



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

Distr. general
3 de febrero de 2011
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo
Comisión de Comercio y Desarrollo
**Reunión multianual de expertos sobre transporte
y facilitación del comercio**
Tercer período de sesiones
Ginebra, 8 a 10 de diciembre de 2010

**Informe de la Reunión multianual de expertos
sobre transporte y facilitación del comercio sobre
su tercer período de sesiones**

Celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 8 al 10 de diciembre de 2010

I. Resumen del Presidente

1. El tercer período de sesiones de la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio, titulado "Nuevos retos y acontecimientos recientes que afectan al transporte y la facilitación del comercio", se celebró del 8 al 10 de diciembre de 2010 en cumplimiento de una decisión adoptada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 55º período de sesiones y del mandato aprobado al respecto, y de conformidad con los párrafos 107 y 164 a 168 del Acuerdo de Accra. Los expertos tuvieron ante sí la nota de antecedentes TD/B/C.I/MEM.1/8 preparada por la secretaria.
2. La reunión sirvió de foro para debatir las últimas novedades y los nuevos problemas surgidos en relación con el transporte internacional y la facilitación del comercio. Los expertos participantes eran funcionarios de ministerios de comercio y de transporte y de administraciones de aduanas y representantes del sector privado, de los medios académicos y de organizaciones internacionales y regionales.
3. La reunión se estructuró en las siguientes sesiones principales:
 - a) Novedades recientes en materia de facilitación del transporte y el comercio;
 - b) Novedades recientes en materia de facilitación del comercio;
 - c) Nuevos problemas que afectan al transporte y al comercio a nivel mundial;
 - d) Principales novedades en materia de reglamentación;
 - e) La utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) en la logística, la facilitación del comercio y la seguridad de la cadena de suministro.

A. Declaraciones de apertura

4. En su discurso de apertura, el Secretario General Adjunto de la UNCTAD, el Sr. Petko Draganov, puso de relieve la importancia del transporte y la facilitación del comercio como partes integrantes del comercio internacional. Destacó que se trataba de cuestiones de particular interés para los países en desarrollo sin litoral (PEDSL) y los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID) que, si bien tenían problemas diferentes, afrontaban dificultades similares debido a la distancia que los separaba de sus interlocutores comerciales. En general, los principales obstáculos a que se enfrentaban los países en desarrollo —en particular los PEDSL y los PEID— eran la falta de infraestructuras, la ineficacia de los servicios logísticos y el carácter engorroso de los trámites comerciales, que provocaban retrasos en los pasos fronterizos y los puertos. Estos factores incidían considerablemente en los costos del transporte y el comercio, que determinaban en gran medida los resultados del comercio exterior y la competitividad de los países en desarrollo. Dado que más del 80% del volumen del comercio mundial se transportaba por mar, también era conveniente tener en cuenta la creciente importancia de las consideraciones de sostenibilidad del transporte marítimo. A este respecto, destacaban en particular algunas medidas de reglamentación adoptadas recientemente bajo los auspicios de la Organización Marítima Internacional (OMI) con objeto de apoyar la sostenibilidad del transporte marítimo.
5. La Sra. Anne Miroux, Directora de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD, destacó en su discurso que para mejorar los resultados comerciales y la competitividad de los países en desarrollo se requerirían intervenciones de política que tuvieran en cuenta los problemas relacionados con el transporte. Los objetivos de política como la facilitación del transporte y el comercio, la eficiencia en función de los costos y

energética de los servicios de transporte, la seguridad de la cadena de suministro y la sostenibilidad ambiental debían combinarse en un marco de política global y estratégico. Además, al formular ese marco, las autoridades debían tener presentes una serie de factores que incidían en la logística comercial, entre otros, la crisis financiera, la evolución del precio del petróleo y su repercusión en los costos del transporte y el comercio, el cambio climático y su impacto en el transporte y el comercio, la seguridad de la cadena de suministros y los requisitos normativos al respecto, las normas ambientales relativas a la sostenibilidad del transporte marítimo y la promoción del uso de TIC. La Sra. Miroux destacó que la reunión brindaba la oportunidad de intercambiar experiencias nacionales valiosas y lecciones aprendidas con respecto a prácticas óptimas y posibles políticas, así como de estudiar la forma de dar respuesta a las preocupaciones de los PEDSL y los PEID.

6. El Sr. José María Rubiato, Funcionario Encargado de la Subdivisión de Logística Comercial, presentó a continuación la nota de antecedentes preparada por la secretaría para la reunión. Destacó las principales cuestiones examinadas en el documento y señaló los principales desafíos y oportunidades en materia de transporte y facilitación del comercio a nivel nacional, regional e internacional. Se señalaron varias cuestiones pertinentes a la atención de los participantes en la reunión de expertos para centrar y facilitar sus deliberaciones.

7. Varias delegaciones elogiaron a la UNCTAD por la oportunidad y conveniencia de la organización de este período de sesiones de la Reunión de expertos, habida cuenta de la pertinencia de los temas tratados y de los importantes problemas a que se enfrentaban los Estados miembros para desarrollar el transporte y el comercio. También se felicitó a la secretaría por la calidad de la documentación de antecedentes preparada y por la elevada cualificación de los ponentes invitados.

B. Novedades recientes en materia de facilitación del transporte y el comercio

8. A modo de introducción, la secretaría destacó que el transporte marítimo se enfrentaba a varios retos en el contexto del descenso de la actividad económica mundial en los dos últimos años, a saber, la disminución del nivel del comercio marítimo, la reducción de los fletes y, paradójicamente, el aumento del número de buques y de su tamaño. El consiguiente desequilibrio entre la oferta y la demanda había repercutido negativamente en el nivel de los fletes. Otros retos a que se enfrentaba el transporte eran la necesidad de aplicar las prescripciones reglamentarias y garantizar su cumplimiento, la fluctuación de los costos del combustible, el desarrollo limitado de los servicios multimodales, la reducida frecuencia de los servicios de transporte y el diverso nivel de adopción de medidas de facilitación del comercio.

9. Los expertos y oradores también abordaron algunos de los principales problemas relacionados con los puertos y su acceso por los países sin litoral. Se afirmó que los puertos eran esenciales para el crecimiento del comercio en las regiones y economías en las que estaban ubicados. En el actual contexto de globalización, los puertos debían adaptarse a las nuevas exigencias del mercado, en particular a las limitaciones a la construcción en los puertos existentes y a la sofisticación cada vez mayor de los equipos para hacer frente al aumento de tamaño de los buques. Esta circunstancia también afectaba a los PEDSL, que no tenían muchas opciones a la hora de elegir puertos alternativos. Se planteó que, a largo plazo, al planificar las infraestructuras de transporte y tener en cuenta las consideraciones de sostenibilidad, la adopción de un enfoque multimodal y orientado hacia la especialización podía ayudar a que los puertos desarrollaran sinergias positivas con su entorno geográfico y económico inmediato.

