



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

Distr.  
GENERAL

TD/B/COM.3/EM.24/3  
14 de noviembre de 2005

ESPAÑOL  
Original: INGLÉS

---

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO  
Comisión de la Empresa, la Facilitación de la  
Actividad Empresarial y el Desarrollo  
Reunión de Expertos sobre la facilitación del  
comercio como motor del desarrollo  
Ginebra, 21 a 23 de septiembre de 2005

**INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS SOBRE LA FACILITACIÓN  
DEL COMERCIO COMO MOTOR DEL DESARROLLO**

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,  
del 21 al 23 de septiembre de 2005

## ÍNDICE

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. RESUMEN DEL PRESIDENTE .....	1 - 54	3
II. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN.....	55 - 59	12
<i>Anexo.</i> Asistencia .....		13

## Capítulo I

### RESUMEN DEL PRESIDENTE

#### Introducción

1. La Reunión de Expertos sobre la facilitación del comercio como motor del desarrollo se celebró del 21 al 23 de septiembre de 2005, con arreglo a una decisión adoptada por la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo en su noveno período de sesiones. Los expertos tuvieron ante sí el documento básico preparado por la secretaría, titulado "La facilitación del comercio como motor del desarrollo" (TD/B/COM.3/EM.24/2).
2. La reunión sirvió de foro para explorar los problemas emergentes y examinar diferentes políticas y medidas para la facilitación del comercio y el transporte que podrían sustentar las estrategias de desarrollo de los países.
3. Asistieron expertos de diversos ministerios y organismos, en particular de comercio y transporte, así como de organizaciones del sector privado, empresas de transporte público y privado y organismos especializados que se dedican al comercio, el transporte y las negociaciones multilaterales.
4. En este resumen se agrupan las deliberaciones sustantivas bajo los siguientes epígrafes:
  - Facilitación del comercio y el transporte y desarrollo;
  - Facilitación del comercio e integración regional;
  - Expectativas del sector privado con respecto a las negociaciones de la Organización Mundial del Comercio sobre facilitación del comercio;
  - Aplicación de medidas de facilitación del comercio;
  - Conclusiones y el camino a seguir.

#### Facilitación del comercio y el transporte y desarrollo

5. El comercio como porcentaje de los ingresos nacionales es más importante para muchos países en desarrollo que para la mayoría de las grandes economías desarrolladas. El comercio internacional incluye bienes, servicios, operaciones de transporte, vehículos e infraestructura. Cada uno de estos elementos supone interacciones entre distintos organismos, ministerios y agentes del sector privado, lo cual, a su vez, hace necesario celebrar amplias consultas y coordinar las actividades entre los interesados.
6. Se calcula que los posibles ingresos a medio plazo que se obtendrán gracias a la facilitación del comercio y el transporte se elevarán del 2 al 3% del valor total de los bienes comerciados. Algunos de los importantes beneficios de las medidas de facilitación del comercio y el transporte se derivan del ahorro de tiempo, que a menudo sobrepasa a los ahorros directos de coste.

7. Entre los obstáculos al transporte y el comercio se encuentran las diferencias entre normas y reglamentos, la inadecuación de la infraestructura de transporte, el uso insuficiente de las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) y la falta de seguros de la carga y de responsabilidad civil y de protección para los agentes nacionales. La multiplicidad de certificados (por ejemplo los certificados de origen) y la falta de uniformidad sobre cuáles son los que se exigen y qué partes tienen derecho a expedirlos son impedimentos prácticos frecuentes al comercio internacional. Los compromisos referentes a la facilitación del comercio que podrían surgir de las actuales negociaciones en la OMC podrían ser especialmente beneficiosos para algunos países en desarrollo. En particular, el comercio Sur-Sur e intrarregional se beneficiaría de los acuerdos multilaterales de facilitación del comercio.

8. La facilitación del comercio puede reducir el coste general de las transacciones comerciales internacionales mediante el alineamiento internacionalmente acordado de procedimientos y documentos comerciales y de transporte fundamentales. La facilitación se ha hecho más necesaria durante el último decenio debido a las tendencias en la manufactura internacional, la mejora del acceso a los mercados producida por la reducción de los aranceles, la nueva geografía del comercio y la introducción de las TIC.

