



## Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general  
24 de marzo de 2011  
Español  
Original: inglés

### Junta de Comercio y Desarrollo

#### Comisión de Comercio y Desarrollo

#### Tercer período de sesiones

Ginebra, 6 a 10 de junio de 2011

Tema 6 del programa provisional

**Fomento y reforzamiento de las sinergias entre los tres pilares**

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

### **Nota de la secretaría de la UNCTAD**

#### *Resumen*

En el presente documento se informa de la aplicación y ejecución de los párrafos 107 y 164 a 168 del Acuerdo de Accra relativos al transporte y la facilitación del comercio con el fin de potenciar el desarrollo económico y la competitividad de los países en desarrollo mediante una logística comercial eficaz —en particular, la modernización aduanera, unos sistemas de transporte eficaces, la facilitación del comercio y un marco jurídico y reglamentario de apoyo. En el informe se destacan la labor y las iniciativas emprendidas en las esferas de la investigación y el análisis, la búsqueda de consenso y las actividades de cooperación técnica durante el período transcurrido desde el segundo período de sesiones de la Comisión de Comercio y Desarrollo. En el Informe de actividades de la División de Tecnología y Logística en 2010 se facilita información más detallada (UNCTAD/DTL/2011/1).

### **Introducción**

1. La labor realizada por la UNCTAD en la esfera del transporte y la facilitación del comercio desde el segundo período de sesiones de la Comisión corresponde al mandato establecido en relación con esas cuestiones en el Acuerdo de Accra. Las actividades y los resultados en esta esfera, que se explican pormenorizadamente en el presente informe, reflejan la labor realizada por la División de Tecnología y Logística para dar cumplimiento a los párrafos del Acuerdo de Accra que se refieren a esta materia.

## Recuadro 1

**Párrafos del Acuerdo de Accra sobre 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 que se examina, se llevaron a cabo actividades de fomento de la capacidad en la importante cuestión del tránsito. Así, por ejemplo, se impartió un curso de formación en servicios de transitarios, en colaboración con la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios (FIATA), la Asociación de Transitarios y Consignatarios de Etiopía (EFFSSA), y la Autoridad de Asuntos Marítimos de Etiopía. El curso ayudó a la EFFSSA a formar, habilitar y mejorar la capacidad de los especialistas del país, y con ello mejorar la comprensión en Etiopía del comercio internacional y facilitar una mayor integración del país en el mercado globalizado.

3. En 2010, la UNCTAD finalizó satisfactoriamente la ejecución del componente de facilitación del comercio del Proyecto urgente de modernización de las aduanas y facilitación del comercio en el Afganistán. Este proyecto, que estuvo gestionado por la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos y financiado por el Banco Mundial, había sido prorrogado en varias ocasiones. Entre los principales logros desde el año 2004 figuran: a) un directorio de profesionales y un conjunto de materiales didácticos para la asociación nacional de transitarios, b) la reestructuración del departamento encargado de las cuestiones de tránsito del Ministerio de Comercio e Industria, c) el inicio de las negociaciones de adhesión a la Organización Mundial del Comercio (OMC) con la preparación del memorándum sobre el régimen de comercio exterior del Afganistán; y d) la conclusión de las negociaciones con el Pakistán sobre el Acuerdo de Comercio en Tránsito entre el Afganistán y el Pakistán.

4. El Acuerdo de Comercio en Tránsito entre el Afganistán y el Pakistán es de particular importancia para un país sin litoral como el Afganistán, ya que permite a este

país tener un acceso a los mercados regionales e internacionales. El Acuerdo permite el uso de un mayor número de puertos y de vehículos de transporte, incluidos camiones afganos, y también un aumento del número de pasos fronterizos que pueden utilizarse. Por ejemplo, se prevé la utilización de la frontera terrestre entre el Pakistán y la India para las exportaciones afganas y el uso del territorio afgano para el comercio entre el Pakistán y los países de Asia Central. Los conocimientos técnicos y la asistencia de la UNCTAD fueron decisivos para que el Ministerio de Comercio e Industria del Afganistán pudiese preparar el proyecto de acuerdo. Un factor fundamental para que el apoyo de la UNCTAD pueda tener éxito es la combinación de tipos de asistencia prestada. Estos tipos abarcan los servicios de asesoramiento prestados por consultores locales e internacionales, los seminarios nacionales y los talleres.

