



## Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general  
19 de septiembre de 2012  
Español  
Original: inglés

---

### Junta de Comercio y Desarrollo

#### Comisión de Comercio y Desarrollo

Cuarto período de sesiones

Ginebra, 12 a 16 de noviembre de 2012

Tema 4 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 ha sido elaborado por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD para describir sucintamente las actividades relacionadas con aspectos del transporte y la facilitación del comercio de conformidad con los párrafos pertinentes del Acuerdo de Accra.

En el informe se destaca la labor realizada entre los períodos de sesiones tercero y cuarto de la Comisión de Comercio y Desarrollo, en 2011 y el primer semestre de 2012, en relación con los tres pilares principales de la UNCTAD: a) las actividades de asistencia técnica y fomento de la capacidad; b) la investigación y el análisis sobre facilitación del comercio y el transporte; y c) las actividades intergubernamentales y de búsqueda de consenso.

## Introducción

1. La labor realizada por la UNCTAD en la esfera del transporte y la facilitación del comercio desde el tercer período de sesiones de la Comisión corresponde al mandato establecido en relación con esas cuestiones en el Acuerdo de Accra. Las actividades que se presentan a continuación siguiendo el orden de los párrafos del Acuerdo de Accra reflejan factualmente la labor realizada por la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística en el tiempo comprendido entre los períodos de sesiones tercero y cuarto de la Comisión de Comercio y Desarrollo, en 2011 y el primer semestre de 2012.

### **Cuadro 1. Párrafos del Acuerdo de Accra sobre la asistencia técnica relacionada con el transporte y la facilitación del comercio**

107. 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.

166. 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.

167. 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.

## I. Actividades de asistencia técnica y de fomento de la capacidad

2. En el período de que se informa, se celebraron aproximadamente 45 talleres, seminarios y conferencias en 40 países, a los que asistieron unos 2.000 participantes, incluidas 500 mujeres.

3. La UNCTAD ha seguido prestando asesoramiento y orientación en materia de políticas a petición de distintas entidades gubernamentales e intergubernamentales y de organizaciones no gubernamentales. Algunos de los aspectos considerados fueron las cuestiones jurídicas y los instrumentos jurídicos internacionales, como: a) las Reglas de Rotterdam, de 2008; b) el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999; c) los conocimientos de embarque; d) las pólizas de fletamento; e) el Convenio internacional para el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques, de 2004; f) los códigos de la Organización Marítima Internacional sobre seguridad del transporte marítimo de mercancías; y g) la situación de las convenciones de las Naciones

Unidas. También se facilitaron información y contribuciones sobre políticas a petición de otros organismos de las Naciones Unidas, entidades de investigación y empresas y asociaciones empresariales, por ejemplo, en relación con: a) los datos del comercio marítimo internacional y la documentación e información al respecto; b) el ecoturismo marítimo sostenible; y c) la sostenibilidad del transporte marítimo y de otro tipo, y los retos y oportunidades y la función de la industria marítima de Dinamarca. Por lo general la labor de la UNCTAD es bien acogida y se considera útil para lograr una mejor comprensión de los problemas que se plantean. Así lo reflejan los comentarios positivos formulados por varios beneficiarios, por ejemplo, con ocasión de alguna conferencia, así como las medidas concretas adoptadas a nivel nacional. Por ejemplo, el 14 de marzo de 2011, Albania se adhirió al Convenio Internacional sobre el Embargo de Buques, de 1999, lo que supuso su entrada en vigor.

4. La UNCTAD organizó y participó en varias actividades de búsqueda de consenso y fomento de la capacidad en las que se abordaron cuestiones de particular interés para los países menos adelantados y los países sin litoral en situación geográfica desventajosa. A este respecto, se emprendió un proyecto de la UNCTAD denominado "Fortalecimiento de las capacidades de los países en desarrollo de África y Asia para apoyar su participación efectiva en la negociación de acuerdos bilaterales, regionales y multilaterales de facilitación del comercio". El proyecto tendrá una duración de 32 meses y en un principio profundizará la atención a seis países: Rwanda, Uganda y la República Unida de Tanzania en África Oriental, y Bangladesh, Bhután y Nepal en Asia Meridional; es decir un país de tránsito y dos países sin litoral de cada región. Además, se incluirá en las actividades regionales e interregionales a Burundi y Kenya, en África Oriental, y la India, en Asia Meridional. Desde enero de 2012 hasta la fecha, se ha iniciado el proyecto en todos los países. Se realizaron ocho misiones y se contrató a siete consultores nacionales para llevar a cabo las investigaciones de campo necesarias.