9. Aunque la facilitación del comercio es crucial, también es importante el fomento de la capacidad para que los agentes nacionales puedan competir en igualdad de condiciones. Una de las formas de capitalizar los esfuerzos de facilitación del comercio es señalar los sectores especiales que podrían ocupar las empresas nacionales de transporte en la cadena logística. De este modo se crean operaciones de valor añadido y las empresas nacionales de transporte pueden entrar en el nuevo mercado y competir sin perjuicio para los importadores y exportadores nacionales.

10. También cabe destacar el crecimiento del sector de servicios de correo y entrega rápida. Esta evolución refleja el cambio en los modelos comerciales y la globalización de los procesos de producción. La posibilidad de que exista dicho comercio es importante no sólo para los países que desean participar en esta industria creciente, sino también para todos los países que comercian con bienes en los que el tiempo es un factor esencial o en los que los procesos de producción dependen de las entregas a tiempo.

11. Al examinar los obstáculos más conocidos, se señaló que en muchos países el recurso obligatorio a los servicios de los agentes de aduanas incrementa los costos y a menudo tiene como consecuencia más retrasos, ya que estos agentes no siempre conocen los requisitos de procedimiento en vigor. En respuesta a esta opinión, algunos expertos argumentaron que los agentes de aduanas desempeñaban un importante papel pues garantizaban el cumplimiento de las normas existentes, especialmente cuando los comerciantes no eran capaces de llevar a cabo la tramitación por su experiencia y conocimientos limitados de las normas, leyes y prácticas nacionales.

12. Un gran problema para la promoción de la facilitación del transporte y el comercio es que los costos de aplicación son inmediatos, mientras que los beneficios son potenciales y no puede contarse con ellos a largo plazo. Por ello, a menudo es difícil convencer a los responsables de la adopción de decisiones de que inicien las reformas, a pesar de que los beneficios pueden superar a los costos. De manera más específica, en los países altamente endeudados y países menos

adelantados (PMA), la convicción de que la reforma es necesaria no siempre se traduce en acciones concretas.

13. Sin embargo, algunos estudios presentados en la reunión sugirieron que existía una relación positiva entre los indicadores de la facilitación del comercio y el desarrollo. Esta correlación se pone de manifiesto por las numerosas exigencias en materia de firmas, sellos e inspecciones físicas que prevalecen en los países de bajos ingresos y el grado de corrupción asociada a la documentación sobre papel. Un estudio indicó que los retrasos en las importaciones eran consecuencia de la documentación previa a la llegada (59%), los trámites de aduana (16%), las operaciones portuarias (12%) y el transporte por tierra (13%).

14. Para garantizar la aplicación de normas comunes en los asuntos relacionados con el transporte y las aduanas, muchos países en desarrollo estaban armonizando sus marcos jurídicos internos con las disposiciones de diversas convenciones internacionales y otros instrumentos relativos a la facilitación del comercio, entre ellos el Convenio aduanero relativo al transporte internacional de mercancías al amparo de los cuadernos TIR (Convenio TIR, 1975), el Convenio Internacional sobre Simplificación y Armonización de Regímenes Aduaneros (Convenio de Tokyo revisado, 1999) y la Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral (1965).

15. El aumento de las preocupaciones y requisitos en materia de seguridad incrementa también la necesidad de facilitación del comercio y el transporte. Para ello son cruciales una estrecha cooperación y coordinación internacionales entre los sectores público y privado.

16. El recientemente aprobado Marco de Normas de la Organización Mundial de Aduanas (OMA) destinadas a proteger y a facilitar el comercio mundial que tiene por objeto servir de plataforma estructurada para la aplicación de medidas de seguridad comercial y proporcionar a la comunidad comercial la oportunidad de cosechar diversos beneficios de la facilitación del comercio.