5. Además, en cuanto al fortalecimiento de las capacidades institucionales y humanas para participar en las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio con miras a planificar, ejecutar y hacer un seguimiento de las reformas en curso de la facilitación del comercio a escala nacional y regional, la UNCTAD organizó y participó en varias actividades de búsqueda de consenso y fomento de la capacidad en que se trataron cuestiones de particular interés para los países africanos —especialmente los países menos adelantados (PMA) y los países en desarrollo sin litoral. La UNCTAD también siguió prestando apoyo a las delegaciones con sede en Ginebra, brindándoles asesoramiento sobre cuestiones de fondo examinadas en las negociaciones sobre facilitación del comercio, en particular sobre el tránsito.

6. Asimismo, se organizaron actividades para fortalecer los grupos de trabajo sobre facilitación del comercio establecidos en los capitales, cuyo objetivo es promover la coordinación entre los organismos públicos y la comunidad empresarial que participan en las reformas nacionales en materia de facilitación del comercio. A tal fin, en el Níger y en el Congo se llevaron a cabo sendas evaluaciones de las necesidades en cuanto a la facilitación del comercio, y en Benin, Botswana, Honduras y el Senegal se organizaron talleres nacionales sobre el estado actual de las negociaciones de la OMC.

7. En el plano regional, se organizaron talleres conjuntamente con la Agencia de Cooperación y de Información para el Comercio Internacional (ACICI). Los talleres se llevaron a cabo en Nepal, para los PMA de Asia, y en Uganda para los países del África Oriental. En ambos talleres se examinaron los últimos avances en la facilitación del comercio, los problemas de tránsito, y la colaboración entre los países sin litoral y los países de tránsito, así como las medidas de facilitación del comercio que están en el programa de las negociaciones de la OMC sobre la facilitación del comercio.

8. Se celebró en Ginebra un foro titulado "Conseguir la participación de la comunidad del comercio exterior: la OMC, la facilitación del comercio y el sector privado en los países en desarrollo". En el foro se reiteró el papel fundamental del sector privado, tanto en la evaluación de las necesidades y las prioridades de cada país en materia de facilitación del comercio en las negociaciones de la OMC, como en el cumplimiento de sus compromisos contraídos en relación con la facilitación del comercio. A raíz del notable éxito de este encuentro, varios países, tanto donantes como países en desarrollo, pidieron que se ampliase el planteamiento del debate público-privado a otras actividades regionales en África, Asia y América Latina.

9. En cuanto a otro tema pertinente para la facilitación del comercio, la UNCTAD ha mantenido sus actividades en apoyo de los países en desarrollo y las economías en transición durante las negociaciones en curso sobre la facilitación del comercio en el marco del Programa de Doha para el Desarrollo de la OMC. La integración económica regional es una realidad dinámica del sistema mundial de comercio. La UNCTAD, por tanto, colabora con la Comisión de Unión Económica y Monetaria del África Occidental (UEMAO) y con la secretaría de la Organización de Estados del Caribe Oriental (OECO). En 2010, se

organizaron talleres regionales para Estados miembros de estas dos regiones, que sirvieron de foro para informar sobre las posiciones negociadoras y el intercambio de experiencias y buenas prácticas en materia de aplicación. En los Estados miembros de la OECO, la UNCTAD apoyó a los grupos de trabajo nacionales sobre la facilitación del comercio mediante el enfoque de la creación de aglomeraciones de empresas (*clusters*). Su finalidad es estrechar la colaboración entre las distintas partes interesadas con el fin de aumentar su capacidad de planificación conjunta y de emprender actuaciones de facilitación del comercio.

10. En 2010, con el apoyo de la UNCTAD, la OECO llevó a cabo en Santa Lucía unas consultas regionales con sus Estados miembros que forman parte de la OMC, en relación con la facilitación del comercio. Las consultas pusieron a los participantes al corriente de las negociaciones de la OMC sobre facilitación del comercio y sirvieron de foro de debate entre los Estados miembros sobre el texto refundido propuesto. La reunión tuvo lugar en el contexto del fortalecimiento de la integración económica regional y, en particular, de la próxima aplicación del Protocolo de la OECO sobre la Unión Económica de la versión revisada del Tratado de Basseterre y del Mercado y Economía Únicos de la CARICOM. Mediante el Protocolo sobre la Unión Económica, los miembros de la OECO establecieron el objetivo de una unión económica como un único espacio económico y financiero. Esto supone, entre otras cosas, la creación de una unión aduanera, la armonización de las políticas monetaria, fiscal y comercial y la libre circulación de personas. Este proceso de integración requiere que se preste especial atención a la facilitación del comercio como medio para eliminar las barreras al comercio. Por consiguiente, la OECO solicitó que tuviesen continuidad las actividades de creación de aglomeraciones de empresas y la CARICOM solicitó que se pusiera en marcha un proyecto específico para la implantación de un documento administrativo único de carácter regional en el sistema del Mercado y Economía Únicos.