10. Como ejemplo de ese enfoque, un representante de una autoridad portuaria propugnó que se evaluaran las necesidades estratégicas para encontrar oportunidades de mercado y de comercio y habló de la necesidad de asumir el compromiso de adoptar políticas y medidas de desarrollo socialmente responsables, económicamente eficaces y ecológicamente sostenibles. Al ser las puertas de acceso a las principales rutas comerciales, los puertos debían organizarse para contar a mediano y largo plazo con la infraestructura necesaria para responder a la creciente demanda y contribuir al desarrollo social y económico del lugar en el que se encontraban. Con este fin, debían establecer redes y asociarse para asuntos institucionales con otros interlocutores del ámbito comercial y del transporte con objeto de garantizar la máxima calidad de los servicios sobre la base de capacidades en materia de personal altamente calificado.

11. Se señaló que, a veces, las cuestiones relativas al transporte y la facilitación del comercio competían con otras prioridades más inmediatas, en particular en los países menos adelantados (PMA). Sin embargo, teniendo en cuenta las perspectivas de desarrollo a largo plazo, los oradores subrayaron la importancia de que los gobiernos y asociados para el desarrollo dieran más prioridad a esas cuestiones. Se dijo que los PMA se enfrentaban al problema de que el bajo volumen del comercio y el escaso desarrollo de las infraestructuras de transporte, aumentaban los costos del transporte y otros costos de transacción. Ese aumento de los costos del transporte obstaculizaba a su vez el comercio, haciendo que a los PMA les resultara difícil lograr las economías de escala necesarias para atraer servicios de transporte económicos y frecuentes.

12. Los PMA también podrían beneficiarse de los acuerdos de la Organización Mundial del Comercio (OMC) sobre facilitación del comercio. Dado que el futuro de las negociaciones de la OMC sobre esta cuestión era incierto, los expertos consideraban que, en vista de la vulnerabilidad cada vez mayor de los PMA, los miembros de la OMC debían llegar a un pronto acuerdo sobre asistencia técnica y fomento de la capacidad para los PMA. Las cuestiones relativas al transporte y la facilitación del comercio afectaban en particular al comercio exterior de los PEDSL, dada su dependencia de los puertos de los países de tránsito vecinos. Las recomendaciones para mejorar el transporte y la facilitación del comercio en los PMA se centraron principalmente en tres esferas. En primer lugar, los propios PMA debían dar prioridad al transporte y la facilitación del comercio e incluir reformas e inversiones en sus planes nacionales de desarrollo. En segundo lugar, en cuanto a la infraestructura, los servicios de transporte y la facilitación del transporte y el comercio, muchas de las soluciones prácticas requerirían el establecimiento de una cooperación regional. Por último, los PMA y sus asociados regionales seguirían dependiendo del apoyo financiero y técnico de la comunidad internacional.

13. Algunos expertos señalaron que la relación entre los países sin litoral y los países de tránsito no era equilibrada. Los comerciantes de los PEDSL dependían de la infraestructura y la normativa de los países de tránsito vecinos para obtener acceso a sus puertos y a los mercados de ultramar. Por otra parte, a los países de tránsito les preocupaba que la carga declarada en tránsito fuera efectivamente importada sin pagar derechos de aduana. Para responder a esas preocupaciones, los países de tránsito habían adoptado diversas medidas, como escoltas aduaneras, sistemas de seguimiento de la carga y sistemas de garantía, que podían convertirse fácilmente en un obstáculo al comercio. Los expertos señalaron que, a fin de mejorar la situación de los PEDSL y la relación entre éstos y los países en desarrollo de tránsito, debían adoptarse medidas de facilitación del transporte y el comercio de manera integral y coherente. Por ejemplo, el desarrollo de la infraestructura debía ir acompañado de una labor de simplificación y armonización de los requisitos y procedimientos reglamentarios tanto a nivel nacional como regional.

14. Se destacó que una solución viable para facilitar el comercio y el tránsito de los productos de los PEDSL consistía en crear corredores simplificando la reglamentación

mediante acuerdos de tránsito bilaterales o regionales. Sin embargo, a menudo era muy difícil aplicar esos acuerdos adecuadamente, ya que solía faltar la voluntad política necesaria para armonizar las reglamentaciones y procedimientos de los países vecinos. Se citó como ejemplo positivo un proyecto piloto por el que varios países de África occidental habían introducido a lo largo del corredor sistemas electrónicos de vigilancia para el seguimiento de la carga, un sistema de garantía de pago y procedimientos aduaneros virtuales. Esas medidas no sólo facilitaban el comercio y el transporte, sino que también mejoraban las relaciones y la confianza entre los PEDSL y los países de tránsito vecinos y evitaban que las mercancías en tránsito se desviarán al mercado local de un país de tránsito. No obstante, esas soluciones debían ir más allá de la facilitación del transporte y el comercio y abarcar también la liberalización de los mercados de transporte, el desarrollo de infraestructuras y soluciones de logística como puertos secos.

15. Con respecto a las consecuencias de un futuro acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio, algunos participantes destacaron la importancia del artículo V del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) para los PEDSL y señalaron que las repercusiones de las negociaciones en curso en esos países eran aún inciertas. Se dijo que los PEDSL no debían tener expectativas poco realistas de los beneficios que podía aportarles dicho acuerdo. Con independencia de que hubiera un futuro acuerdo de la OMC, los países en desarrollo tanto sin litoral como de tránsito podían beneficiarse de una estrecha cooperación en la aplicación de las medidas de facilitación del comercio, que en lo posible deberían basarse en las normas internacionales vigentes. Se llamó la atención sobre el hecho de que la facilitación del comercio de tránsito no sólo era importante para los PEDSL, sino para el comercio internacional de casi todos los países, y que muchos países sin litoral eran a su vez importantes países de tránsito para sus vecinos costeros.

C. Novedades recientes en materia de facilitación del comercio

16. La secretaría explicó que la reforma de la facilitación del comercio estaba avanzando a nivel nacional, regional y multilateral. La inclusión de la facilitación del comercio en la Ronda de Doha para el Desarrollo auspiciada por la OMC era a la vez el resultado y la causa de que se prestara más atención a la facilitación del comercio. Alrededor del 25% de los acuerdos comerciales regionales vigentes contenían disposiciones en materia de facilitación del comercio y la mayor parte de las negociaciones regionales en curso incluían tales disposiciones. Por ello, era importante garantizar una gestión eficaz de la interacción entre las iniciativas regionales y multilaterales de facilitación del comercio y racionalizar los compromisos internacionales con estrategias nacionales de desarrollo.