### **Facilitación del comercio e integración regional**

17. Las iniciativas regionales de integración económica generalmente se centran en la liberalización del comercio, la reducción arancelaria y la abolición de los contingentes. Sin embargo, también las cuestiones relativas a la facilitación del comercio han sido objeto de una creciente atención en los últimos años. De hecho, en los programas de promoción del comercio de las organizaciones regionales a menudo se incluyen diversas medidas específicas de facilitación del comercio, incluidas las relativas al comercio de tránsito y la coordinación en los pasos fronterizos. Del mismo modo, se reconoce que la retirada de los obstáculos al comercio favorece la integración y el desarrollo regionales.

18. Algunas de las típicas actividades regionales de facilitación del comercio y el transporte son el fomento de la capacidad, los programas regionales de caución aduanera, las normas de origen, de reconocimiento de los agentes de aduana, las normas aduaneras comunes, la unificación regional de la documentación y el reconocimiento mutuo de los seguros de responsabilidad civil para automotores y las licencias de conducir. También existen a nivel regional planes que permiten la cooperación entre las autoridades aduaneras y las redes regionales de cámaras de comercio.

19. Asimismo, a menudo se establecen mecanismos regionales, como por ejemplo acuerdos para simplificar los procedimientos de obtención de visados, con objeto de facilitar la circulación de personas. Dado que los vehículos que transportan los bienes con los que se comercia también requieren la circulación de personas, estos planes sirvan para facilitar el comercio de bienes.
20. El comercio depende de la existencia de unos sistemas financieros eficaces para la importación y la exportación, lo que incluye el seguro de la carga y planes de caución aduanera. Algunas iniciativas regionales de integración incluyen actividades para promover la creación de bancos regionales y planes de pagos.
21. Los principales retos de África oriental y meridional en el comercio intrarregional se refieren a los agentes de aduanas, las tasas arancelarias, las sobreestadias, los períodos de tránsito, la fuga de ingresos y la infraestructura de transporte. Por lo que se refiere a los retrasos de tránsito, algunas limitaciones específicas se refieren a la poca capacidad de los agentes, la excesiva documentación exigida, la corrupción, la falta de coordinación, el uso insuficiente de TIC adecuadas y la información incompleta sobre las normas y reglamentos aplicables.
22. Se sugirió que en África occidental se pusiese en marcha una iniciativa regional para establecer un órgano u organismo con el mandato de coordinar en la región la aplicación de las medidas de facilitación del comercio acordadas en la OMC. Se argumentó que las diferencias de capacidad en los países de la región y las circunstancias individuales exigían un órgano general que supervisase y coordinase la aplicación de las medidas de facilitación del comercio y el transporte. En África meridional y oriental, el Mercado Común para el África Oriental y Meridional (MECAFMO) tenía diversos proyectos de facilitación del comercio y el transporte a nivel regional, especialmente en lo relativo al comercio de tránsito.
23. En América del Sur, muchas iniciativas de facilitación del comercio están estrechamente relacionadas con la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA) y sus programas de infraestructura. La facilitación del comercio y el transporte puede incorporarse en procesos de integración regional tales como la adopción de TIC, el transporte multimodal, los instrumentos financieros y los mercados regionales de energía. Otras iniciativas importantes se están llevando a cabo dentro de los grupos subregionales, en particular MERCOSUR.
24. En Asia central y occidental, una cuestión muy importante es el comercio de tránsito, ya que en la región, que en general se encuentra situada entre importantes bloques comerciales cuyo comercio transita por la región, hay muchos países sin litoral. La Organización de Cooperación Económica (OCE) trabaja en diversos programas de facilitación del comercio de tránsito.
25. Los países sin litoral dependen en gran medida de una facilitación eficaz del comercio y el transporte y requieren una infraestructura de transporte adecuada, un marco jurídico favorable, un entorno administrativo eficaz y capacidad en recursos humanos y TIC.
26. Se reconoció que, aunque era fundamental la cooperación a través de acuerdos de tránsito bilaterales o regionales, los acuerdos o instrumentos aprobados a los niveles local y regional deberían seguir siendo coherentes con los objetivos de las convenciones internacionales pertinentes.