11. Se prestó asistencia para fortalecer la gestión portuaria en las Comoras como parte de los proyectos que la UNCTAD desarrolla en el Marco Integrado. El proyecto de las Comoras facilita que las partes interesadas de las comunidades portuarias puedan conectarse y puedan mejorar el tránsito de mercancías en esos puertos. Se crearon dos aglomeraciones en los puertos de Mutsamudu y Moroni. El proyecto logró establecer una plataforma entre entes públicos y privados donde compartir información y encontrar soluciones para mejorar la eficacia de las operaciones. Ambas aglomeraciones han elaborado planes de acción y manuales sobre los procedimientos de importación, que pueden ser consultados por todos los usuarios. Ambos puertos expresaron su satisfacción por los progresos realizados en la mejora de la cooperación entre los distintos agentes y tienen previsto seguir aprovechando eficazmente las estructuras creadas.

12. Como parte de las actividades de fomento de la capacidad que emprendió en 2010, la secretaría de la UNCTAD ofreció una serie de conferencias y exposiciones en varios foros. Entre ellas figura su participación en un curso internacional de posgrado sobre investigaciones en materia de medio ambiente y recursos marinos) impartido en San Sebastián (España) y organizado conjuntamente por varias universidades europeas; una mesa redonda organizada por el Centro Internacional de Comercio y el Desarrollo Sostenible sobre el cambio climático y el comercio y el desarrollo, que se centró en la aviación y el transporte marítimo; una reunión de partes interesadas en un proyecto de investigación financiado por la Unión Europea titulado Technology Opportunities and Strategies Toward Climate-Friendly Transport (Oportunidades de la tecnología y estrategias para un transporte inocuo para el clima), que se celebró en septiembre de 2010, y la conferencia anual de la Unión Internacional de Aseguradores Marítimos, cuyo tema fue "Los seguros marítimos: afrontar los desafíos de la nueva década", que fue uno de los principales actos organizados por el sector y al que asistieron 750 delegados.

13. De conformidad con el mandato establecido en los párrafos 107 y 166 del Acuerdo de Accra, la UNCTAD siguió participando activamente en las iniciativas mundiales de colaboración mediante su presencia en una serie de actividades (organizadas por el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, la secretaría del Commonwealth, la Escuela Politécnica Federal de Lausana, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, la FIATA, el Freight and Logistics Leaders Forum, la Asociación Internacional de Economistas Marítimos, Intertanko, el Banco Islámico de Desarrollo, la Organización Internacional de Normalización (ISO), el Foro Internacional de Transporte, el Ministerio de Transportes de Tailandia, La Junta Nacional de Comercio de Suecia, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, el Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central, la Organización Mundial de Aduanas (OMA), la Universidad Marítima Mundial y otras instituciones de enseñanza superior).

14. En el período examinado, la secretaría también prestó con carácter específico asesoramiento y orientación sobre cuestiones planteadas en relación con el transporte y la facilitación del comercio. Se enviaron respuestas —tanto escritas como orales— a las solicitudes recibidas de diversas entidades públicas e intergubernamentales, así como de organizaciones no gubernamentales. Se brindó asesoramiento y orientación normativa en relación con una serie de cuestiones jurídicas e instrumentos jurídicos internacionales, entre otros: a) las Reglas de Rotterdam, de 2008, b) el Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de 1999; c) el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, de 1980, y d) la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 1974. Se proporcionó información, documentación y datos, en particular en relación con el comercio marítimo y los costos de los fletes, a diversas entidades públicas y privadas del sector, entre ellas otras entidades de las Naciones Unidas y sus miembros, así como a universidades, empresas consultoras y asociaciones sectoriales de países desarrollados y países en desarrollo.