17. Numerosos expertos destacaron diversas razones por las que un acuerdo multilateral de facilitación del comercio era importante para los países en desarrollo. La investigación cuantitativa sugería que dicho acuerdo tendría importantes efectos positivos en los servicios de logística y transporte internacional y, por consiguiente, en el comercio y el desarrollo de los países. Además, un acuerdo multilateral contribuiría a mejorar la seguridad jurídica. Asimismo, podría ayudar a algunos países a consolidar los resultados de las reformas nacionales de facilitación del comercio y a obtener el impulso político necesario a nivel nacional para dar prioridad a la facilitación del comercio como parte de la estrategia general de desarrollo nacional. Sobre todo, ayudaría a los comerciantes y proveedores de servicios de todo el mundo a trabajar en un marco internacional más armonizado, ya que las prescripciones nacionales se basarían en las mismas reglas y normas internacionales. Los expertos que representaban al sector privado, en particular, subrayaron su interés en que las reformas nacionales y regionales se basaran en instrumentos multilaterales.

18. Los expertos reiteraron que la futura aplicación de un acuerdo multilateral de facilitación del comercio dependería de la existencia de marcos institucionales efectivos,

tanto a nivel multilateral (por ejemplo, un comité de facilitación del comercio en la OMC) como a nivel nacional (por ejemplo, comités nacionales de facilitación del comercio). También dependería de la aplicación efectiva del principio de trato especial y diferenciado para garantizar que los países en desarrollo y los PMA recibieran la asistencia técnica necesaria y no estuvieran obligados a cumplir compromisos en caso de no tener la capacidad de aplicación necesaria.

19. El cumplimiento de los compromisos asumidos a nivel multilateral requeriría a menudo una cooperación regional, mientras que los compromisos regionales en materia de facilitación del comercio complementarían los contraídos en el ámbito multilateral. Los expertos destacaron la necesidad de ratificar y aplicar ampliamente los instrumentos internacionales de facilitación del transporte y el comercio.

20. La proliferación de acuerdos comerciales regionales era un problema tanto para los comerciantes como para los organismos, que necesitaban medidas de facilitación del comercio que permitieran a las aduanas y demás organismos hacer frente eficazmente a la maraña de acuerdos y a la aplicación de normas de origen. A modo de ejemplo, se explicó que los diferentes acuerdos regionales contenían distintas prescripciones en cuanto a la aceptación de los certificados de origen o los informes de las pruebas de laboratorio emitidos por diferentes entidades.

21. Con respecto a los compromisos regionales en materia de facilitación del comercio, se corría el riesgo de aplicar procedimientos diferentes a las importaciones procedentes de distintos interlocutores comerciales. Al parecer, algunas medidas de facilitación del comercio contenidas en acuerdos comerciales regionales (ACR) eran no preferenciales, es decir, beneficiaban tanto a las partes como a los Estados que no eran partes en el ACR. Esas medidas consistían, por ejemplo, en el establecimiento de una ventanilla única nacional y de entornos comerciales sin papel y, por lo general, se aplicaban por igual a las corrientes comerciales de todos los interlocutores comerciales. Por otra parte, también se había demostrado la existencia de medidas que se aplicaban con carácter preferencial entre las partes en el ACR en cuestión, por lo que discriminaban a los terceros. Esas medidas podían consistir, por ejemplo, en la provisión de resoluciones anticipadas, la armonización de los trámites aduaneros y derechos y cargas acordados exclusivamente entre las partes en un ACR y en la aplicación de normas regionales. Se sugirió que los ACR incluyeran el mayor número posible de disposiciones no discriminatorias de facilitación del comercio y que, en la medida de lo posible, "multilateralizaran" el resto de las disposiciones preferenciales de facilitación del comercio. Se citó como ejemplo el abandono de las normas regionales para adoptar normas internacionales o la adopción unilateral de derechos y cargas no discriminatorios.

22. Los expertos examinaron casos en que los procesos de integración regional habían contribuido a que se promovieran y aplicaran reformas de la facilitación del comercio a nivel nacional. Se citó el ejemplo de un PMA africano con escasa capacidad de producción interna y gran dependencia de las importaciones que había diseñado y puesto en marcha un programa nacional de facilitación del comercio basado en iniciativas regionales para afrontar las consecuencias de la crisis económica mundial. Esa experiencia positiva podía servir de modelo para otras situaciones similares.

23. En respuesta al crecimiento del comercio y el aumento de la demanda de facilitación del comercio, muchos países habían creado instituciones y grupos de trabajo oficiosos a nivel nacional para contar con la participación de los principales interesados nacionales en los procesos de reforma, incluidos los comerciantes y proveedores de servicios del sector privado. Se afirmó que las autoridades aduaneras debían asumir un papel clave en dichos procesos y que, en la práctica, ello solía implicar la ratificación y aplicación del Convenio de Kyoto revisado de la Organización Mundial de Aduanas (OMA), incluido su Código de

Ética. Varias experiencias nacionales destacaron la necesidad de contar con mecanismos de colaboración y cooperación efectiva entre todos los interesados.

24. Una delegación opinó que uno de los principales problemas de los países en desarrollo era la financiación de los proyectos de construcción de infraestructura de transporte. Era importante que las organizaciones y bancos internacionales ofrecieran más asistencia técnica y financiera en función de las necesidades técnicas de los países en desarrollo. La delegación añadió que sería necesario dotar a los países en desarrollo de las tecnologías y equipos necesarios para desarrollar su infraestructura de comercio y transporte, en particular mejorando el transporte aéreo y las instalaciones portuarias, y que, en ese contexto, era esencial transferir la tecnología pertinente a los países en desarrollo para acelerar y facilitar el comercio y el transporte. También se consideraba fundamental desarrollar redes nacionales de transporte complementadas por redes regionales de carreteras, especialmente para subsanar la falta de conexiones entre Europa oriental y Asia occidental.

D. Nuevos problemas que afectan al transporte y al comercio a nivel mundial

25. La secretaria señaló que, en el contexto de una economía mundial cada vez más integrada, las infraestructuras y los servicios de transporte debían ser más eficientes, rentables, fiables y ecológicamente sostenibles. No obstante, resultaba difícil atender esas exigencias a causa de la creciente preocupación suscitada por una serie de problemas mundiales como la creciente presión sobre los suministros de energía convencionales y las repercusiones de los elevados precios del petróleo en los costos del transporte y el comercio, así como los posibles efectos del cambio climático en el transporte y el costo de la adopción de medidas de adaptación eficaces. En este período de sesiones, las intervenciones y debates se centraron en esos problemas y en la forma de abordarlos eficazmente, en particular teniendo presentes las preocupaciones de los países en desarrollo.

26. Un representante de la Agencia Internacional de la Energía (AIE) destacó que era probable que los actuales desequilibrios entre la oferta y la demanda de petróleo aumentarían debido al incremento de la demanda, especialmente en las regiones en desarrollo emergentes, para atender sus necesidades de movilidad y crecimiento. Cabía prever de forma realista limitaciones de oferta y un estancamiento (o incluso un nivel máximo) de la producción mundial de petróleo. Las principales conclusiones del *World Energy Outlook 2010* de la AIE indicaban que las presiones en los mercados de la energía harían subir los precios del petróleo y, al mismo tiempo, aumentarían el costo de mantener el cambio climático a niveles razonables. Se preveía que los niveles del precio del petróleo variarían según las diferentes hipótesis de políticas, pero había claros indicios de que la "era del petróleo barato" había terminado y que, si no se adoptaban medidas de política, los precios del petróleo aumentarían sustancialmente.