### **Expectativas del sector privado con respecto a las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio**

27. En el informe sobre la situación de las negociaciones actuales de la OMC se subrayó el hecho de que estas negociaciones eran impulsadas por los miembros. En el momento de la Reunión de Expertos miembros de la OMC desarrollados y en desarrollo habían presentado más de 60 propuestas, que trataban de un amplio espectro de medidas relativas a la facilitación del comercio y el transporte, desde las posibles mejoras y aclaraciones de los artículos V, VIII y X del GATT a la cooperación aduanera, la asistencia técnica, el fomento de la capacidad, el trato especial y diferenciado y las repercusiones en los costos.

28. Las actividades de la OMC, la UNCTAD y otras organizaciones internacionales en apoyo de estas negociaciones, incluido el fomento de la capacidad y la asistencia técnica, progresan con arreglo a los mandatos concedidos y los planes de trabajo establecidos.

29. El "sector privado" incluye diversos intereses comerciales, entre ellos empresas grandes y pequeñas, proveedores y usuarios de servicios, empresas nacionales e internacionales y empresas establecidas así como otras que tratan de entrar en nuevos mercados. Las empresas con intereses tan distintos no necesariamente comparten las mismas motivaciones a la hora de apoyar las medidas de facilitación del comercio.

30. A pesar de sus distintos intereses, los agentes del sector privado se enfrentan a obstáculos y problemas comunes en su funcionamiento. Como consecuencia, muchos participantes se pusieron de acuerdo acerca de diversos principios rectores que debían tenerse en cuenta al diseñar un nuevo acuerdo de la OMC sobre facilitación del comercio.

31. Entre los elementos clave que se espera que formen parte de un acuerdo de facilitación del comercio de la OMC se encuentran las normas, reglamentos y procesos transparentes; la exigencia de consultar a las empresas y a otros interesados antes de promulgar nuevas leyes o normas; la publicación de la información pertinente y la disponibilidad de puntos de información; gastos y cargas razonables y no discriminatorios; la simplificación de los procedimientos en frontera; el uso de metodologías de gestión del riesgo; la armonización de los documentos; el establecimiento de sistemas de ventanilla única; un mecanismo de supervisión para evaluar los méritos y/o la necesidad de un reglamento o norma concretos; la mejora, coherencia y coordinación de los enfoques con respecto a las aduanas y otros organismos; y la adopción de disposiciones que favorezcan la utilización de las TIC.

32. Algunos expertos subrayaron la necesidad de un acuerdo amplio y coherente que fuese manejable, comprensible y aplicable. Asimismo, también se sugirió una gestión positiva por parte de importantes organizaciones internacionales. Para garantizar el cumplimiento y la aplicación de las disposiciones del acuerdo, los correspondientes litigios deberían, como último recurso, remitirse al mecanismo de solución de diferencias de la OMC.

### **Aplicación de medidas de facilitación del comercio**

33. La aplicación de medidas de facilitación del comercio debe basarse en los conocimientos locales, aprovechar las redes regionales de facilitación del transporte y el comercio y utilizar los

instrumentos existentes. La aplicación también requiere la adhesión más amplia posible de las instituciones gubernamentales así como de la comunidad comercial.

34. Por lo que respecta a la introducción de medidas de facilitación en las fronteras, se argumentó que era necesario que los agentes locales participasen en este proyecto desde su inicio. Las confusiones con respecto a los costos y beneficios asociados podían hacer fracasar un proyecto. En efecto, las comunidades locales podrían considerar que un proyecto de este tipo no les convenía y por tanto podrían oponerse enérgicamente a las reformas en las fronteras. Otro factor que se debatió fue la necesidad de aclarar las disposiciones sobre la propiedad y el funcionamiento de las instalaciones en las fronteras, así como una selección cuidadosa de la institución que gestionará los datos. Entre los ejemplos de importantes iniciativas en esta esfera se citaron las "ventanillas únicas" y las instalaciones físicas y operaciones conjuntas para las administraciones de aduanas.

