



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

Distr. general
19 de febrero de 2010
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo

Comisión de Comercio y Desarrollo

Segundo período de sesiones

Ginebra, 3 a 7 de mayo de 2010

Tema 6 del programa provisional

Fomento y reforzamiento de las sinergias entre los tres pilares

**Informe sobre la aplicación de las disposiciones del Acuerdo
de Accra relativas al transporte y la facilitación del comercio**

Nota de la secretaría de la UNCTAD

Resumen

El presente informe contiene una somera reseña de las actividades realizadas y de los resultados obtenidos por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD en las esferas relacionadas con el transporte y la facilitación del comercio, en el contexto de la aplicación de los párrafos correspondientes del Acuerdo de Accra. En el informe se destaca, en particular, la labor de investigación y análisis, búsqueda de consenso y cooperación técnica realizada entre el primer y el segundo período de sesiones de la Comisión de Comercio y Desarrollo.

Introducción

1. En la esfera del transporte y la facilitación del comercio, la labor realizada por la UNCTAD desde el primer período de sesiones de la Comisión de Comercio y Desarrollo corresponde al mandato establecido en relación con esas cuestiones en el Acuerdo de Accra. Las actividades sobre las que se informa a continuación, que se presentan siguiendo el orden de los párrafos del Acuerdo de Accra, corresponden a la labor realizada por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística.

I. Párrafos del Acuerdo de Accra sobre asistencia técnica relacionada con el transporte y la facilitación del comercio

2. El párrafo 107 del Acuerdo de Accra dice lo siguiente: "La UNCTAD deberá prestar asistencia técnica a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito para ayudarles en sus esfuerzos por dotarse de infraestructura y servicios adecuados y eficientes, así como de sistemas de transporte de tránsito eficaces que faciliten el comercio".

3. El párrafo 166 del Acuerdo de Accra dice lo siguiente: "La UNCTAD deberá seguir prestando asistencia técnica y para el fomento de la capacidad a las autoridades y otros interesados de los países en desarrollo en cuestiones tales como la reducción de los costos y el mejoramiento de la conectividad y la competitividad del transporte, el desarrollo y la aplicación de marcos institucionales y jurídicos apropiados, y la formulación y aplicación de medidas nacionales e internacionales para promover el transporte y la facilitación del comercio, en particular los corredores de tránsito. Cuando corresponda, deberá coordinar esta labor con la de otras organizaciones competentes. Deberá seguir ayudando a los países en desarrollo en sus negociaciones sobre el transporte y la facilitación del comercio, en particular en el contexto de la Ronda de Doha, y en la vigilancia de la aplicación efectiva de las reglas y normas convenidas".

4. El párrafo 167 del Acuerdo de Accra dice lo siguiente: "La UNCTAD deberá seguir prestando asistencia a los países en desarrollo en la formulación y aplicación de políticas y medidas orientadas a mejorar la eficiencia de las transacciones comerciales y la gestión de las operaciones de transporte. También deberá seguir cooperando con los Estados miembros en la aplicación del SIDUNEA, el sistema automatizado de datos aduaneros".

II. Actividades en favor de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito

5. En cumplimiento del mandato establecido en el párrafo 107 del Acuerdo de Accra, la UNCTAD siguió participando activamente en la prestación de asistencia técnica a países en desarrollo sin litoral y de tránsito y promoviendo una mayor eficiencia en las transacciones comerciales y una mejor gestión de las actividades de transporte por medio de proyectos nacionales y de mecanismos internacionales de cooperación.

6. En 2009 se puso en marcha oficialmente el Proyecto II de facilitación del comercio y del transporte del Pakistán, financiado por el Banco Mundial. En el Afganistán siguió aplicándose con éxito y proporcionando financiación al Departamento de Tránsito y Comercio del Ministerio de Comercio e Industria el componente de facilitación del comercio del Proyecto urgente de modernización de las aduanas y facilitación del comercio. También se celebró un taller de autoevaluación de la Organización Mundial del Comercio (OMC), de una semana de duración, que reunió a partes interesadas de los sectores público

y privado con el fin de analizar la actual capacidad del Afganistán para aplicar las medidas de facilitación del comercio negociadas en la OMC.