27. Si bien las necesidades de energía podían atenderse parcialmente aumentando la producción de otras formas de energía, como el gas líquido y el petróleo no convencional, esas opciones seguían siendo costosas y teniendo una altísima intensidad de carbono. Una medida fundamental para solucionar el problema sería reducir la demanda de energía para aliviar la presión sobre el mercado. En este contexto, la eliminación gradual de las subvenciones a los combustibles fósiles podría ser una medida eficaz para reducir la demanda de energía y alcanzar los niveles adecuados de precios. En respuesta a una pregunta sobre las diferencias entre las subvenciones concedidas, por ejemplo, por los Estados Unidos, China y la Unión Europea, se explicó que la metodología utilizada por la AIE para calcular las subvenciones mundiales se basaba en la diferencia entre los precios establecidos y los precios del mercado internacional.

28. Según la AIE, el sector del transporte podría lograr reducir su dependencia de los combustibles fósiles y sus emisiones de carbono mediante una combinación de mejoras con elevado nivel de eficiencia en todos los modos de transporte, la adopción de combustibles alternativos y la promoción de transferencias entre los modos de transporte (por ejemplo, de camión a ferrocarril). Los sistemas de transporte basados en gran medida en el carbono planteaban riesgos específicos para el comercio de los países en desarrollo debido a sus consecuencias financieras. Sin embargo, esos costos podían reducirse mejorando la eficiencia y utilizando combustibles distintos del petróleo.

29. Para comprender mejor la forma en que el aumento de los precios del petróleo y de los costos de los combustibles afectaba a los costos del transporte y al comercio internacional, un orador de Vivid Economics presentó los resultados de un estudio empírico sobre la cuestión que había realizado recientemente, encargado por la OMI. El estudio tenía por objeto conocer mejor la posible repercusión de las propuestas de medidas de mercado que se estaban estudiando en la OMI para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte marítimo internacional. En el estudio se estimaban los efectos del aumento de los precios del combustible para buques en los fletes y los efectos del aumento de los fletes en los consumidores y productores. Teniendo en cuenta la perspectiva de los países en desarrollo, se analizaron varios mercados, en particular los de cereales y mineral de hierro, y el comercio en contenedores y petroleros.

30. El orador destacó que los efectos del aumento de los costos de la energía variaban según los productos y rutas, en función del mercado de transporte marítimo y de productos, y que era preciso realizar más estudios empíricos teniendo en cuenta los intereses específicos de cada país. En ese contexto, se hizo referencia a un estudio sobre la cuestión realizado por la secretaría de la UNCTAD, titulado *Oil Prices and Maritime Freight Rates: An Empirical Investigation* (Precios del petróleo y tarifas de los fletes marítimos: investigación empírica) (UNCTAD/DTL/TLB/2009/2). A más largo plazo, una modificación de los costos del combustible podría alterar la estructura de los intercambios comerciales, ya que la competitividad de los productores de diferentes lugares variaba a consecuencia del aumento de los costos del transporte. Se constató que la elasticidad de la relación entre los fletes y los precios del combustible para buques variaba según las rutas de navegación y el tipo de comercio. En respuesta a la pregunta de si había un punto por debajo del cual los costos del transporte ya no dependían de los precios del petróleo, se señaló que entraban en juego muchos factores y que existía una diferencia entre el aumento sistémico y permanente de los precios del petróleo y la volatilidad. Esos factores influían en el grado de respuesta de los costos del transporte a las variaciones de los precios del petróleo. La transferencia de los costos del aumento de los fletes a los precios de los productos también variaba entre casi 0% y un 100% según el producto y el mercado, lo que significaba que en algunos casos el aumento de los costos repercutía efectivamente en el consumidor y en otros en el productor. Por consiguiente, era importante tener en cuenta la estructura competitiva del mercado analizado; no todo aumento de los fletes repercutiría totalmente en los consumidores.

31. A este respecto, surgió el importante mensaje de que era necesario responder de manera activa a los efectos del aumento de los costos del combustible haciendo ajustes económicos estructurales y buscando la forma de adaptarse a los nuevos niveles de los precios. Para ello, era importante que los países conocieran plenamente sus esferas de especialización y competitividad, así como la estructura y los costos de sus economías, a fin de estar mejor preparados de cara al futuro. Era esencial seguir investigando e intercambiando información para conocer mejor las repercusiones económicas del aumento de los costos del transporte, lo que implicaba tratar de comprender mejor la influencia de los precios del petróleo en los fletes y los consiguientes efectos en el comercio. La UNCTAD, en cooperación con otras organizaciones, podía servir de foro y de plataforma para las investigaciones, la labor analítica y los debates pertinentes.

32. Un representante del Banco Mundial insistió en que el cambio tecnológico por sí solo podía no ser suficiente para lograr un transporte sostenible. Los costos del transporte constituían un obstáculo significativo al comercio. En este contexto, se planteó la cuestión de si la evolución mundial del medio ambiente —incluido el cambio climático— suponía una amenaza para los costos comerciales. De seguir todo igual, se esperaba que el sector del transporte siguiera siendo con mucho uno de los mayores consumidores de petróleo y se convirtiera en el principal emisor de carbono y era poco probable que esa situación cambiara si no se producía un cambio tecnológico. Se señaló que las alternativas (es decir, las tecnologías relacionadas con los combustibles y los motores) tenían limitaciones inherentes (por ejemplo, los biocombustibles de primera generación), que dificultaban su amplia difusión.

33. Asimismo, se señaló que una subida de los costos del combustible o el carbono debido a sus efectos sobre el cambio climático podía aumentar los costos del transporte. Sin embargo, la globalización, los cambios en la estructura del comercio internacional y el aumento de la relación entre valor y peso del comercio internacional limitaban el posible aumento de los costos de transporte. Para mantener bajos los costos del transporte internacional, las medidas de adaptación al cambio climático debían reducir los riesgos de los trastornos causados por los fenómenos climáticos extremos. Además, era imprescindible mejorar el transporte multimodal, en particular mediante transferencias entre modos de transporte. Una delegación señaló que, en el caso de los PEDSL, siempre había que pensar en términos de transferencia entre modos de transporte, y que se podía considerar como opción el uso de las vías fluviales. Asimismo, era interesante tener en cuenta la relación entre valor y peso en la medida en que permitía evaluar los beneficios comerciales que podían derivarse de centrarse en el comercio de productos que requerían menos transporte. Por otra parte, era importante que las medidas encaminadas a reducir la dependencia de los combustibles fósiles —mediante el uso de alternativas— tuvieran en cuenta la perspectiva de los PEDSL.