35. Los expertos afirmaron que la facilitación del comercio y del transporte no debía excluir la infraestructura física. Este tema parecía constituir una preocupación especial en el contexto de las actuales negociaciones de la OMC, en las que la mejora y aclaración de los artículos V, VIII y X del GATT 1994 se centraba principalmente en las cuestiones de procedimiento "fáciles", dejando fuera las espinosas (y costosas) cuestiones de la infraestructura física. Al mismo tiempo, se señaló que la facilitación del comercio y el transporte tenía beneficios que iban más allá de ser complementos de los proyectos de infraestructura.

36. En diversos informes sobre experiencias nacionales se sugirió que las medidas de facilitación del comercio y el transporte podían tener efectos positivos en el desarrollo general de un país. La introducción de nuevas tecnologías por el sector privado podía incitar a los pequeños importadores y exportadores a modernizar sus propios procedimientos comerciales. Las iniciativas de fomento de la capacidad para apoyar la facilitación del comercio y el transporte posiblemente elevarían el nivel general de interés en la tecnología y los conocimientos elementales correspondientes. De manera similar, las reformas legales necesarias en el contexto de la ratificación de convenciones internacionales podían englobar una revisión más amplia de una legislación nacional obsoleta. Por último, los esfuerzos generales por promover la integridad podían beneficiarse de las medidas de facilitación del comercio y el transporte que daban a los funcionarios menos margen para interpretar las normas y reglamentos.

37. Se mencionaron diversos casos en los que la modernización de las aduanas había tenido importantes repercusiones positivas en la recaudación de ingresos. De hecho, incluso en los casos en que se habían reducido los aranceles, la automatización de las aduanas había compensado con creces las pérdidas debidas a estas reducciones, al producir un aumento general de la recaudación de tasas. En uno de los casos mencionados, la modernización de la aduana había ayudado a reducir el tiempo de tramitación de 18 días a menos de 24 horas. La reforma aduanera requería la voluntad no sólo del sector público sino también de los agentes del sector privado que podían oponerse a ella. La automatización de las aduanas no debía limitarse a la introducción de nuevas TIC sino que era necesario que formase parte de un programa más amplio de reforma aduanera y fomento de la capacidad.

38. Se recordó que algunas soluciones propuestas recientemente por la OMA, como el estudio sobre el tiempo de levante de las mercancías y las directrices/recomendaciones sobre integridad, podían servir para resolver los problemas de facilitación del comercio y el transporte y en

particular del buen gobierno. Entre los instrumentos relacionados con la integridad se encontraban la Declaración del Consejo de Cooperación Aduanera sobre Integridad y Buena Gestión en las Aduanas de junio de 1993 (Declaración de Arusha revisada), el Modelo de Código de Ética y de Conducta y el Compendio de Prácticas Óptimas en Materia de Integridad de mayo de 1996.

39. La experiencia de algunos países africanos sugería que la aplicación óptima de las medidas de facilitación del comercio dependía de la colaboración entre los sectores público y privado, la cooperación con las redes regionales de facilitación del comercio y el transporte, la voluntad política y la inclusión de los interesados del sector privado en los programas de fomento de la capacidad.

40. La idea de una "ventanilla única" era una medida de facilitación del comercio especialmente importante, ya que creaba una plataforma sobre la que podían basarse otros programas de facilitación del comercio. Se habían establecido ventanillas únicas en diversos países en desarrollo. En un país de África, la ventanilla única había sustituido a 40 documentos que se exigían anteriormente para las importaciones y exportaciones. Entre los factores clave que habían contribuido al éxito de esta iniciativa se encontraba la estabilidad del personal de los correspondientes ministerios. Otro factor importante era la participación temprana y completa tanto de la administración de aduanas como de los principales interesados del sector privado. Los expertos también tomaron nota de las experiencias positivas de cooperación entre iniciativas de ventanilla única de diversos países en desarrollo.