15. La UNCTAD participó, como parte de sus actividades en la esfera del fomento de capacidad llevadas a cabo en 2010, en la Asociación Mundial para la Facilitación del Transporte y el Comercio y en grupos de trabajo del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas (CEFACT/ONU). Se impartieron módulos didácticos sobre logística comercial en el marco del programa de la UNCTAD de formación portuaria TrainForTrade (Dar-es-Salam) y de sus cursos regionales sobre cuestiones fundamentales de la agenda económica internacional (Bakú, Beirut y Ginebra), en colaboración con el Instituto Virtual. En cooperación con otras subdivisiones de la UNCTAD, se hicieron contribuciones a la organización y la documentación de reuniones intergubernamentales de la UNCTAD, entre otras, la actividad de la UNCTAD previa a la Cuarta Conferencia de las Naciones Unidas sobre los Países Menos Adelantados (PMA-IV) dedicada al "Fomento de las capacidades productivas de los PMA para un desarrollo incluyente y sostenible".

16. En cuanto a automatización de las aduanas, el programa de Sistema Automatizado de Datos Aduaneros (SIDUNEA) de la UNCTAD —mediante el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones en la logística— sigue siendo líder en África, donde hay 35 países que lo utilizan. La ejecución del programa SIDUNEA siguió siendo la mayor actividad de cooperación técnica en 2010 al estar presente en más de 90 países.

17. En 2010, los proyectos de asistencia técnica del SIDUNEA eran unos 67, entre ellos 14 proyectos regionales o interregionales. Como parte de un proyecto regional que lleva a cabo, en cooperación con la secretaría del Mercado Común para África Oriental y Meridional (COMESA), se amplió el número de centros que utilizan el sistema SIDUNEA++ en las Comoras, Eritrea, la República Democrática del Congo, Seychelles y Swazilandia. Prosiguen las actividades de implantación o de migración a SIDUNEA++ en

el Afganistán, Botswana, el Camerún, Guinea, Guinea-Bissau, Malawi, Nigeria y Sierra Leona.

18. Se instaló la última versión del sistema SIDUNEA en Côte d'Ivoire, Liberia y Zimbabwe. La aplicación de normas y estándares ha sido siempre uno de los principales compromisos del programa, especialmente en África. De hecho, ha aumentado el número de países usuarios del SIDUNEA en África. La mayoría de esos países ya han decidido seguir adelante con la modernización de sus administraciones aduaneras y a tal fin han adoptado el último sistema SIDUNEA para aprovechar todas las ventajas de los últimos avances de Internet y de las mejoras de sus capacidades funcionales. El año 2010 tuvo lugar la última de las migraciones de los pocos sistemas aún en funcionamiento de la versión 2 del SIDUNEA, que habían sido instalados en los años ochenta. Por ejemplo, Liberia sólo necesitó seis meses para comenzar a utilizar en condiciones reales el sistema SIDUNEA - un considerable avance en un período muy breve. En 2010 se iniciaron o continuaron las actividades de instalación en Anguila, Gibraltar, la República Islámica del Irán, la República Democrática Popular Lao, Libia, las Maldivas, Montserrat, Santo Tomé y Príncipe, Sri Lanka, Túnez, las Islas Turcas y Caicos y la República Bolivariana de Venezuela.

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

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

Recuadro 2

### **Párrafos del Acuerdo de Accra sobre la asistencia técnica relacionada 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 Programa de Acción de Almaty.

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.

20. De conformidad con los mandatos antes mencionados, la UNCTAD también llevó a cabo su labor sustantiva de investigación y análisis sobre una amplia gama de cuestiones económicas, normativas, jurídicas y reglamentarias, y sobre cuestiones conexas que afectan al transporte y al comercio de los países en desarrollo. En 2010, los resultados de la labor de investigación y análisis llevada a cabo y las estadísticas recopiladas se difundieron ampliamente mediante la publicación anual *El transporte marítimo*. En *El transporte marítimo* en 2010 se abordaron cuestiones relacionadas, entre otras cosas, con: a) el comercio marítimo internacional; b) la flota mundial, incluidos el registro y la propiedad; c) la actividad portuaria y el movimiento de carga; y d) las novedades normativas y jurídicas que afectan al transporte y al comercio. En la edición de 2010, las cuestiones relacionadas con la economía y el transporte marítimo en Asia y el Pacífico fueron el tema central de un capítulo regional especial, que también incluyó cuestiones de interés especial para los países sin litoral. Además de los datos estadísticos pertinentes correspondientes a 2009 y 2010, en esta edición se dieron a conocer las series cronológicas históricas, que revisten especial interés para evaluar las tendencias y las pautas con miras a informar las decisiones de los encargados de la formulación de políticas en la elaboración de las políticas nacionales de transporte y las estrategias conexas.