7. En lo referente al tránsito, las actividades del proyecto se centraron en la prestación de apoyo sustantivo a la negociación bilateral del Acuerdo de Comercio en Tránsito entre el Afganistán y el Pakistán y sus protocolos. Otros resultados del proyecto en 2009 fueron la presentación a la OMC del memorándum sobre el régimen de comercio exterior, paso importante hacia la adhesión del Afganistán a la OMC; y la encuesta nacional realizada por la asociación nacional afgana de transportistas de carga.

8. También se celebró en diciembre de 2009 una reunión especial de expertos sobre puertos de tránsito que prestan servicios a países en desarrollo sin litoral, que permitió a expertos y a diversas partes interesadas intercambiar opiniones sobre los problemas y oportunidades que entraña actualmente para los países en desarrollo sin litoral la utilización de instalaciones portuarias de países costeros vecinos. En el contexto de una desaceleración económica mundial, se debatieron los efectos de la crisis económica en las inversiones y en el tráfico de los puertos de tránsito, con el fin de determinar en qué medida se habían visto positiva o negativamente afectados los países en desarrollo sin litoral. Los debates y las recomendaciones se centraron en las principales dificultades planteadas y las mejores prácticas, con el objetivo de orientar la labor analítica y de asistencia técnica de la secretaría en relación con las cuestiones más importantes, en favor de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito. Los expertos examinaron las novedades que afectaban a los puertos de tránsito y sus posibles ventajas para los interesados de los países sin litoral.

III. Actividades de asistencia técnica y de fomento de la capacidad

9. De conformidad con el párrafo 166 del Acuerdo de Accra, la UNCTAD continuó sus actividades en apoyo de los países en desarrollo durante las negociaciones de facilitación del comercio en curso en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo de la OMC. El objetivo de la asistencia de la UNCTAD era fortalecer la capacidad institucional y humana para planear, aplicar y supervisar las reformas de facilitación del comercio. Ello podía lograrse a) estableciendo grupos de trabajo interinstitucionales; b) reforzando la colaboración regional; y c) prestando asistencia para las reuniones de evaluación de las necesidades en materia de facilitación del comercio. En 2009 se intensificaron las negociaciones sobre cuestiones relacionadas con la aplicación, al tiempo que se lograban progresos en cuanto al contenido y la formulación de las normas jurídicas que podrían incluirse en el incipiente acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio. En el centro de los debates relacionados con la aplicación se encuentran la búsqueda de un nuevo enfoque del trato especial y diferenciado vinculado a la asistencia técnica, y el papel y la aportación de las organizaciones internacionales y los órganos de normalización para ayudar a los países en desarrollo en el proceso de aplicación.

10. En 2009 la UNCTAD participó como facilitador principal en reuniones nacionales de evaluación de las necesidades en materia de facilitación del comercio para diversos países en desarrollo: Afganistán, Cabo Verde, Comoras, Nicaragua, Senegal y Togo. También llevó a cabo misiones de asesoramiento y talleres nacionales en relación con las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio. Los países beneficiarios de esa forma de asistencia fueron Cabo Verde, Guinea, Indonesia, Mongolia y Nicaragua. En colaboración con la Agencia de Cooperación y de Información para el Comercio Internacional (ACICI), la UNCTAD proporcionó asimismo asistencia técnica para las negociaciones de facilitación del comercio en un contexto regional: hizo aportaciones a dos talleres nacionales relativos a las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio,

uno para los países menos adelantados (PMA) de Asia (en Camboya) y uno para los PMA de África (en Zambia).

11. En 2009 la UNCTAD intensificó ulteriormente su colaboración con diversas organizaciones regionales, como la Organización de los Estados del Caribe Oriental (OECS) y la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMOA). También patrocinó la participación regular de delegados y personal de secretaría de los Estados miembros de la OECS en las reuniones del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la OMC, y proporcionó apoyo financiero y sustantivo a grupos de trabajo nacionales y regionales sobre facilitación del comercio. Colaboró asimismo en un taller regional de la UEMOA sobre las negociaciones de facilitación del comercio y las posibilidades de establecer un servicio regional de ventanilla única. Organizó tres reuniones de intercambio de ideas para delegaciones con base en Ginebra con el fin de examinar las disposiciones sobre trato especial y diferenciado y las cuestiones relativas a la aplicación de las normas, dos temas de importancia fundamental para los países en desarrollo. En su serie de notas técnicas sobre facilitación del comercio, la UNCTAD preparó una nota relativa a los grupos de trabajo interinstitucionales sobre facilitación del comercio, en la que se resume la larga experiencia de la organización en el fomento de las actividades de colaboración para la facilitación del comercio. La nota se presentó como documento de trabajo al Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio. La UNCTAD y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas crearon asimismo y han venido manteniendo una base de información sobre las experiencias nacionales en cuanto a plataformas y comités nacionales de colaboración para la facilitación del comercio.