34. La experiencia nacional de Etiopía había demostrado que, si bien el costo de la adaptación en la esfera del transporte podía ser elevado, la introducción de medidas de adaptación para el desarrollo y el mantenimiento de la infraestructura vial era fundamental para la viabilidad del comercio agrícola y el desarrollo económico del país. Este caso concreto puso de relieve la necesidad de tomar medidas de adaptación al cambio climático en la esfera del transporte para apoyar el comercio y el desarrollo y demostró que los costos asociados a la adaptación variaban según la ubicación geográfica, el nivel de desarrollo y la estructura de la economía y el comercio.

35. En general, las intervenciones y los debates relacionados con los nuevos problemas que afectan al transporte y al comercio a nivel mundial demostraron que entre la energía, los costos del transporte y el cambio climático había una fuerte vinculación que entrañaba un conjunto complejo y dinámico de interrelaciones y mecanismos de retroacción.

36. En la reunión se hizo una exposición sobre la experiencia nacional de Azerbaiyán en materia de facilitación del comercio, en particular sobre los criterios del país para desarrollar su servicio de aduanas. Entre los principales objetivos de la política nacional de transporte de Azerbaiyán figuraban el desarrollo de las infraestructuras de transporte y la mejora de la legislación sobre transporte.

E. Principales novedades en materia de reglamentación

37. La secretaría tomó en cuenta el valor de las externalidades negativas del transporte marítimo (por ejemplo, la contaminación del mar y la atmósfera y los peligros y riesgos para la seguridad y la salud humanas), lo que ocasionó un aumento de costos. Puesto que

las consideraciones sociales y ambientales adquirirían tanta importancia como los imperativos económicos, cada vez cobraba más relieve la sostenibilidad del transporte marítimo que se convertía en un objetivo estratégico esencial para el sector del transporte marítimo, sus usuarios y sus reguladores. En la sesión sobre las novedades en materia de reglamentación se destacó la importancia de la sostenibilidad del transporte marítimo y se atendió a tres conjuntos de instrumentos jurídicos internacionales.

38. Los expertos examinaron el régimen jurídico internacional de indemnización por contaminación procedente de buques, con especial interés en el Convenio Internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas de 1996, modificado en abril de 2010 por un Protocolo aprobado bajo los auspicios de la OMI. El Convenio sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP), que aún no había entrado en vigor, se basaba en el sólido marco jurídico internacional que regulaba la indemnización por la contaminación causada por los petroleros y estaba administrado por los Fondos Internacionales de indemnización de daños debidos a la contaminación por hidrocarburos (FIDAC). El Convenio, modificado por su Protocolo, estableció un sistema de pago de indemnizaciones por niveles en caso de accidentes marítimos relacionados con sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, como los productos químicos. Puesto que las economías de muchos países costeros e insulares en desarrollo eran muy dependientes de la pesca y el turismo, los daños derivados de contaminaciones ocasionadas por buques representaban una posible amenaza económica considerable. Por consiguiente, la ratificación de los instrumentos jurídicos internacionales al respecto podía aportar beneficios importantes a esos Estados.

39. Un orador hizo una presentación general detallada de las principales características de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes en relación con la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas ocasionada por buques, y del importante papel que desempeñaban los FIDAC en la tramitación de las demandas de indemnización correspondientes. Se citaron ejemplos históricos y recientes de vertidos de hidrocarburos y las consiguientes demandas de indemnización. En la presentación se destacaron las ventajas del sistema por niveles, que repartía la responsabilidad y la obligación de indemnización entre los propietarios y los dueños de la carga y los Estados miembros destinatarios de la carga que contribuían a un fondo. Los FIDAC otorgaban indemnizaciones sustanciales cuando una contaminación generaba reclamaciones superiores al límite de la responsabilidad exigible al propietario. En caso de contaminación, los países que no importaban grandes cantidades de petróleo o sustancias nocivas o peligrosas podían recibir indemnizaciones cuantiosas sin necesidad de aportar contribuciones de consideración. Para algunos países, es decir, los que no hacían grandes importaciones, el posible riesgo económico sería, de hecho, mínimo. En cuanto al Convenio sobre sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, era importante señalar que los incidentes con ese tipo de sustancias, aunque menos frecuentes y de menor alcance que los de contaminación por hidrocarburos, tenían consecuencias potencialmente devastadoras, que a menudo conllevaban muertos y heridos. Por consiguiente, la entrada en vigor de la modificación del Convenio SNP contribuiría a colmar una brecha importante de la normativa y beneficiaría considerablemente a la comunidad internacional.

40. Otro experto indicó que los FIDAC debían facilitar la aplicación del Convenio, por ejemplo, prestando asistencia técnica y mediante actividades de fomento de la capacidad y de divulgación, que se podrían reforzar en cooperación con la OMI.

41. Uno de los mensajes esenciales surgidos del debate fue que el sistema de los FIDAC y el Convenio SNP podían ofrecer soluciones beneficiosas para todos los interesados, especialmente los Estados costeros cuyo bienestar económico dependía en gran medida de sus recursos marítimos, la biodiversidad, la pesca y el turismo. Además, se observó que los

casos de contaminación por hidrocarburos habían disminuido considerablemente con el tiempo, debido a la aplicación generalizada de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes en materia de responsabilidad e indemnización. Así pues, la entrada en vigor de un régimen jurídico que abarcara los accidentes de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas también aumentaría la seguridad del transporte marítimo. Se alentó a los expertos a que informaran a los dirigentes de sus administraciones públicas respectivas acerca de los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes y a que considerasen las posibles ventajas que entrañaría su ratificación. En ese contexto, se sugirió que los organismos de desarrollo, junto con la OMI y los FIDAC, debían ocuparse de facilitar la ratificación y aplicación generales de esos instrumentos en los países en desarrollo.

42. Un representante de la OMI destacó que el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques era otro instrumento jurídico importante que afectaba fundamentalmente a la sostenibilidad medioambiental y la salud y la seguridad humanas. Aprobado en 2009 bajo los auspicios de la OMI, el Convenio preveía normas mundiales de reciclaje de los buques para el transporte marítimo internacional y las actividades de reciclaje de los buques. Presentaba particular interés para los cinco países que trataban aproximadamente el 98% del tonelaje desguazado, a saber, China, la India, Bangladesh, el Pakistán y Turquía. El reciclaje de buques constituía una fuente de empleo e ingresos importante, que incluía la comercialización posterior de piezas y componentes de los buques reciclados (por ejemplo, motores, equipo, mobiliario). Entre los factores que influían en la decisión de reciclar buques estaban las variables fundamentales de la economía, las normas legales (como la eliminación gradual de los petroleros de un solo tanque) y el deterioro material de los buques. Se indicó que algunos PEDSL deseaban aprovechar la asistencia técnica de la OMI al respecto.