5. En las misiones, la UNCTAD presenta el proyecto en detalle para enseñar a los interesados en la facilitación del comercio del sector público y el privado las distintas medidas de facilitación del comercio que se están negociando en la Organización Mundial del Comercio (OMC). Hasta la fecha, se ha contactado aproximadamente con 180 interesados de los países y se estima que antes de final de año la cifra de participantes en el proyecto ascienda a 400. De ese modo se contribuye a dar a conocer la importancia de la facilitación del comercio. Además, uno de los principales retos de la facilitación del comercio es permitir la coordinación y la comunicación entre los actores de las muy diversas organizaciones de facilitación del comercio. El proyecto contribuye a crear y fortalecer un mecanismo de coordinación y comunicación. Por ejemplo, en la República Unida de Tanzania, gracias al proyecto de la UNCTAD, el comité nacional de facilitación del comercio volvió a reunirse después de varios años sin actividad oficial. Desde entonces, en el país se ha replanteado el establecimiento del mandato oficial del comité.

6. En noviembre de 2011 se inició un proyecto titulado "Planes de aplicación del acuerdo de facilitación del comercio de la OMC en los países en desarrollo miembros" financiado por la Unión Europea y Noruega. El proyecto abarca 17 países y, en menos de ocho meses, se inició en Angola, Bangladesh, Benin, Burkina Faso, Burundi, el Gabón, Guatemala, Nepal, la Organización de Estados del Caribe Oriental, el Paraguay y la República Dominicana. Culminaron las conferencias de validación en Benin, Burkina Faso, Guatemala y la República Dominicana y se consiguió llegar a 240 interesados. Hasta la fecha, se han finalizado dos planes de aplicación que para las autoridades nacionales suponen una herramienta para incluir la facilitación del comercio entre los temas nacionales. Desde el punto de vista de la comunicación, el lanzamiento del proyecto en la Organización de Estados del Caribe Oriental recibió una gran cobertura mediática de la prensa electrónica en Internet y la televisión. No solo se informó de la importancia del

proyecto de la UNCTAD y la facilitación del comercio a los interesados que participaban en él sino al público en general.

7. Con el apoyo de algunos países donantes, la UNCTAD continuó sus actividades en el marco del fondo fiduciario de contribuyentes múltiples para el fomento de la capacidad en los países en desarrollo y los países menos adelantados, a fin de ayudarlos a participar efectivamente en las negociaciones sobre facilitación del comercio de la OMC. En 2012, la UNCTAD apoyó la participación de representantes de Benin, Burkina Faso, el Gabón y Malí.

8. A nivel regional, la UNCTAD organizó o colaboró en varios talleres sobre políticas que abordaron las reformas tendentes a la facilitación del comercio nacional y regional y que llegaron a formar a 400 interesados de África y América Latina, a saber: a) el Foro regional de la UNCTAD/Comisión Económica para América Latina y el Caribe sobre la OMC, la facilitación del comercio y el sector privado en América Latina (Chile); b) el taller de facilitación del comercio de la Unión Económica y Monetaria del África Occidental (Burkina Faso); c) el Foro Regional de la UNCTAD sobre la OMC, la facilitación del comercio y el sector privado en América Central, para representantes del sector público y el privado de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana; y d) el Foro Regional de la UNCTAD sobre la OMC, la facilitación del comercio y los planes de aplicación en América Latina, para representantes de las autoridades aduaneras y los Ministerios de Comercio de los países de América Central miembros de la OMC (República Dominicana).

9. La UNCTAD prosiguió sus actividades de apoyo a los países en desarrollo durante las negociaciones sobre facilitación del comercio celebradas en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo de la OMC. A lo largo del año, la UNCTAD trabajó en estrecha cooperación con diversos organismos, como las comisiones regionales de las Naciones Unidas: la Comisión Económica para África, la Comisión Económica para Europa, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica y Social para Asia Occidental; las organizaciones regionales, como la Asociación Latinoamericana de Integración, la Organización de Cooperación Económica, la Organización de Estados del Caribe Oriental, el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, la Unión Económica y Monetaria del África Occidental; y con los bancos regionales de desarrollo: el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo y el Banco Islámico de Desarrollo, para buscar soluciones a los problemas de facilitación del comercio y el transporte. Cabe señalar asimismo que la UNCTAD ha reunido a los principales agentes regionales de la facilitación del comercio de todos los grupos regionales del Grupo de los 77.