12. De conformidad con el mandato establecido en los párrafos 107 y 166 del Acuerdo de Accra, la UNCTAD siguió realizando actividades de fomento de la capacidad y prestando servicios de asesoramiento sobre diversas cuestiones. En 2009 se brindó asesoramiento y se facilitaron respuestas por escrito en relación con diversas cuestiones jurídicas, como a) la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 1974; b) las principales fuentes de derecho sobre seguros marítimos y contratos de transporte multimodal; c) algunos aspectos de las cláusulas modelo de la UNCTAD para el seguro de la carga; d) el régimen de explotación de los recursos minerales dimanante de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982; y e) el estado de ratificación de los convenios internacionales aprobados bajo los auspicios de la UNCTAD. Además, se respondió a diversas solicitudes concretas de información, datos y aclaraciones.

13. Como parte de la labor de fomento de la capacidad realizada en 2009, la secretaría de la UNCTAD también organizó a) conferencias sobre transporte y facilitación del comercio en la Universidad Marítima Mundial de Malmö (Suecia); b) un taller sobre puertos secos en la Universidad Politécnica de Hong Kong (China); c) un taller de la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa sobre un enfoque integrado de la seguridad de la cadena de suministro para la región mediterránea, que se celebró en Malta; d) la conferencia anual de la Asociación Internacional de Economistas Marítimos, en la Universidad del Pacífico, en el Perú; y e) el Comité de Desarrollo Marítimo de Trinidad y Tabago. Se presentaron ponencias sobre aspectos clave del Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo (Reglas de Rotterdam) en la Conferencia Internacional sobre el transporte multimodal de mercancías peligrosas, celebrada en San Petersburgo (Federación de Rusia) y en la Asamblea General de la Association Mondiale des Dispatcheurs, celebrada en Marrakech (Marruecos). Se impartió capacitación en Colombia, Egipto, Suiza e Indonesia, en el marco del Instituto Virtual y de lo dispuesto en el párrafo 166. La Subdivisión de Logística Comercial contribuyó asimismo a impartir el programa de capacitación portuaria TrainForTrade en Malasia, las Maldivas, Mauricio y la República Unida de Tanzania. También se brindó colaboración a la Federación Internacional de Asociaciones de

Expedidores de Carga (FIATA) para la aplicación de un programa de formación de capacitadores en la República Árabe Siria.

14. En 2009 se continuó aplicando el programa del SIDUNEA, de conformidad con el mandato establecido en el párrafo 167 del Acuerdo de Accra, en el que estipula que la secretaría de la UNCTAD "deberá seguir cooperando con los Estados miembros en la aplicación del SIDUNEA¹, el sistema automatizado de datos aduaneros".

15. El SIDUNEA sigue siendo el mayor programa de cooperación técnica de la UNCTAD. En 2009 estaban en marcha más de 61 proyectos de asistencia técnica del SIDUNEA, entre ellos 11 proyectos regionales o interregionales. En el marco de un proyecto regional que se está aplicando en cooperación con el Mercado Común del África Meridional y Oriental (MECAFMO), se incorporaron al sistema SIDUNEA++ las Comoras, la República Democrática del Congo, Eritrea, Seychelles y Swazilandia. Se continuaron las actividades para la aplicación del sistema SIDUNEA++ o para la migración a él en el Afganistán, Botswana, el Camerún, el Congo, Guinea, Malawi y Nigeria, y se iniciaron nuevos proyectos para la aplicación de ese sistema en Guinea-Bissau, Guinea Ecuatorial y Sierra Leona.

