotadores, a los gobiernos y a la comunidad internacional, UNCTAD inclusive.

4. La representante del **Canadá** intervino como **Presidenta de la Reunión de Expertos sobre Comercio Electrónico y Servicios de Transporte Internacional: Prácticas Óptimas para Promover la Competitividad de los Países en Desarrollo**, e informó que la Reunión había examinado la repercusión del comercio electrónico en los servicios de transporte internacional, con inclusión de las facetas económica, operativa y jurídica. La participación de 80 expertos procedentes de los sectores público y privado de 55 países, con inclusión de los representantes de organizaciones intergubernamentales, organismos especializados, comisiones regionales y organizaciones no gubernamentales, permitió un examen amplio y equilibrado del tema. Las exposiciones nacionales y regionales revelaron que existían amplios desniveles entre los países en desarrollo en su grado de desarrollo con respecto al comercio electrónico, consecuencia de una inadecuada infraestructura de transporte, telecomunicaciones y jurídica, de la limitada disponibilidad de computadoras y de acceso a Internet y de la falta de conocimientos básicos.

5. Los principales transportistas de los países desarrollados habían elaborado y utilizado con éxito unos sistemas de comunicación y de información basados en la red como parte integrante de sus actividades empresariales y trataban de establecer acuerdos de colaboración con sus clientes y llevar a cabo acuerdos para simplificar los procedimientos de organizar los servicios de transporte. Los países en desarrollo fueron alentados a utilizar esta tecnología para mejorar sus servicios de transporte. Análogamente, la elaboración de sistemas de comunidad de puertos brindaba la posibilidad de intercambios de información entre los principales socios que

compartiesen un puerto, a saber administraciones aduaneras y de otro tipo, transportistas marítimos, transportistas terrestres, explotadores de terminales, transitarios de buques, y la comunidad mercantil, a la vez que se mejoraba la eficacia de los transportes. Estos sistemas podrían ser interesantes para los países sin litoral a fin de facilitar e intensificar la seguridad documental en el tránsito de cargas desde los puertos de mar.

6. Entre las medidas indicadas para superar los desniveles cabría mencionar: inversiones en transportes, telecomunicaciones e infraestructura de la tecnología de las informaciones a escala nacional; introducción de un marco normativo que favoreciera la reducción de los derechos abonados por telecomunicaciones y por Internet; y la promulgación de una legislación adecuada. En lo tocante a las cuestiones jurídicas, cabría registrar algunos progresos, pues una serie de gobiernos promulgó o estaba a punto de promulgar una legislación para adaptar sus leyes a las necesidades del comercio electrónico, concretamente abordando cuestiones tales como la necesidad de documentos "escritos", "firmados" y "originales". Esos trámites legales en la legislación nacional y en los convenios de transporte constituían obstáculos al desarrollo del comercio electrónico. Por otra parte, el sector de transportes hacía frente a un desafío concreto por lo referente a la sustitución de los documentos de transporte negociables, tales como los conocimientos de embarque, por una documentación electrónica. Se llegó a la conclusión de que esos documentos negociables se utilizaban en muchos casos en que no hacían falta en realidad. Esto exigía un cambio de actitud y de enfoque por parte de los comerciantes por lo referente a sus prácticas en materia de documentación. La utilización de documentos no negociables facilitaría evidentemente la transición al comercio electrónico.

7. En las recomendaciones de la reunión se puso de relieve la necesidad de invertir en infraestructura de transportes, telecomunicaciones y tecnología de la información, en simplificar y adaptar la infraestructura jurídica, en agilizar las prácticas y los reglamentos administrativos, en aprovechar mejor la tecnología de la información, en los servicios de transporte y en la enseñanza y la formación profesional. Se pidió concretamente a la UNCTAD que examinara los adelantos realizados y valorase sus consecuencias para los países en desarrollo, que elaborase estudios en relación con la utilización de documentos de transporte tradicionales, que prestase orientación sobre la creación de sistemas de comunidad portuaria, y que elaborase material docente. La oradora reiteró la petición de los expertos de un mecanismo adecuado de

seguimiento para que los países en desarrollo pudiesen beneficiarse de los cambios tecnológicos que afectan al transporte y evitasen su marginación.