10. En 2011, la UNCTAD promovió un proyecto de tres años de duración con miras a consolidar el Consejo de Cargadores Palestinos, que fue iniciado por la UNCTAD y el Consejo en mayo de 2011. El proyecto, financiado por el Organismo Canadiense de Desarrollo Internacional, tiene por objeto fortalecer la capacidad del Consejo Palestino de Cargadores para coordinar la promoción de los intereses de los cargadores y la facilitación de sus actividades comerciales. Fruto del proyecto es una cartera de servicios al cliente para el Consejo Palestino de Cargadores, preparada con la contribución de la comunidad de cargadores. Se llevaron a cabo entrevistas, talleres y encuestas de evaluación para determinar cuáles eran los servicios esenciales solicitados por los cargadores. Son: la investigación, la promoción de políticas, la capacitación, el establecimiento de contactos y asociaciones estratégicas, así como el asesoramiento jurídico.

11. Entre las actividades de fomento de la capacidad, se celebraron conferencias y presentaciones en diversos foros acerca de: a) la gestión portuaria moderna, en el marco del programa de formación portuaria de la UNCTAD en Ghana, Indonesia, Maldivas y la

República Unida de Tanzania; b) un módulo sobre transporte y facilitación del comercio para el 22º Curso regional sobre las cuestiones esenciales de la agenda económica internacional (Universidad EAFIT de Medellín (Colombia)), muy centrado en el desarrollo portuario; además, c) se organizó en beneficio del Gobierno de Mozambique una misión para determinar las necesidades en cuanto a transporte y logística, con especial atención al desarrollo portuario; d) se divulgaron las últimas novedades relacionadas con el transporte y el comercio internacional en varias instituciones de formación de Hong Kong (China) (Universidad Politécnica de Hong Kong), Suecia (Universidad Marítima Mundial) y Suiza (International Institute for the Management of Logistics); e) se hizo un estudio sobre las medidas de facilitación del comercio en el Pakistán; f) se realizó un viaje de estudios sobre comercio y transporte marítimo en la República Unida de Tanzania; g) se celebró un foro sobre facilitación del comercio y conferencia sobre economía marítima en Chile; y h) se organizó la actividad sobre facilitación del comercio de la UNCTAD y el Centro y Observatorio Nacional de Facilitación de Comercio e Inversión en Latinoamérica (CONAFACIL) en Guatemala.

12. Se celebraron conferencias y presentaciones sobre temas relativos al derecho del transporte comercial, así como los efectos del cambio climático y la consiguiente adaptación de los puertos, y la contaminación por hidrocarburos procedente de buques, entre ellas las impartidas en el curso internacional de posgrado sobre "Investigación del medio ambiente y los recursos marinos", celebrado en febrero de 2011 en San Sebastián (España) y la Conferencia Internacional sobre Logística y Transporte Multimodal, organizada con la International Multimodal Transport Association en octubre de 2011 en Gran Canaria (España). Las conferencias brindaron una excelente oportunidad para dar a conocer la labor de la UNCTAD. A la luz de las observaciones presentadas oralmente y por escrito por los participantes y organizadores, las conferencias fueron bien acogidas y permitieron establecer o renovar el contacto con el mundo académico y de la industria, así como con otros delegados con miras a una cooperación futura.

13. En 2011, la UNCTAD siguió prestando servicios de asesoramiento al Gobierno del Pakistán, en el marco del Proyecto de facilitación del comercio y el transporte II, financiado por el Banco Mundial. Una de las actividades en curso de ese proyecto consiste en prestar puntualmente apoyo a la Misión Permanente del Pakistán ante las Naciones Unidas en Ginebra en las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio. La UNCTAD amplió sus actividades de fomento de la capacidad; prestó asistencia técnica para la armonización de los documentos comerciales con el Formulario clave de las Naciones Unidas para los documentos comerciales; y apoyó la aplicación del Acuerdo sobre el Comercio de Tránsito entre el Afganistán y el Pakistán. Se llevó a cabo un estudio para fortalecer el Comité Nacional de Comercio y Transporte con arreglo a las prácticas óptimas que a nivel internacional o en otros ámbitos se aplican a la carga abandonada. El estudio que se emprendió para determinar si el Pakistán estaba preparado para cumplir el futuro acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio servirá para revisar y actualizar su estrategia nacional de facilitación del comercio. Gracias al proyecto, el Pakistán es capaz de contribuir de manera más significativa y precisa a las negociaciones del acuerdo de facilitación del comercio de la OMC. Así lo demuestra el aumento de las propuestas específicas para el país presentadas a la Presidencia del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la OMC por los delegados pakistaníes y el mayor grado de interacción entre la delegación pakistaní y las demás delegaciones y grupos de trabajo. La política de comercio internacional también ha ganado importancia dentro de la política nacional y las cuestiones regionales ocupan un lugar destacado de la agenda nacional. El Primer Ministro del Pakistán declaró 2012 año de la cooperación e integración regional.