16. Siguió aplicándose un proyecto de asistencia técnica financiado por la Unión Europea para a) apoyar las actividades de colaboración con la secretaría de la Comunidad Económica y Monetaria del África Central (CEMAC); b) mejorar los actuales sistemas aduaneros nacionales; y c) desarrollar y aplicar un sistema regional de tránsito basado en SIDUNEA Mundo. Ese proyecto, que abarca numerosas actividades (por ejemplo, de capacitación, documentación y apoyo regional, entre otros aspectos) se centrará inicialmente, en su componente de tránsito, en dos corredores (Douala-Bangui y Douala-N'djamena), y en una segunda fase se extenderá a los siete países de la región.

17. En 2009 entró en funcionamiento en Albania, la Autoridad Palestina, Côte d'Ivoire, Georgia, Haití, Jordania (tanto para la Administración Nacional de Aduanas como para la Autoridad de la Zona Franca Económica de Aqaba), el Líbano, Moldova y la República Árabe Siria la última versión para Internet del SIDUNEA, que abarca todo el proceso de despacho aduanero. El sistema SIDUNEA Mundo entró en funcionamiento en Camboya, y se iniciaron o continuaron las actividades de aplicación en Gibraltar, Liberia, la Jamahiriya Árabe Libia, las Maldivas, la República Islámica del Irán, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka, Túnez, la República Bolivariana de Venezuela y Zimbabwe.

18. El equipo central del SIDUNEA siguió proporcionando en 2009 asistencia técnica y apoyo en línea, por correo, por teléfono y otros medios (para el mantenimiento del sistema), y sobre el terreno (para la aplicación de nuevas versiones, la adaptación a nuevos equipos o programas, la mejora de funciones, etc.). Sin contar las actividades de capacitación, se organizaron en países asociados alrededor de 240 misiones, a cargo de funcionarios de plantilla o de consultores. En el espíritu de la cooperación Sur-Sur, más del 60% de esas misiones se encomendaron a expertos de países usuarios del SIDUNEA.

19. En cuanto a la transferencia de conocimientos y el fomento de la capacidad, en 2009 se celebraron en todo el mundo, a nivel nacional y regional, 74 sesiones de capacitación del SIDUNEA sobre cuestiones aduaneras y cuestiones relacionadas con las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC). Los cursos funcionales abarcaban principalmente la selectividad y la gestión del riesgo, la valoración en aduana y la facilitación del tránsito. Los cursos sobre TIC se centraban en la estructura y la administración de las bases de datos, el intercambio de información y las telecomunicaciones, la tecnología en la Web y el mantenimiento y el desarrollo del SIDUNEA.

¹ En el sitio web del SIDUNEA (www.asycuda.org) figuran una explicación completa del sistema y una presentación de sus funciones y proyectos en los países, entre otras informaciones.

20. Se siguieron realizando en 2009 actividades de investigación y desarrollo con el fin de ampliar la funcionalidad del SIDUNEA para incluir el concepto de ventanilla única para el comercio internacional. La ventanilla única permitirá conectar a los demás organismos de la administración con el sistema aduanero para el intercambio electrónico de datos y documentos, sentando así las bases para la implantación de los servicios aduaneros en línea y de la administración pública en línea, y facilitando el acceso de la comunidad comercial a un entorno sin papel. En ese contexto, se concertó con el Ministerio de Agricultura de los Países Bajos un proyecto para la integración de su sistema de exportación CLIENT en el sistema SIDUNEA y la aplicación experimental de un sistema de exportación SIDUNEA/CLIENT para la computadorización de las operaciones de exportación, incluida la expedición en línea de certificados de exportación. Se prevé que las actividades del proyecto se inicien en enero de 2010.

21. También se han concertado recientemente acuerdos para mantener una estrecha cooperación con la Dirección General de Fiscalidad y Unión Aduanera (DG-TAXUD) de la Comisión Europea y la Oficina del Secretario General de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) en relación con las cuestiones de investigación, desarrollo y aplicación de su respectivo interés. La Dirección de Política Tributaria de la DG-TAXUD planea la elaboración de un sistema de certificado de origen con autodeclaración sin papel al que podrían acceder los interlocutores comerciales de la Unión Europea para operar exclusivamente a través de una plataforma electrónica única. El sistema SIDUNEA podría incorporar elementos pertinentes de datos, formato y estructura elaborados y especificados por las dependencias competentes de la Dirección de Política Tributaria de la DG-TAXUD. En cuanto a los intereses específicos de la secretaría de la OMA, la estrecha cooperación con el programa SIDUNEA contribuirá a la aplicación de la versión 3.0 del Modelo de datos de la OMA, que se está ultimando.