8. El representante de **Marruecos** intervino en nombre del **Grupo Africano** para decir que la tecnología de la información y las comunicaciones se empleaba cada vez más en todos los servicios logísticos y de transporte y había modificado la manera de trabajar de todos los transportistas. Sin embargo, en África, la aplicación de esa tecnología a los servicios nacionales de transporte sólo había tenido carácter marginal debido a múltiples factores tales como la insuficiente infraestructura de transportes, telecomunicaciones y jurídicas, el limitado acceso a Internet, lo costoso de conectarse a Internet y la falta de conocimientos prácticos. El comercio electrónico brindaba unas maravillosas oportunidades para integrar a los países africanos en el sistema comercial internacional y para reducir los altos costos de transporte de su comercio. En esta coyuntura, subrayó la importancia de un mayor uso de la tecnología de la información para mejorar el rendimiento de la actual infraestructura, como la de los puertos. Apoyó las recomendaciones hechas por la reunión de expertos y señaló la importancia para los gobiernos de coordinar las inversiones en infraestructuras de transportes y nueva tecnología, en adaptar su infraestructura jurídica a los requisitos de las transacciones electrónicas y prestar atención especial a reducir el costo del acceso a Internet. Pidió a la secretaría de la UNCTAD que intensificara su ayuda destinada a fortalecer la capacidad de los países africanos para utilizar la tecnología de la información y las comunicaciones en los servicios internacionales de transporte y en la logística. Se refirió en particular a los estudios sobre documentos que no fuesen los documentos de transporte tradicionales y a la adopción de un sistema modelo de comunidad de puertos que ayudara a los países a utilizar más el comercio electrónico. Por último, mostró satisfacción por la inclusión del comercio electrónico en el propuesto programa de asistencia técnica en estudio de conformidad con la Declaración de Doha.

9. El representante del **Paraguay**, intervino en nombre del **Grupo de América Latina y el Caribe** para decir que la comunicación digital era una realidad en las ciudades latinoamericanas, como lo indicaba el uso cada vez mayor del correo electrónico y de Internet por una gran parte de la población y por el número de portales electrónicos explotados por la cámara de comercio de muchas ciudades, con rasgos interactivos de interés para sus socios. Los países latinoamericanos representaban un 5,4% del comercio mundial y, según la CEPAL, más de las

tres cuartas partes del valor del comercio internacional de esos países se hacía por mar, aunque en algunos países el porcentaje era muy superior al 90%. En los países sin litoral, esas proporciones oscilaban entre una cuarta y tercera parte, y menos en el caso de México, por su intenso tráfico por tierra con Estados Unidos. Los países latinoamericanos han mantenido una actitud favorable a la introducción de la tecnología de las comunicaciones digitales de conformidad con sus necesidades comerciales y su grado de desarrollo. A lo largo del último decenio, la mayor apertura de las políticas hacia el comercio internacional se ha reforzado con la introducción de nuevas tecnologías de información digital en los sectores público y privado. Por ejemplo, el programa de asistencia técnica de la UNCTAD, SIDUNEA, destinado a facilitar un eficiente despacho aduanero de los fletes, funcionaba ya en ocho países de la región. Muchas autoridades portuarias tenían portales electrónicos con indicaciones de servicios, aranceles y estadísticas. En el sector privado, un importante transportista marítimo utilizaba un portal para sus operaciones, y un explotador de terminal de contenedores en Buenos Aires disponía de servicios de valor añadido mediante su portal electrónico. También se hicieron progresos en algunos países al adoptar una legislación que permitiera las firmas electrónicas. Sin embargo, sólo unas cuantas cadenas logísticas, tales como la correspondiente a los concentrados cítricos, habían alcanzado la integración de información, comercio y transporte. Se trataba de un sector en el que otros comerciantes podrían beneficiarse lográndose así la competitividad de los productos en los mercados mundiales. Por último, el orador expresó su apoyo a la labor de la UNCTAD en sistemas de comunidad portuaria, en la formación para llevar a la práctica esos sistemas, en los estudios relativos a la utilización de documentos de transporte tradicionales y sus alternativas electrónicas y en la emisión de permisos de transporte a escala nacional, regional e internacional, lo cual contribuiría a diversificar la utilización del comercio electrónico.