14. La UNCTAD, en colaboración con la International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), la asociación de transitarios de Tanzania (TAFFA) y el organismo de administración tributaria de Tanzania, impartieron un curso de formación de instructores

sobre servicios de transitarios a 28 instructores locales. Además de a los transitarios, se prestó asistencia a instructores de la administración pública, incluido el organismo de administración tributaria y el organismo responsable de la aviación civil de Tanzania. El programa de formación de instructores ayuda a las asociaciones de transitarios a definir su propio programa nacional sobre servicios de transitarios, siguiendo el programa de estudios de la FIATA. En primer lugar se localiza y se forma a instructores locales que posteriormente son examinados. Quienes superan el examen pasan a enseñar, impartiendo un máximo de 240 horas de clase a los alumnos que podrán optar al afamado diploma de la FIATA. Una vez diseñado, cada programa nacional se somete a la FIATA para su validación y posterior revalidación periódica, con objeto de velar por que se mantenga la calidad. El curso de formación de instructores ayudó a incrementar la capacidad de la TAFFA para impartir formación a sus miembros potenciando las capacidades de los especialistas locales. El programa también puso de relieve la necesidad de seguros de transporte. La TAFFA estudia formas de incluirlos en las prestaciones básicas que ofrece a sus miembros. El desarrollo de un programa nacional de capacitación sostenible hará que la República Unida de Tanzania comprenda mejor el comercio internacional y ayudará al país a integrarse mejor en el mercado global. También influirá positivamente en la calidad de los servicios de tránsito en relación con las mercancías destinadas o procedentes de Burundi, Rwanda y Uganda que transitan por la República Unida de Tanzania. Los precedentes cursos de formación de instructores permitieron elaborar cursos nacionales sostenibles sobre servicios de transitarios en Ghana, Kenya y el Pakistán.

15. La competencia de la UNCTAD en el complejo ámbito de la automatización de los trámites de aduanas goza de reconocimiento internacional. La implantación del Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) en los países beneficiarios se lleva a cabo en el marco de un proyecto de asistencia técnica que proporciona un paquete completo que incluye el *software*, la documentación, la especialización técnica y práctica y el fomento de la capacidad. Para la ejecución del proyecto de asistencia técnica, son fundamentales las actividades de formación que aseguren la transferencia de los conocimientos técnicos del SIDUNEA al personal nacional, con objeto de que el equipo nacional pueda administrar y mantener a largo plazo el sistema SIDUNEA sin necesidad de asistencia técnica y apoyo externos.

16. En cuanto al fomento de la capacidad y la transferencia de conocimientos técnicos, se celebraron en todo el mundo múltiples sesiones de formación a nivel nacional o regional sobre los temas de aduanas y tecnología de la información. Los cursos prácticos abarcaban principalmente la selectividad y la gestión del riesgo, la valoración en aduana y la facilitación del tránsito. Los cursos de tecnología de la información y las comunicaciones 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.

17. Los últimos países en utilizar la versión 2 del SIDUNEA ya han pasado al SIDUNEA++ o directamente a la versión más reciente del sistema SIDUNEA, poniendo fin a la primera etapa prolongada de los proyectos del SIDUNEA versión 2, que duraron 30 años. Las actividades para operar la migración a la última versión del sistema SIDUNEA continuaron en el Afganistán, Botswana, el Camerún, Gambia, Guinea, Guinea-Bissau, Malawi, Nigeria y Sierra Leona.