43. Un orador describió los antecedentes y las razones de la aprobación del Convenio de Hong Kong, y explicó los aspectos pertinentes de su estructura y sus requisitos esenciales, por ejemplo, los relativos a las instalaciones de reciclaje de buques y las medidas transitorias para la aceptación voluntaria de los requisitos técnicos previstos en el Convenio. También se subrayaron las condiciones para la entrada en vigor del Convenio y se dijo que se podían tardar varios años en cumplirlas. El orador indicó que al negociar el texto del Convenio, se habían tenido que aceptar soluciones de compromiso para garantizar que las normas de reciclaje de buques fueran flexibles y universales y no socavaran la industria de reciclaje.

44. El representante de Turquía, país que ocupa el quinto puesto mundial en reciclaje de buques, destacó la importancia estratégica de esas actividades para la economía y el comercio de Turquía. Se consideraba que esa experiencia era un buen ejemplo de reciclaje "sostenible" de buques, por el uso de métodos y técnicas avanzados y por la buena gestión de los residuos del desguace. Los delegados de sus secretarías respectivas aclararon los límites legales entre el Convenio de Hong Kong y el Convenio de Basilea sobre el control de los movimientos transfronterizos de los desechos peligrosos y su eliminación, precisando que mientras que el Convenio de Hong Kong regulaba el reciclaje de buques "hasta la entrada en el centro de reciclaje", el Convenio de Basilea regulaba la subsiguiente gestión de los desechos generados por el desguace del buque.

45. Teniendo en cuenta la dimensión social del transporte marítimo sostenible, los expertos también examinaron el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, aprobado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) en 2006, que aún no había entrado en vigor. Se dijo que el Convenio sobre el Trabajo Marítimo había agrupado y actualizado más de 65 normas de trabajo internacionales relativas a la gente de mar. El Convenio tenía por objeto proteger a los marinos atendiendo a la evolución de la situación del sector marítimo y estableciendo las condiciones laborales mínimas para el trabajo en un buque. Otro orador

subrayó que el Convenio era un ejemplo de la buena colaboración tripartita entre la industria marítima, los marinos y sus representantes, y los gobiernos.

46. Si bien la situación de las ratificaciones del Convenio era alentadora y en todas las regiones se procuraba acelerar el proceso de ratificación (por ejemplo, mediante actividades de cooperación técnica, seminarios, etc.) era muy importante que lo ratificaran países de todas las regiones, en especial los Estados donde se hallaban los principales puertos y la mayoría de los países de los marinos. Era esencial aplicarlo efectivamente a nivel nacional para asegurar el logro de los objetivos del Convenio. Estaba previsto que entrara en vigor en 2012.

47. Se informó a los asistentes de las actividades pertinentes realizadas por la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, y, más precisamente, se destacaron las actividades recientes que afectaban directamente a los PEDSL, por ejemplo, en cuanto a la aplicación del Programa de Acción de Almaty en las esferas del transporte y la facilitación del comercio. Se destacó la urgente necesidad de seguir ocupándose de cuestiones de interés para los PEDSL y se formularon varias recomendaciones sobre la manera de proceder, por ejemplo, mediante la aplicación efectiva del Programa de Acción de Almaty y la actuación coordinada de los organismos de las Naciones Unidas para apoyar a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

F. La utilización de las TIC en la logística, la facilitación del comercio y la seguridad de la cadena de suministro

48. La secretaría hizo una breve presentación de las posibilidades de que las TIC ofrecieran una serie de soluciones y opciones para abordar algunos de los principales retos planteados por la convergencia (y a veces el conflicto) de intereses de la logística, la facilitación del comercio y la seguridad de la cadena de suministro. La experiencia había enseñado que la automatización y la integración de los procedimientos aduaneros a nivel nacional y regional podían facilitar fundamentalmente el comercio legal y garantizar efectivamente la seguridad de las cadenas de suministro internacionales.

49. Se explicó que la UNCTAD tenía más de 25 años de experiencia en este ámbito, en particular gracias a su programa de Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) y que además ayudaba a los países a reformar y modernizar el sistema aduanero, ofreciéndoles soluciones informáticas integradas muy fiables para automatizar los procedimientos y operaciones de aduanas. El SIDUNEA, como actor importante en más de 90 países en desarrollo, PMA y países con economías en transición, también aportaba ventajas palpables a los gobiernos y la comunidad empresarial, por ejemplo, permitiendo una vigilancia precisa de los ingresos aduaneros, fortaleciendo las instituciones, imponiendo una mayor orientación hacia los servicios, y haciendo más previsibles, eficientes y transparentes los procedimientos aduaneros.

50. La experiencia nacional demostraba que aplicando soluciones informáticas modernas en el sector aduanero, en particular el programa SIDUNEA, se podía mejorar rápida y visiblemente la eficiencia de las administraciones de aduanas. Al mismo tiempo, los países en desarrollo, especialmente los PMA, seguían enfrentándose a múltiples problemas de automatización aduanera, en particular la falta de recursos económicos para infraestructuras y equipo, deficiencias en cuanto a información y capacitación, riesgos en cuanto a la observancia, resistencia ante el cambio, etc. En este sentido, era vital que los donantes internacionales siguieran prestando su apoyo para garantizar el éxito de los esfuerzos nacionales de modernización aduanera.

51. Al garantizar la aplicación coherente de las leyes a nivel nacional, aumentar la facilitación del comercio y apoyar los procesos administrativos "ecológicos", las funciones del programa informático del SIDUNEA permitían la interacción entre múltiples organismos, lo que conducía a la creación de sistemas de ventanilla única y de administración electrónica. La integración de esas funciones a nivel regional y global generaría ventajas más sustanciales a efectos de seguridad de la cadena de suministro.

52. La representante de la OMA informó de que la OMA promovía iniciativas importantes de interconexión de las administraciones de aduanas. Indicó que mediante su "Globally Networked Customs" la OMA pretendía lograr un sistema de intercambio de información entre los servicios de aduanas global, interconectado y en tiempo real que respaldara y mejorara: a) el funcionamiento del sistema de comercio internacional; b) el desempeño económico nacional; c) la protección de la sociedad; y d) la administración fiscal. En la sesión se presentó la versión 3 del modelo de datos aduaneros de la OMA, otra herramienta moderna para las administraciones de aduanas, que integraba series de datos armonizados, esquemas y mensajes en XML, modelos de procesos comerciales e información y los códigos internacionales normalizados, desde la perspectiva de la ventanilla única.

53. La OMA también informó del desarrollo de soluciones de ventanilla única en los pasos fronterizos, consistentes en dispositivos "inteligentes" que permitían a los comerciantes y transportistas interesados presentar información normalizada en un solo punto de entrada, para efectuar los trámites necesarios para la importación, la exportación y el tránsito. Esas soluciones debían permitir la presentación de los datos en un solo punto, desde el que se transmitirían a las autoridades competentes. Para abordar los problemas existentes se alentaba a todos los países, incluidos los PMA y los PEID, a que adoptaran el Marco Normativo para Asegurar y Facilitar el Comercio Global (Marco SAFE) y aplicaran sus principios y normas, con arreglo a la capacidad de cada país. Se indicó que el SIDUNEA cooperaba con la OMA y contribuía a elaborar y aplicar sistemas conformes.