41. El nivel de automatización y de tecnología utilizado en distintas medidas de facilitación puede y debe variar, según las realidades de cada país. Por ejemplo, es probable que las ventanillas únicas de países con comunidades comerciales familiarizadas con tecnologías avanzadas están más automatizadas que las ventanillas únicas de países en que los comerciantes y los proveedores de servicios conocen menos las tecnologías actuales. En este contexto, los expertos subrayaron la necesidad de asistencia técnica y financiera para aplicar las medidas de facilitación del comercio basadas en las TIC.

42. Por lo que respecta a la aplicación del resultado de las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio, se recordó que en el anexo D del "paquete de julio" se disponía que los PMA y otros países en desarrollo no estarían obligados a aplicar las medidas que no se correspondieran con sus capacidades. Asimismo, en el anexo D se disponía que el trato especial y diferenciado debía ir más allá de la mera concesión de períodos de transición más largos. Actualmente se debatía en la OMC el establecimiento de un mecanismo para evaluar las capacidades de aplicación y la adecuación del trato especial y diferenciado.

43. Los expertos examinaron los nexos entre los distintos aspectos del anexo D del paquete de julio, en particular entre las medidas de facilitación del comercio propuestas y la capacidad de los países de aplicarlas. Algunos opinaron que debía alcanzarse un acuerdo sobre las medidas antes de desplegar la asistencia técnica, de manera que pudiera crearse la capacidad de aplicación necesaria. Otros veían la necesidad de continuar la asistencia técnica y el fomento de la capacidad de forma ininterrumpida, de adaptar el trato especial y diferenciado a la situación de cada país y de contar con un mecanismo de supervisión conexo. Esto significaba que debería proporcionarse asistencia técnica antes de contraer ningún compromiso, así como después de alcanzar un acuerdo, de manera que pudiese este último aplicarse.

## Conclusiones y el camino a seguir

44. Los países son diferentes y es necesario que las estrategias de facilitación del comercio y desarrollo se adapten a los rasgos específicos por ejemplo de los países sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo. Sin embargo, en muchos de los casos presentados se llegó a las mismas conclusiones en lo referente a los beneficios generales de un sistema de facilitación del comercio y del transporte eficiente. Entre ellos se encuentran el aumento de la competitividad internacional y de la inversión extranjera directa, el desarrollo de los recursos humanos, la transferencia de conocimientos, el cumplimiento del GATT y la mejora de la recaudación fiscal.

45. Los obstáculos burocráticos actuales tienen un enorme costo para las empresas, así como para los Estados, y su reducción beneficia tanto al sector privado como al público.

46. La facilitación del comercio y el transporte será cada vez más importante para la integración de los PMA, los países sin litoral y otros países menos favorecidos en la economía mundial. Se requiere una acción coordinada para apoyar a estos países en su labor. Es importante tratar de distribuir equitativamente los beneficios de las medidas de facilitación del comercio y el transporte entre todos los participantes en el comercio.

47. La aplicación de las medidas de facilitación del comercio requiere un análisis exhaustivo de los obstáculos y costos actuales, así como la comparación de las prácticas actuales con las normas y puntos de referencia internacionales. Las organizaciones regionales e internacionales, entre ellas la UNCTAD, pueden hacer un aporte valioso a estos análisis.

48. Es previsible que las TIC desempeñen una función cada vez más destacada en la formulación y aplicación de medidas y programas de facilitación del comercio y el transporte. La automatización de las aduanas seguirá siendo especialmente importante y se espera que el Programa Sidunea de Reforma Aduanera de la UNCTAD continúe desempeñando un papel significativo a este respecto.

49. Es necesario crear o fortalecer mecanismos institucionales para garantizar la integración de la facilitación del comercio y el transporte en el proceso de desarrollo. Se requiere asistencia tanto en la creación de instituciones como en la capacitación y el fomento de la capacidad.