18. La versión más reciente del sistema SIDUNEA ya funciona en Albania, Camboya, Côte d'Ivoire, Curaçao, Dominica, Georgia, Haití, Jordania, el Líbano, Nicaragua, el territorio palestino ocupado, la República de Moldova, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Zimbabwe, y abarca la totalidad del procedimiento de despacho de aduanas. Las actividades de implantación (como la construcción de prototipos, el despliegue, la consolidación del sistema y su extensión) han comenzado o continuado en Anguila,

Bangladesh, Belice, Djibouti, El Salvador, Gibraltar, Granada, las islas BES (Bonaire, San Eustaquio y Saba, de los Países Bajos), las Islas Turcas y Caicos, Kosovo (con arreglo a la resolución 1244 (1999) del Consejo de Seguridad), Liberia, Libia, Malí, Montserrat, la República Bolivariana de Venezuela, la República Democrática Popular Lao, la República Islámica del Irán, Rwanda, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka, el Sudán y Túnez.

19. En la región de Asia y el Pacífico, las actividades se centraron en la puesta en funcionamiento de la última versión del sistema SIDUNEA en la República Democrática Popular Lao y Sri Lanka. Al mismo tiempo, la Oficina Regional de Kuala Lumpur siguió prestando apoyo técnico a otros sistemas SIDUNEA y manteniendo su presencia en línea. Se prestó apoyo a la subregión del Pacífico a través del mecanismo de apoyo del SIDUNEA para el Pacífico, basado en Fiji, donde el sistema funciona desde hace diez años.

20. Es posible utilizar varios parámetros institucionales y de facilitación del comercio para evaluar el impacto de los proyectos del SIDUNEA. Los más destacados son el aumento de los ingresos aduaneros, una mayor facilitación del comercio, la reducción de los plazos de despacho de las mercancías y la presentación oportuna de estadísticas de comercio internacional 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.

21. La versión más reciente del sistema SIDUNEA ofrece una buena base técnica y es un instrumento esencial para crear sistemas de ventanilla única. Varios países ya han creado sistemas de ese tipo, los cuales integran a los operadores comerciales y otros organismos estatales con las aduanas, abriendo así el camino del comercio y la administración en línea, simplificando y abaratando el comercio internacional, y abriendo los mercados internacionales a las empresas de los países en desarrollo. La voluntad de cambio y el compromiso y el pleno apoyo de las máximas autoridades estatales son factores indispensables para el éxito de los proyectos de modernización aduanera.

## II. Investigación y análisis sobre transporte y facilitación del comercio

### **Cuadro 2. Párrafos del Acuerdo de Accra sobre investigación y análisis relacionados con el transporte y la facilitación del comercio**

164. 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.

165. 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 el Programa de Acción de Almaty. También deberá prestarse atención a la promoción del transporte multimodal.

168. 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.

22. De conformidad con los mandatos mencionados anteriormente (véase el recuadro 2), la UNCTAD llevó a cabo una labor sustantiva de investigación y análisis sobre una amplia gama de cuestiones económicas, jurídicas, reglamentarias y de políticas y novedades conexas que afectan al transporte y al comercio de los países en desarrollo. En 2011, los resultados de la labor de análisis e investigación realizada y las estadísticas recopiladas se dieron a conocer ampliamente en la publicación *El Transporte Marítimo*. En la edición de 2011 se trataron cuestiones relacionadas, entre otras cosas, con: a) el comercio marítimo internacional; b) la flota mundial, incluidos el registro y la propiedad; c) los precios de los fletes y de los buques; d) la actividad portuaria y el movimiento de carga; y e) las novedades normativas y jurídicas que afectan al transporte y al comercio. Un aspecto digno de señalar en *El Transporte Marítimo* de 2011 es que se analiza detenidamente la participación de los países en desarrollo en las empresas marítimas con el fin de proporcionar a los formuladores de políticas orientaciones acerca de las posibles esferas que deben tener en cuenta cuando formulen políticas nacionales de transporte y elaboren estrategias conexas.