22. El impacto de los proyectos del SIDUNEA puede evaluarse con arreglo a varios criterios de referencia institucionales y de facilitación del comercio, como el aumento de los ingresos, la mejora de la facilitación del comercio, la reducción del tiempo necesario para el despacho aduanero y la pronta disponibilidad de estadísticas comerciales fiables. La aplicación coherente de la legislación aduanera y normas conexas en todo el país y el cálculo automático de los derechos e impuestos redundan en un incremento de los ingresos fiscales del Estado, y la pronta disponibilidad de estadísticas comerciales y fiscales permite a los gobiernos planificar mejor su política económica. Es probable que la versión más reciente del SIDUNEA tenga un efecto considerable en los negocios electrónicos y en los trámites de la administración pública en línea, simplificando y abaratando el comercio internacional y facilitando el acceso de las empresas de los países en desarrollo a los mercados internacionales. Un factor importante para el éxito de los proyectos es la voluntad de cambio y el compromiso y el pleno apoyo de los gobiernos.

IV. Investigación y análisis sobre el transporte y la facilitación del comercio

23. El párrafo 164 del Acuerdo de Accra dice lo siguiente: "Con respecto a la facilitación del comercio, el transporte y los servicios conexos de interés para los países en desarrollo, la UNCTAD deberá seguir analizando los problemas que afectan al comercio y al transporte de esos países y a la seguridad de la cadena internacional de suministros. También deberá divulgar sus análisis y la información pertinente, y promover el intercambio de experiencias".

24. El párrafo 165 del Acuerdo de Accra dice lo siguiente: "La UNCTAD deberá emprender una labor de investigación para formular recomendaciones de política que permitan a los países en desarrollo reducir los costos y mejorar la eficiencia y la

conectividad del transporte. La investigación deberá prestar especial atención a las necesidades de las economías más vulnerables, y en particular al desarrollo y la puesta en marcha de sistemas de tránsito coherentes que beneficien a los países en desarrollo sin litoral y los países en desarrollo de tránsito, teniendo presente la Declaración Ministerial y Programa de Acción de Almaty. También deberá prestarse atención a la promoción del transporte multimodal".

25. El párrafo 168 del Acuerdo de Accra dice lo siguiente: "Mediante su labor de investigación y análisis de políticas, la UNCTAD deberá ayudar a los países en desarrollo a adoptar políticas bien fundamentadas para hacer frente a los retos ambientales en relación con las estrategias de transporte, y ayudar a detectar las necesidades conexas de fomento de la capacidad y las respuestas normativas apropiadas".

26. De conformidad con su mandato (párrafos 164, 165 y 168 del Acuerdo de Accra), y teniendo en cuenta los intereses especiales de los países en desarrollo, la UNCTAD prosiguió su labor de investigación y análisis en relación con el transporte y la facilitación del comercio. En 2009 se dio amplia difusión a los resultados de la labor de la UNCTAD a través de publicaciones periódicas, como *El Transporte Marítimo*, que se publica anualmente, y el boletín trimestral *Transport Newsletter*. En *El Transporte Marítimo en 2009* se abordaron muy diversas cuestiones que guardan relación con el transporte y el comercio de todos los países, en particular con países en desarrollo, como a) la evolución del comercio marítimo internacional y de la flota mundial; b) la actividad portuaria y el movimiento de carga; y c) las novedades normativas y jurídicas que afectan al transporte y al comercio. En *El Transporte Marítimo en 2009* se prestó particular atención a la evolución de los sectores del comercio y el transporte marítimo de África. Además, en el *Economic Development in Africa Report 2009* se incorporó un aporte importante sobre cuestiones relacionadas con el transporte.