54. Los expertos convinieron en que las TIC contribuían significativamente a la aplicación de políticas y técnicas modernas de gestión de riesgos a nivel nacional y regional y al logro de una mayor seguridad fiscal y material en toda la cadena de suministro. Los sistemas informáticos bien diseñados proporcionaban medios para identificar, evaluar, analizar, vigilar y afrontar los riesgos inherentes al cruce de fronteras y los trámites aduaneros. Asimismo podían ayudar considerablemente a los países en desarrollo, en particular los PEID, a afrontar las vulnerabilidades persistentes, como el tráfico de drogas, y las limitaciones de la oferta debidas específicamente a su situación geográfica, como sucedía, por ejemplo, en la región del Caribe.

55. Los expertos recalcaron que poner un sistema de gestión de riesgos integrado a disposición de todos los organismos de control podría facilitar y acelerar el despacho aduanero y portuario global. Además, se indicó que los países usuarios de África occidental y central, y también del Oriente Medio, habían desarrollado indicadores de desempeño basados en los datos del sistema y los usaban a nivel operativo e individual para redefinir los procesos de gestión y luchar contra la corrupción. En un país, el sistema SIDUNEA había potenciado la oferta de intercambio de datos y transferencia de documentos por medios electrónicos entre los operadores comerciales y los transportistas, al tiempo que había ayudado al país a mejorar la cooperación entre el servicio de aduanas, otros organismos públicos y el sector empresarial.

56. Los expertos indicaron que aplicando la gestión de riesgos a nivel regional se aumentaría la seguridad de la cadena de suministro regional y se facilitaría el comercio, al potenciar el intercambio de información de aduanas, la información para la seguridad aduanera y las estadísticas comerciales. Al mismo tiempo los expertos indicaron que la puesta en práctica de esa idea podía presentar algunas dificultades, por ejemplo, que los

sistemas informáticos del servicio de aduanas no fueran conformes con la legislación nacional, problemas de seguridad de las fronteras y la ausencia de voluntad política.

G. Sugerencias de futuras actividades de la UNCTAD

57. En los debates celebrados en las cinco sesiones temáticas, los expertos formularon varias propuestas sobre la función que podía desempeñar la UNCTAD para intensificar su labor en distintas esferas. A continuación se enumeran las sugerencias clasificadas en tres categorías basadas en los principales pilares de la labor de la UNCTAD.

Investigación y análisis

58. Los expertos consideraron que era importante proseguir la labor de investigación y análisis, así como el intercambio de información, para entender mejor algunos de los principales problemas del transporte internacional. Ello incluía investigar la relación entre los costes de la energía y los del transporte y la repercusión del aumento de los costos del transporte en la economía en general. Era necesario estudiar mejor cómo afectaban los precios del petróleo a los fletes y las consiguientes repercusiones en el comercio. En ese contexto había que aprovechar los trabajos empíricos existentes. La UNCTAD en cooperación con otros interlocutores pertinentes podía servir de foro y de plataforma para realizar una labor de investigación y análisis al respecto y también para intercambiar información y divulgar las conclusiones y resultados esenciales.

59. En el contexto de los debates sobre sostenibilidad y transporte marítimo y acerca de la contaminación marítima ocasionada por buques, se indicó que los organismos de desarrollo, junto con la OMI y los FIDAC por hidrocarburos debían actuar como facilitadores para conseguir la ratificación y aplicación general de esos instrumentos por los países en desarrollo.

60. Se destacó la necesidad urgente de seguir atendiendo a las cuestiones de interés para los PEDSL y se formularon algunas recomendaciones sobre el camino a seguir, por ejemplo, que se aplicara efectivamente el Programa de Acción de Almaty y que los organismos de las Naciones Unidas coordinaran sus actividades de apoyo a los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

Búsqueda de consenso

61. Con objeto de poner en práctica el concepto de ventanilla única, la UNCTAD debería seguir facilitando: a) el diálogo entre las administraciones de aduanas y demás organismos públicos y las empresas; y b) las asociaciones entre el sector público y el privado.

62. La continuación de la cooperación constructiva entre el programa SIDUNEA de la UNCTAD, la secretaría de la OMA y demás partes interesadas debería facilitar la promoción de las normas y mejores prácticas internacionales en el sector de aduanas, la aplicación práctica del concepto de ventanilla única y el desarrollo del intercambio de información aduanera a nivel bilateral, regional y global. Concretamente, se invitó a expertos del SIDUNEA a participar en la próxima reunión de la Red Mundial de Aduanas de la OMA en febrero de 2011.

63. El intercambio entre países beneficiarios, de sus experiencias de aplicación del SIDUNEA, ayudaba a que los Estados miembros de la UNCTAD conocieran los beneficios y las oportunidades derivados del uso de herramientas informáticas en el sector de aduanas, en particular para la gestión de riesgos. Convendría sistematizar un método de acopio y análisis de estudios de indicadores de desempeño, con el fin de armonizar la metodología

para ayudar a los países beneficiarios y fortalecer su capacidad de aplicación y vigilancia de indicadores al evaluar la ejecución de proyectos. Esas operaciones deberían continuar, en colaboración con la OMA, el Banco Mundial y otros organismos internacionales y regionales.

64. En cuanto a la relación entre los costos de la energía y los del transporte (incluidas sus consecuencias para el comercio y la competitividad), se sugirió que la UNCTAD, en colaboración con otras organizaciones, podía contribuir provechosamente a promover el debate, el diálogo y el intercambio de información al respecto, servir de foro y organizar reuniones y eventos, según procediera.

Asistencia técnica y fomento de la capacidad

65. Muchos expertos apreciaron mucho la asistencia técnica prestada por la UNCTAD a través de proyectos del SIDUNEA. El intercambio de ideas entre los expertos presentes mostró que la utilización de las TIC sería muy provechosa para las iniciativas de colaboración. Lo mismo podía decirse de la puesta en funcionamiento de sistemas de tránsito regionales, por ejemplo en el Oriente Medio y en África central. Esos sistemas brindaban la oportunidad de intercambiar datos a través de las fronteras y de aumentar la seguridad y el control, al tiempo que facilitaban el comercio legal.

66. Gracias a los estudios sobre la duración del despacho aduanero realizados en América Latina y el Caribe en el marco de proyectos financiados por el Banco Mundial, las administraciones de aduanas pudieron medir el tiempo transcurrido en promedio desde la llegada de las mercancías hasta su salida de aduana, e identificar los problemas y los obstáculos en cada etapa del despacho. El uso generalizado y sistemático de estos estudios permitiría mejorar y vigilar la eficiencia y eficacia de cada proceso, potenciando el uso de las TIC en aduanas.