23. Otra vía utilizada para proporcionar información sobre el trabajo realizado por la Subdivisión y difundir los resultados de la labor analítica y de investigación realizada es el boletín trimestral *Transport Newsletter*, que presenta artículos de actualidad y proporciona una plataforma para que la UNCTAD y otros interesados en el ámbito del transporte y la facilitación del comercio den a conocer sus ideas y opiniones. Se publica en el sitio web de la UNCTAD y se distribuye a unos 4.000 suscriptores. Algunos de los temas tratados en 2011 fueron los siguientes: a) las tendencias en la conectividad de los servicios regulares de navegación; b) el transporte de carga refrigerada; c) el transporte internacional y el cambio climático; d) las asociaciones entre el sector público y el privado en materia de transporte y comercio; e) las iniciativas regionales de facilitación del comercio; f) las reformas portuarias; g) el transporte de tránsito; h) los desafíos que enfrentan los países menos adelantados; i) el escaneo de los contenedores de carga marítima; y j) el Programa de Capacitación Portuaria de la UNCTAD.

24. La secretaría de la UNCTAD publicó en 2011 dos documentos de política general sobre facilitación del comercio. El primero de ellos fue una nota de la secretaría, titulada *Retos y opciones de política en materia de transporte y facilitación del comercio* (TD/B/C.I/MEM.1/11), preparada para el cuarto período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte y Facilitación del Comercio en la que se examinaban los problemas urgentes que debían enfrentarse. En la nota se examinaban los retos que afectaban al transporte y al comercio internacionales, prestando especial atención a los problemas que enfrentaban los países en desarrollo sin litoral, así como a los desafíos previstos en la aplicación de las reformas sobre facilitación del comercio y automatización de las aduanas, incluida la participación del sector privado en estas iniciativas. El segundo documento, la publicación titulada *Trade Facilitation in Regional Trade Agreements (Facilitación del Comercio en los Acuerdos Comerciales Regionales)* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/1), ponía de relieve la importancia creciente de la facilitación del comercio a nivel regional, en la medida en que cada vez había más acuerdos comerciales regionales que incluían compromisos específicos de facilitación del comercio.

25. La UNCTAD también preparó un informe analítico sustantivo titulado *Liability and Compensation for Ship-Source Oil Pollution: An Overview of the International Legal Framework for Oil Pollution Damage from Tankers (Responsabilidad e indemnización por daños causados por la contaminación producida por hidrocarburos procedentes de buques: panorama general del marco jurídico internacional aplicable a los daños causados por la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos)* (UNCTAD/DTL/TLB/2011/4), publicado en 2012. El informe destaca características importantes del marco normativo internacional, así como cuestiones de especial interés para los países costeros en desarrollo que pueden ser vulnerables a la contaminación producida por hidrocarburos procedentes de buques.

26. Como antecedente, cabe señalar que aproximadamente la mitad de la producción de petróleo crudo se transporta por mar. Gran parte de esta navegación se lleva a cabo en relativa proximidad a las costas de muchos países, en algunos casos transitando por zonas restringidas o angostas, como los estrechos y los canales. Al mismo tiempo, el crecimiento constante en el tamaño y la capacidad de carga de los buques que transportan todo tipo de carga significa que grandes cantidades de combustible pesado para buques circulan a través de los océanos y a lo largo de las zonas costeras. Dado que las economías de muchos Estados costeros o pequeños Estados insulares en desarrollo son muy dependientes de los ingresos procedentes de la pesca y el turismo, la exposición a los daños causados por incidentes de contaminación por hidrocarburos procedentes de buques supone una amenaza económica que podría ser muy importante.

27. Con respecto a la contaminación por hidrocarburos procedentes de petroleros, existe un sólido marco jurídico internacional para proporcionar indemnizaciones importantes a los afectados. Sin embargo, varios Estados costeros, entre ellos países en desarrollo que podrían estar expuestos a incidentes de contaminación por hidrocarburos procedentes de buques, todavía no son partes contratantes en los últimos instrumentos jurídicos en esta esfera. El informe proporciona una sinopsis analítica de los instrumentos jurídicos pertinentes y ofrece algunas consideraciones sobre la formulación de políticas nacionales a fin de ayudar a los encargados de formularlas a comprender el marco jurídico internacional y evaluar las ventajas de la ratificación. Aunque el informe se centra en la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques cisterna, también destaca la importancia de dos convenios internacionales sobre la materia, a saber, el Convenio Internacional de 1996 sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas (Convenio SNP) modificado por su Protocolo de 2010 —el Convenio SNP de 2010— y el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

28. La UNCTAD continuó su labor analítica y de investigación sobre las consecuencias del cambio climático para el transporte internacional y las necesidades de adaptación conexas. Las ideas recogidas en la labor realizada hasta la fecha se reflejan, por ejemplo, en la documentación para reuniones preparada en 2011 (UNCTAD/DTL/TLB/2011/2 y TD/B/C.I/MEM.1/11).