27. En *El Transporte Marítimo en 2009*, en el marco de la reseña de las principales novedades en materia de legislación sobre transporte, se presenta un panorama general analítico de las principales características de una nueva convención de las Naciones Unidas en la esfera del transporte de mercancías. El Convenio de las Naciones Unidas sobre el contrato de transporte internacional de mercancías total o parcialmente marítimo fue aprobado por la Asamblea General en diciembre de 2008 tras años de trabajo preparatorio bajo los auspicios de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI). Como se recordará, desde 2002 la secretaría de la UNCTAD venía participando activamente en las reuniones del Grupo de Trabajo de la CNUDMI sobre esa cuestión y había presentado observaciones analíticas para su examen por el Grupo de Trabajo a lo largo de todo el proceso de redacción. La documentación pertinente, en la que se destacan las esferas potencialmente problemáticas, en particular desde la perspectiva de los países en desarrollo, se puede consultar en el sitio web de la UNCTAD². El nuevo Convenio, que se conocerá como "Reglas de Rotterdam", establece un régimen de responsabilidad obligatoria para el transporte marítimo internacional de mercancías y para el transporte internacional multimodal con un componente de transporte marítimo. También abarca diversas cuestiones que en la actualidad no se rigen por normas jurídicas internacionales uniformes. Teniendo en cuenta, en particular, la complejidad del nuevo instrumento jurídico y la necesidad de que los encargados de la formulación de políticas puedan evaluar las ventajas de su ratificación, el análisis de las disposiciones del nuevo Convenio tiene gran importancia, y es una de las tareas prioritarias de la Sección de Políticas y Legislación de la Subdivisión de Logística Comercial.

28. En 2009 se publicaron en el boletín trimestral *Transport Newsletter* artículos sustantivos sobre varias cuestiones relacionadas con el transporte y el comercio, como, por

² www.unctad.org/ttl/legal.

ejemplo, a) mecanismos nacionales de coordinación de las medidas de facilitación del comercio; b) conectividad del transporte marítimo de línea regular, prestando particular atención a África y Sudamérica; c) puertos secos; d) Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convención TIR); e) el transporte marítimo y el problema del cambio climático; f) relaciones entre la crisis económica y el transporte marítimo; g) información actualizada sobre el SIDUNEA; h) la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio; i) el grupo nacional de tareas de Santa Lucía para la facilitación del comercio; j) la autoevaluación de la facilitación del comercio organizada por la OMC en el Afganistán; k) las asociaciones públicas y privadas para el desarrollo de la infraestructura con miras a facilitar el comercio y el transporte; l) los puertos de tránsito para los países en desarrollo sin litoral; m) el curso de formación de capacitadores de la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga; n) formulación y aplicación de medidas de facilitación del comercio en Asia y el Pacífico; o) tercera reunión de ministros de comercio de los países en desarrollo sin litoral; y p) información actualizada sobre el programa de capacitación portuaria de la UNCTAD.

29. Los resultados de la labor de investigación y análisis de la UNCTAD también se difunden en forma de publicaciones no periódicas, estudios e informes. En 2009 la UNCTAD concluyó un estudio empírico sobre las repercusiones del aumento de los precios del petróleo en los costos del transporte marítimo (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2). En él se utilizó un análisis de regresión para estimar el grado de sensibilidad de los fletes del transporte marítimo a las variaciones de los precios del petróleo, centrandose especialmente la atención en el tráfico de contenedores. El análisis se extendió también al comercio a granel de carga seca (minerales) y líquida (petróleo). Se constató que los precios del petróleo afectaban a los fletes marítimos. En lo referente al tráfico de contenedores, los resultados revelan la existencia de una fractura estructural, pues hay un nivel de umbral del precio del petróleo más allá del cual las tarifas se vuelven más sensibles al aumento de los precios del petróleo. De ello se derivarán consecuencias importantes para el transporte y el comercio marítimo si el precio del petróleo reanuda su tendencia ascendente observada en 2007 y 2008 y alcanza niveles elevados (y posiblemente sin precedentes) como resultado de las crecientes limitaciones de la oferta que se anuncian para los próximos decenios. Los resultados del estudio constituyen una aportación a la documentación existente sobre el papel de los precios del petróleo como factor determinante de los costos del transporte marítimo y sus consecuencias más generales para el transporte y el comercio.