50. Existen pruebas abrumadoras de que la cooperación estrecha entre todas las partes afectadas y los esfuerzos conjuntos y la colaboración entre los sectores privado y público son fundamentales para que las reformas sean efectivas y sostenibles. Uno de estos mecanismos es la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio (GFP)<sup>1</sup>, que proporciona amplia información sobre la facilitación del comercio y el transporte, incluidos documentos, reuniones y las últimas novedades. Mantienen conjuntamente el sitio web organizaciones internacionales interesadas, entre las que se encuentran el Banco Mundial, la UNCTAD, la Comisión Económica para Europa (CEPE), la Organización de las Naciones Unidas para el Desarrollo Industrial (ONUDI), la OMA y la OMC.

---

<sup>1</sup> [www.gfptt.org](http://www.gfptt.org).

51. Las organizaciones regionales desempeñan un papel clave en la mejora de la facilitación del comercio y la aplicación de medidas que puedan surgir de un acuerdo multilateral sobre facilitación del comercio. Es fundamental la cooperación técnica con los órganos internacionales, especialmente en lo referente al fomento de la capacidad, y en ello la UNCTAD debería seguir desempeñando un papel importante.

52. Los países sin litoral y los pequeños Estados insulares hacen frente a retos especiales que merecen especial atención por parte de la comunidad internacional. Una de las medidas conexas específicas es el intercambio de experiencias sobre las metodologías utilizadas para recaudar las cargas y tasas aduaneras que reflejan los servicios prestados.

53. La ayuda al comercio se está convirtiendo rápidamente en una necesidad. En esto puede desempeñar un importante papel la financiación de los programas de asistencia técnica y formación, así como la nueva infraestructura básica en la esfera de la facilitación del comercio y el transporte.

54. Las organizaciones internacionales, incluida la UNCTAD, proporcionan un valioso apoyo a las negociaciones sobre facilitación del comercio en la OMC. La experiencia indica que este apoyo se beneficia en gran medida de la participación del sector privado, así como de la estrecha coordinación entre los expertos de los países y los negociadores con base en Ginebra. Es necesario prestar una atención especial a la asistencia para la aplicación de los compromisos acordados en el proceso de negociación de la OMC.

## Capítulo II

### CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

#### A. Celebración de la Reunión de Expertos

55. La Reunión de Expertos sobre la facilitación del comercio como motor del desarrollo se celebró en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 21 al 23 de septiembre de 2005.

#### B. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

56. En su sesión de apertura, la Reunión de Expertos eligió a los siguientes miembros de la Mesa:

*Presidente:* Excmo. Sr. Juan Antonio March (España)

*Vicepresidente y Relator:* Sr. Dayaratna Silva (Sri Lanka)

#### C. Aprobación del programa (Tema 2 del programa)

57. En la misma sesión la Reunión de Expertos aprobó el programa provisional distribuido bajo la signatura TD/B/COM.3/EM.24/1. El programa de la Reunión fue pues el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Facilitación del comercio como motor del desarrollo.
4. Aprobación del informe de la Reunión.

#### D. Documentación

58. Para examinar el tema sustantivo del programa, la Reunión de Expertos dispuso de una nota de la secretaría de la UNCTAD titulada "La facilitación del comercio como motor del desarrollo" (TD/B/COM.3/EM.24/2).

#### E. Aprobación del informe de la Reunión (Tema 4 del programa)

59. En su sesión de clausura la Reunión de Expertos autorizó al Relator a preparar el informe final de la Reunión bajo la supervisión del Presidente.

## ANEXO

### Asistencia \*

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

Afganistán	Líbano
Alemania	Madagascar
Angola	Malasia
Arabia Saudita	Mauricio
Argelia	Mauritania
Bangladesh	México
Barbados	Mongolia
Belarús	Mozambique
Benin	Myanmar
Bhután	Nepal
Bolivia	Omán
Botswana	Países Bajos
Brasil	Panamá
Burkina Faso	Paraguay
Camboya	Polonia
Canadá	Qatar
China	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Côte d'Ivoire	República Árabe Siria
Egipto	República Checa
Eslovaquia	República de Corea
España	Senegal
Estados Unidos de América	Sri Lanka
Federación de Rusia	Suecia
Filipinas	Suiza
Francia	Suriname
Gabón	Tailandia
Haití	Trinidad y Tabago
Honduras	Uganda
Indonesia	Uzbekistán
Italia	Viet Nam
Japón	Yemen
Jordania	Zambia
Kenya	Zimbabwe
Letonia	

2. Estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Centro de Comercio Internacional

---

\* Véase la lista de los participantes en el documento TD/B/COM.3/EM.24/INF.1.