29. También cabe hacer hincapié en la obra *El transporte marítimo y el desafío del cambio climático*, editada por la UNCTAD y publicada en mayo de 2012, que aporta aclaraciones detalladas sobre una amplia gama de posibles consecuencias del cambio climático desde la perspectiva del comercio y el transporte marítimos. La obra, publicada conjuntamente por las Naciones Unidas y Earthscan/Routledge, incluye contribuciones de expertos del mundo académico, de organizaciones internacionales como la Organización Marítima Internacional, la secretaría de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, la Agencia Internacional de la Energía y el Banco Mundial, así como de los sectores portuario

y del transporte marítimo. La obra trata, entre otras, las siguientes cuestiones: los antecedentes científicos; las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte marítimo internacional y los posibles planteamientos sobre la mitigación; el estado actual de la situación en cuanto al marco normativo e institucional pertinente; las consecuencias posibles del cambio climático en el transporte marítimo y los planteamientos acerca de la adaptación necesaria; y cuestiones intersectoriales pertinentes, como el financiamiento y la inversión, la tecnología y la energía.

30. La UNCTAD también llevó a cabo un estudio sobre la evolución de la infraestructura y el transporte interiores (sobre todo por carretera, ferrocarril y vías navegables interiores) y el papel de las asociaciones entre el sector público y el sector privado. El estudio se refleja en el capítulo 4 de la publicación *El Transporte Marítimo 2011*, que contiene una sección especial dedicada a la evolución del transporte interior, en que se ponen de relieve algunas novedades esenciales recientes en cuanto al volumen de la carga mundial que circula por sistemas de transporte interiores. También se destacan allí los últimos acontecimientos que afectan a la infraestructura de transporte interior de los países en desarrollo, y se presta especial atención a las asociaciones entre el sector público y el sector privado para el financiamiento del desarrollo de las infraestructuras de transporte interior. La labor analítica y de investigación realizada en el ámbito del transporte sostenible de mercancías y el papel de la financiación para el clima y las asociaciones entre el sector público y el sector privado en la habilitación de sistemas de transporte de mercancías ecológicos y de baja emisión de carbono también se reflejan en *El Transporte Marítimo* y en la documentación destinada a la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio celebrada en diciembre de 2011.

31. Durante el período que se examina, el programa SIDUNEA siguió llevando a cabo actividades analíticas y de investigación sobre la funcionalidad del sistema con el fin de adoptar el concepto de ventanilla única para el comercio internacional. La ventanilla única permitirá conectar a los demás organismos de la administración pública con el sistema aduanero con miras al intercambio electrónico de datos y el procesamiento común de documentos, sentando así las bases para la implantación de los servicios aduaneros en línea y de la administración pública en línea. La ventanilla única también será accesible a la comunidad del comercio con lo que se podrá prescindir del papel.

32. La UNCTAD también proporcionó material sustantivo que se incluyó en informes diversos de las Naciones Unidas, como el informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre los océanos y el derecho del mar, y en la aplicación de la resolución 65/155 de la Asamblea General, Hacia el desarrollo sostenible del Mar Caribe para las generaciones presentes y futuras. También se proporcionó material sobre comercio y transporte marítimo internacionales que se incluyó en la edición de 2012 del informe conjunto de la UNCTAD y el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales titulado *Situación y perspectivas de la economía mundial*.

### **III. Actividades intergubernamentales y de creación de consenso**

33. La UNCTAD estuvo representada en diversas reuniones y actividades internacionales relacionadas con la logística comercial. Estas actividades ofrecieron una excelente oportunidad para difundir información sobre la labor de la UNCTAD en la materia y para establecer o renovar el contacto con diversos delegados y partes interesadas con miras a una cooperación futura.

34. En el marco de su cooperación con otras organizaciones internacionales, la UNCTAD participó activamente en tres reuniones del Grupo de Expertos de la Comisión Económica para Europa (CEPE) sobre los efectos del cambio climático y la adaptación necesaria de la red internacional de transporte. El Grupo de Expertos se estableció en marzo de 2011, tras un taller conjunto de la CEPE y la UNCTAD sobre el tema, que se había celebrado en septiembre de 2010. La UNCTAD también contribuyó sustancialmente a otras labores realizadas bajo los auspicios del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, en particular la del Grupo de Trabajo sobre transporte intermodal, en que la UNCTAD proporcionó información sobre cuestiones jurídicas, como parte de un grupo oficioso de expertos sobre las Reglas de Rotterdam.