67. Los participantes dijeron que valoraban varios proyectos de la UNCTAD recientes y en curso en materia de transporte y facilitación del comercio que apoyaban los mecanismos de colaboración nacionales y regionales. Esos proyectos debían continuar y los expertos convinieron en que ayudarían a los países en desarrollo a aprovechar todos los beneficios de la facilitación del comercio aplicada de manera coherente y respetando las normas internacionales vigentes al respecto. La utilización de normas internacionales aseguraría la convergencia entre medidas similares de facilitación del comercio aplicadas por distintos países, cuestión de particular importancia para los procedimientos de armonización entre los PEDSL y los países de tránsito.

68. Los expertos subrayaron que era importante fomentar la capacidad del personal en materia de gestión y desarrollo portuarios. En este sentido, los expertos elogiaron a la UNCTAD por su Programa de formación portuaria TrainForTrade, que era una herramienta esencial para solucionar muchos de los problemas mencionados anteriormente. El programa ofrecía formación efectiva a largo plazo para los funcionarios de puertos, ayudaba a establecer asociaciones entre los puertos y las comunidades portuarias, en el marco de distintas redes lingüísticas, y permitía intercambiar experiencias y mejores prácticas. Los expertos sugirieron que la UNCTAD continuara ampliando las redes del Programa de formación portuaria de TrainForTrade.

69. Algunos expertos indicaron también que en el contexto nacional, regional e internacional y en cooperación con las entidades internacionales pertinentes, la UNCTAD debía encargarse de prestar asistencia técnica y fomentar la capacidad en aspectos como el uso de la tecnología para: a) el transporte y el comercio; b) el desarrollo de infraestructuras y redes de transporte; y c) los sistemas de transporte sostenibles desde el punto de vista ecológico. Un delegado propuso que se organizaran más talleres sobre comercio y

transporte, incluido el de mercancías peligrosas, en coordinación con otras organizaciones internacionales, y opinó que la UNCTAD debía asumir un papel importante a ese respecto.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa

1. En su sesión plenaria de apertura, la Reunión multianual de expertos eligió la siguiente Mesa:

Presidente: Sr. Otto Hans Van Maerssen (Estados Unidos)

Vicepresidente y Relator: Sr. Ravi Bhattarai (Nepal)

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

2. En su sesión plenaria de apertura, la Reunión multianual de expertos aprobó el programa provisional del período de sesiones (véase el documento TD/B/C.I/MEM.1/7). El programa de la reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Nuevos retos y acontecimientos recientes que afectan al transporte y la facilitación del comercio.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

C. Resultado del período de sesiones

3. En su reunión plenaria de clausura, el viernes 10 de diciembre de 2010, la Reunión multianual de expertos acordó que la Presidencia prepararía un resumen de los debates (véase el capítulo I).

D. Aprobación del informe

4. También en su sesión plenaria de clausura, la Reunión multianual de expertos autorizó al Vicepresidente y Relator a que, bajo la autoridad del Presidente, ultimara el informe tras la conclusión de la reunión.

Anexo

Participantes*

1. Participaron en la reunión los representantes de los siguientes Estados miembros de la UNCTAD:

Albania	Líbano
Alemania	Liberia
Angola	Malí
Arabia Saudita	Marruecos
Argelia	Mauricio
Argentina	México
Azerbaiyán	Nepal
Bélgica	Nigeria
Bhután	Pakistán
Botswana	Paraguay
Brasil	República Árabe Siria
Camboya	República Centroafricana
Camerún	República Dominicana
Congo	Rwanda
Côte d'Ivoire	Santa Lucía
Emiratos Árabes Unidos	Santa Sede
Estados Unidos de América	Senegal
Etiopía	Suiza
Federación de Rusia	Trinidad y Tabago
Filipinas	Túnez
Gabón	Turquía
Ghana	Uganda
Haití	Venezuela (República Bolivariana de)
Irán (República Islámica del)	Viet Nam
Italia	Zimbabwe
Jordania	

2. Estuvo representado en la reunión de expertos el observador de:

Kosovo

3. Estuvieron representadas en la reunión de expertos las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Banco Asiático de Desarrollo
 Centro del Sur
 Comunidad Económica y Monetaria del África Central
 Organización de Estados del Caribe Oriental
 Organización Mundial de Aduanas
 Unión Europea

4. Asistieron al período de sesiones las siguientes organizaciones de las Naciones Unidas:

Centro de Comercio Internacional UNCTAD/OMC
 Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

* Véase la lista de participantes en el documento TD/B/C.I/MEM.1/Inf.3.

5. Asistieron al período de sesiones los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Banco Mundial
Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación
Organización Internacional del Trabajo
Organización Marítima Internacional

6. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Categoría general

Ingénieurs du monde

Categoría especial

Asociación de Transporte Multimodal Internacional (IMMTA)

7. Se invitó a participar en la reunión de expertos a los siguientes panelistas (por orden de intervención):

Sr. Ravi **Bhattarai**, Representante Permanente Adjunto de Nepal (Comercio/OMC) en Ginebra

Sr. José Luis **Barettino**, Autoridad Portuaria de Gijón (España)

Sr. Carlos **Enríquez**, Consejero de la Misión Permanente de México ante la OMC en Ginebra

Sr. Shintaro **Hamanaka**, Economista del Banco Asiático de Desarrollo

Sr. Ousmane **Mbengue**, Inspector Principal de Aduanas de categoría superior, Director de Facilitación y Asociación (Senegal)

Sr. Nhoung **Mondol**, Jefe Interino de la Oficina de Notificación, Departamento de Notificación y Cumplimiento de Normas, Ministerio de Comercio (Camboya)

Sr. Purushottam **Ojha**, Secretario del Ministerio de Comercio y Suministros (Nepal)

Sr. R. **Rauniar**, Director General, Interstate Multi-Modal Transport Pvt Ltd. (Nepal)

Sr. Javad **Gasimov**, Primer Jefe Adjunto, Organización de Control Aduanero (Dirección), Comité Estatal de Aduanas (Azerbaiyán)

Sr. Lew **Fulton**, Especialista Superior en Energía del Transporte, División de Política de Tecnología Energética, Agencia Internacional de la Energía

Sr. Simon **Baptist**, Engagement Manager, Vivideconomics

Sr. Andreas **Kopp**, Economista principal sobre transporte; Energy, Transport and Water Department; Banco Mundial

Sr. Jerry **Rysanek**, Presidente, 1992 Asamblea de los FIDAC, y Director Ejecutivo, International Marine Policy, Transport (Canadá)

Sr. Nikos **Mikelis**, Senior Implementation Officer, OMI

Sra. Cleopatra **Doumbia-Henry**, Directora del Departamento de Normas Internacionales del Trabajo de la OIT

Sra. Susanne **Aigner**, Subdirectora, Observancia y Facilitación, OMA (Bélgica)

Sra. Deontee **King-Sackie**, Comisionada, Administración de Aduanas y Consumo (Liberia)

Sr. Peter **Terence Leonard**, Director de Facilitación del Comercio, Ministro de Relaciones Exteriores, Inversión y Comercio Internacional (Santa Lucía)