Comisión Económica para África

Comisión Económica para Europa

Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico

Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

3. También estuvieron representados en la Reunión los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Fondo Monetario Internacional

Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura

4. Asimismo estuvieron representadas en la Reunión las siguientes organizaciones no gubernamentales:

*Categoría general*

BPW Internacional

Unión General de Cámaras de Comercio, Industria y Agricultura de los Países Árabes

*Categoría especial*

Asociación Internacional de Transporte Multimodal

Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga

5. Asistieron a la reunión los siguientes expertos:

*Facilitación del comercio y el transporte y desarrollo*

Sra. Angela Strachan, secretaria del Commonwealth, Londres (Reino Unido)

Sr. Marc Juhel, Banco Mundial, Washington DC (Estados Unidos)

Sra. Claudia Etzrodt, CLASS Maquinaria Industrial

Sra. Marelia Martínez Rivas, Consultora de Comercio y Facilitación, Washington DC, (Estados Unidos)

Sr. Shondeep Banerji, SITPRO Ltd., Reino Unido

*Facilitación del comercio e integración regional*

Sr. Arnold Nkoma, Mercado Común para África Oriental y Meridional

Sr. Orhan Isik, Organización de Cooperación Económica

Sr. Jonathan Claridge, Comisión Europea

*Situación de las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio*

Sra. Nora Neufeld, Organización Mundial del Comercio

*Expectativas del sector privado en relación con las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio*

Sr. David Wakeford, Trade Facilitation Alliance

Sr. Eduard Arruga I Valeri, Grupo de Expertos sobre Importaciones y Exportaciones de la Confederación de Industrias Agroalimentarias Europeas

Sr. Sandro Consoli, Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga

Sra. María del Rosario Solari Raffo, Directora de Relaciones Internacionales y Técnicas, Cámara de Exportadores (CERA), Buenos Aires (Argentina)

Sr. Solomon A. Kasa, Tanzania Freight Forwarders Association, Dar-es-Salaam

Sr. S. V. Divaakar, Ace Global Pvt. Ltd., Nueva Delhi (India)

Sra. Catherine Minard, Mouvement des Entreprises de France, París (Francia)

*Introducción a las cuestiones de aplicación en la facilitación del comercio*

Sra. Brigitte Cuendet, Secretaría de Estado para Asuntos Económicos, Berna (Suiza)

*Aplicación de medidas de facilitación del comercio*

Excmo. Sr. Manuel A. J. Teehankee, Embajador, Misión Permanente de Filipinas ante la Organización Mundial del Comercio, Ginebra

Sr. Eduardo Tempone, Misión Permanente de la Argentina ante la Organización Mundial del Comercio, Ginebra

Sr. Ibrahima Diagne, GAINDE 2000, Senegal

6. También asistieron a la Reunión los siguientes invitados especiales:

Sr. Osvaldo R. Agatiello, consultor independiente, Argentina

Sr. James Clawson, CEO, Global Alliance for Trade Efficiency, Estados Unidos

Sr. R. McDonagh, Director Adjunto, Organización Mundial de Aduanas, Bruselas (Bélgica)

Sr. Maurice Nacouz, experto en legislación sobre tránsito, Cámara de Comercio, Industria y Agricultura de Beirut, Beirut (Líbano)

Sr. Omar E. Odarda, Trade Facilitation Alliance, Suiza

Sr. Pascal Ollivier, SOGET, Francia

Sr. Jacques Ritt, SOGET, Francia

Sra. Donna Sharp, socia principal, Sharp Global Partners Ltd., Estados Unidos

Sr. Bala Subramaniam, Director, ICHCA International, Romford, Reino Unido

Sr. Waleed Tali, ITAQ, Bagdad (Iraq)

-----