35. La UNCTAD participó activamente en la labor del Centro de las Naciones Unidas para la Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas, que celebró sus Foros XVIII y XIX en Ginebra, en abril y septiembre, respectivamente. La UNCTAD también participó en la reunión del organismo conjunto de mantenimiento de la norma ISO 7372 o Guía de las Naciones Unidas de elementos de datos comerciales, que se celebró en Ginebra en septiembre de 2011. Durante el período que se examina, la UNCTAD siguió posibilitando la participación de negociadores de la facilitación del comercio procedentes de países en desarrollo en las reuniones del Grupo de Negociación sobre la Facilitación del Comercio de la OMC y proporcionando servicios especiales de asesoramiento a delegados basados tanto en Ginebra como en las capitales.

36. La UNCTAD organizó una segunda Reunión especial de expertos titulada "Los efectos del cambio climático y la adaptación al cambio climático: un desafío para los puertos mundiales", que se celebró en Ginebra los días 29 y 30 de septiembre de 2011. El tema principal de esta reunión fue la forma de ayudar a los países en desarrollo a garantizar la coherencia entre los compromisos regionales y multilaterales de facilitación del comercio. Para ayudar a impulsar el importante debate sobre la mejor manera de avanzar, la Reunión especial de expertos proporcionó a los formuladores de políticas, los principales interesados del sector público y privado, las organizaciones internacionales y los científicos e ingenieros una plataforma para el debate y una oportunidad de dar a conocer las mejores prácticas.

37. En diciembre de 2011 la secretaría de la UNCTAD organizó el cuarto período de sesiones de la Reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio que se centró en los dos temas siguientes contemplados en su mandato: a) medidas y actividades encaminadas a aprovechar al máximo la contribución de las inversiones, en particular las del sector privado, a la facilitación del comercio, mediante, entre otras cosas, la utilización de las tecnologías de la información y las comunicaciones en la logística, la facilitación del comercio y la seguridad de la cadena de suministros; y b) apoyo al proceso de aplicación del Programa de Acción de Almaty, incluido un análisis de los estrangulamientos existentes entre los países en desarrollo sin litoral y los de tránsito y las posibles soluciones apropiadas de ese problema, incluidas las mejores prácticas de desarrollo y utilización de la infraestructura de transportes, así como la adopción de normas comunes, en los países en desarrollo sin litoral y de tránsito.

38. En abril de 2012, en el 13º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (XIII UNCTAD), se celebró en Doha una reunión paralela sobre el transporte de mercancías sostenible. Conjuntamente con el Banco Asiático de Desarrollo, se organizó una mesa redonda sobre el tema "Facilitación de un transporte de mercancías sostenible". La mesa redonda interactiva brindó una plataforma de alto nivel para el debate y el intercambio de experiencias entre los sectores público y privado sobre la promoción de un cambio de paradigma orientado a un transporte de mercancías sostenible. La mesa redonda incluyó a expertos de los gobiernos, el Banco Asiático de Desarrollo, las universidades y la industria, en particular de los puertos marítimos y las empresas de

transporte de mercancías, quienes examinaron cómo las economías en desarrollo podían romper con los actuales modelos —insostenibles y dependientes de los combustibles fósiles— de transporte de mercancías en vista de los problemas relacionados con el cambio climático. A este respecto, se hizo especial hincapié en los aspectos vinculados con las consecuencias financieras y para la inversión, así como en la necesidad de contar con mecanismos de financiación innovadores.

39. Los participantes reiteraron la importancia de la UNCTAD en la promoción de la cooperación entre todas las partes interesadas para impulsar un transporte de mercancías sostenible. Alentaron a la UNCTAD a que prosiguiera su labor en este ámbito, en particular en relación con la investigación y el análisis, el fomento de la capacidad y la asistencia técnica. También se sugirió que la UNCTAD, con asociados afines, examinara cómo las nuevas fuentes de financiación, como la relacionada con el cambio climático, podían encauzarse en apoyo de un transporte de mercancías sostenible. Se hizo una propuesta concreta de que la UNCTAD actuara como asociado principal en la organización de una conferencia, en abril de 2013, con miras a la creación de un foro mundial sobre el transporte ecológico de mercancías.

---