30. La UNCTAD prosiguió asimismo su labor de investigación sobre el acceso a los mercados mundiales mediante un ulterior análisis del Índice de conectividad del transporte marítimo de línea de la UNCTAD. El índice, introducido en 2004, se basa en cinco componentes: a) número de buques; b) capacidad de carga de contenedores de esos buques; c) número de compañías; d) número de servicios; y e) tamaño máximo de los buques utilizados para proporcionar servicios a un determinado país. En 2009 China siguió siendo el país con un índice de conectividad más elevado, seguida por Hong Kong (China), Singapur, los Países Bajos y la República de Corea. Como consecuencia de la crisis económica, entre julio de 2008 y 2009 disminuyeron el número de buques, su capacidad de carga en unidades equivalentes de 20 pies (TEU), el número de servicios y el número de compañías por país. El único componente del índice que siguió aumentando fue el tamaño máximo de los buques. A pesar de la crisis económica, los astilleros de todo el mundo están entregando buques nuevos de mayor tamaño.

31. En cumplimiento del mandato establecido en el párrafo 168 del Acuerdo de Accra, que prevé hacer frente a los retos ambientales en relación con las estrategias de transporte, y como actividad complementaria del primer período de sesiones de la reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio, que se celebró en febrero de 2009 y se centró en el tema "El transporte marítimo y el desafío del cambio climático", la

secretaría de la UNCTAD preparó un resumen de las deliberaciones de la reunión de expertos para presentar las principales cuestiones en ella examinadas y divulgar los resultados entre un público más amplio (UNCTAD/DTL/2009/1). El documento se facilitó asimismo a la Conferencia de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático que se celebró en Copenhague, como parte de la aportación de la UNCTAD al importante debate sobre las medidas apropiadas para abordar el desafío del cambio climático. Como se recordará, la reunión de expertos, en la que participaron alrededor de 180 delegados de 60 países, 20 organizaciones (organismos de las Naciones Unidas y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales) y representantes del sector del transporte marítimo internacional y del sector portuario, fue la primera de su clase en la que se abordaron en forma integrada los múltiples desafíos que plantea el cambio climático para el sector del transporte marítimo, centrandó la atención en las medidas de mitigación y adaptación, así como en cuestiones conexas como las relacionadas con la energía, la tecnología y la financiación.

32. La secretaría de la UNCTAD también siguió examinando, en parte bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional, la evolución de otros factores relacionados con el medio ambiente que afectan al transporte y el comercio, e informó al respecto en *El Transporte Marítimo en 2009*. Además ha empezado a examinar los aspectos del marco normativo internacional que se refieren a la responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques, a fin de promover una comprensión más cabal de esas cuestiones y proporcionar orientaciones a los encargados de la adopción de decisiones en los países en desarrollo con miras a la aprobación de los convenios internacionales pertinentes.

V. Actividades intergubernamentales y de búsqueda de consenso

33. La secretaría de la UNCTAD organizó en diciembre de 2009 el segundo período de sesiones de la reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio, que se centró en el tema "Iniciativas de colaboración entre los sectores público y privado para el desarrollo de infraestructura que facilite el comercio y el transporte". La secretaría preparó una nota de antecedentes en la que se examinaban las repercusiones de la crisis económica y financiera en los servicios e infraestructuras de apoyo del transporte y del comercio y se destacaban posibles medidas de cooperación para mejorar la eficiencia del transporte y facilitar el comercio. En la nota se examinaban asimismo las necesidades específicas de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, los acuerdos de cooperación resultantes de las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio, y el papel de la tecnología en el desarrollo y el funcionamiento de infraestructuras y servicios eficientes para la facilitación del transporte y del comercio. Los expertos participantes en la reunión examinaron también el papel de la UNCTAD respecto de la aplicación del Programa de Acción de Almaty, en el que se tienen en cuenta las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral y de tránsito, y señalaron la necesidad de promover enfoques y modelos concretos de colaboración entre el sector público y el privado con miras a la facilitación del tránsito. Los expertos también alentaron a la UNCTAD a que mantuviera su valioso apoyo a los países en desarrollo en el contexto de la ronda de negociaciones de Doha y el Programa de Doha para el Desarrollo. Se han facilitado a la Comisión la nota de antecedentes (TD/B/C.I/MEM.1/5) y el informe de la reunión (TD/B/C.I/MEM.1/6).