10. La representante de **Sri Lanka** intervino en nombre del **Grupo Asiático y China**, y recalcó la importancia de la tecnología de la información en las comunicaciones para garantizar la eficacia de las cadenas de transporte y el rápido intercambio de información y documentación entre los transportistas. Los países del Grupo Asiático desempeñaban un papel importante en el comercio internacional y abarcaban el 22% de las exportaciones mundiales y el 18,3% de las importaciones mundiales en el año 2000. En particular, una serie de países asiáticos, al dar prioridad al comercio electrónico, se había beneficiado económicamente de su incorporación a las cadenas de suministro internacionales. La existencia de servicios de transporte seguros

fomentaba además las inversiones exteriores directas. Sin embargo, otros países de la región que carecían de la infraestructura necesaria y de los conocimientos prácticos oportunos, estaban imposibilitados de aprovechar las nuevas ocasiones que brindaba el comercio electrónico. Las recomendaciones de la Reunión de Expertos tenían suma importancia y facilitaban orientación sobre medidas necesarias para la creación de capacidad y la mejora de la competitividad de las empresas que intervenían en el comercio y el transporte internacional. Por consiguiente, la oradora apoyó plenamente las recomendaciones del Grupo de Expertos. Por último, se congratuló de la parte D de la propuesta titulada "Fortalecimiento de capacidades y asistencia técnica para los países en desarrollo, particularmente los países menos adelantados y las economías en transición en apoyo a su participación en el programa de trabajo de Doha de la OMC", como un adelanto en la promoción del comercio electrónico y el empleo de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones a escala internacional.

11. El representante de **España** intervino en nombre de la **Unión Europea** para recalcar que la utilización del comercio electrónico en el transporte facilitaría el comercio internacional de mercaderías y servicios y, por consiguiente, mejoraría la competitividad de las exportaciones de los países en desarrollo en los mercados mundiales. Se felicitó de que la Declaración de Doha prestase atención al comercio electrónico y a la facilitación del comercio y expresó su convicción de que la UNCTAD tenía una función importante que desempeñar al ayudar a los países en desarrollo en las futuras negociaciones. Apoyó las recomendaciones de la Reunión de Expertos a los gobiernos y las empresas, a la comunidad internacional para fortalecer su asistencia legislativa y financiera, y a la UNCTAD por desarrollar estudios sistemáticos en la esfera del comercio electrónico, aportando iniciativas al respecto que mejorarían las actividades de transporte y el comercio de los países menos adelantados, y prepararía normas de orientación para sistemas de comunidades de puertos y de logística.

12. El representante de los **Estados Unidos** dijo que en una reunión patrocinada por el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos en Arusha (Tanzanía) en septiembre de 2001 en el marco de las intervenciones de urgencia en el África oriental, se había llegado a conclusiones que apoyaban el empleo de las computadoras en la mejora de la eficacia del transporte, y por consiguiente estaba conforme con las conclusiones de la Reunión de Expertos. Las conclusiones de la reunión de Arusha recalcaron que cabría mejorar el rendimiento de los

puertos mediante el empleo de una documentación simplificada y su computadorización. El mejoramiento de los trámites aduaneros, tales como la apertura durante 24 horas, los documentos de entrada múltiple y su computadorización, también contribuían a mejorar la eficacia del transporte. Otras recomendaciones afectaban la utilización de sistemas de rastreo de cargas, tales como el sistema de información anticipada de la UNCTAD, y la recogida de datos y su difusión mediante asociaciones del gremio de transportes a través de datos computadorizados.

13. El representante de **Bangladesh** hizo referencia a los altos costes de transporte en los países menos adelantados y recalcó que la ineficiencia de los trámites comerciales obstaculizaba las posibilidades del comercio electrónico. El problema era más complejo de lo que se reconocía generalmente y la desigualdad en el acceso a Internet era un problema considerable en los países menos adelantados. Por último, hizo referencia a cuestiones en torno a dos clases de comercio electrónico, a saber, el comercio entre la empresa y el consumidor y el comercio interempresarial.

-----