21. Las novedades normativas y jurídicas que afectan al transporte y al comercio a las que se hizo referencia en *El transporte marítimo* en 2010 incluyeron, en particular, las siguientes: a) la negociación en curso en la Organización Marítima Internacional (OMI) sobre un régimen internacional para mitigar las emisiones de carbono procedentes del transporte marítimo internacional; b) la aprobación del Protocolo de abril de 2010 del Convenio internacional sobre responsabilidad e indemnización de daños en relación con el transporte marítimo de sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, de 1996; y c) las actividades normativas y otras medidas en la esfera del comercio marítimo y la cadena de suministro, con el patrocinio de la OMA, la Organización Marítima Internacional (OMI) y la ISO, y también a nivel nacional y regional. Basándose en el análisis realizado, los resultados de la labor de la UNCTAD en esta esfera también se incluyeron en el informe del Secretario General titulado "Los océanos y el derecho del mar" y en la resolución 63/214 de la Asamblea General titulada "Hacia el desarrollo sostenible del Mar Caribe para las generaciones presentes y futuras".

22. Otra vía utilizada para dar a conocer la labor realizada por la UNCTAD y difundir los resultados de la labor de investigación y analítica llevada a cabo es la publicación trimestral en línea *Transport Newsletter*, que tiene más de 3.000 suscriptores en todo el mundo. Contiene artículos de actualidad y proporciona una plataforma para que la UNCTAD y otros interesados en la esfera del transporte y la facilitación del comercio puedan compartir ideas y puntos de vista. Algunos de los temas tratados en 2010 fueron los siguientes: a) la facilitación del comercio, incluidos los acuerdos comerciales regionales y las reformas introducidas mediante asociaciones sostenibles; b) el alto nivel de vulnerabilidad de los países en desarrollo sin litoral ante las crisis externas; c) las actualizaciones del SIDUNEA; d) un proyecto de facilitación del comercio en el Pakistán; e) apoyo a los países en desarrollo sin litoral durante las negociaciones sobre la facilitación del comercio llevadas a cabo en la OMC; f) el comercio de servicios de transporte; g) las ciudades portuarias; h) los enlaces de transporte entre Europa y Asia; i) las redes de transporte aéreo; j) los efectos del cambio climático en las redes internacionales de transporte; y j) la seguridad de la cadena de suministro.

23. Además de sus publicaciones periódicas, los resultados de la labor analítica y de investigación de la UNCTAD se divulgan en publicaciones, estudios e informes que no tienen carácter periódico. En el período que se examina, se lograron importantes progresos con respecto a las investigaciones y los análisis de políticas en curso, destinados a ayudar a los países en desarrollo a formular decisiones informadas para abordar los retos ambientales relacionados con la estrategia en materia de transporte, y a identificar las necesidades conexas de fomento de la capacidad y las respuestas normativas adecuadas. Más concretamente, la labor de investigación y análisis que examina algunos aspectos del marco normativo internacional que se refieren a la responsabilidad por la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques culminará en un informe que se está elaborando actualmente. Ese informe ofrecerá un panorama general analítico del complejo marco jurídico de la contaminación por hidrocarburos procedentes de buques, con el propósito de ayudar a los encargados de la formulación de políticas —particularmente en los países en desarrollo— a evaluar los beneficios y los retos relacionados con la adopción y aplicación de los instrumentos jurídicos internacionales relativos a ese tipo de contaminación.

24. En cumplimiento del mandato establecido en el párrafo 168 del Acuerdo de Accra, que prevé hacer frente a los retos ambientales en relación con las estrategias de transporte, se han llevado a cabo otras actividades relacionadas con el reto planteado por el cambio climático. Basándose en la labor realizada anteriormente —esto es, el primer período de sesiones de la reunión multianual de expertos sobre transporte y facilitación del comercio, que se celebró en febrero de 2009 y se centró en el tema "El transporte marítimo y el desafío del cambio climático"—, se está preparando actualmente un volumen editado de documentos presentados por los oradores en la reunión y por otros expertos que aportaron su contribución, y su publicación, que estará a cargo de Earthscan, se prevé para fines de 2011.

25. En 2010 se ultimaron dos estudios que contribuyeron a la asistencia técnica prestada por la UNCTAD en la esfera de las negociaciones relativas a la facilitación del comercio. El estudio titulado *Reflections on a Future Trade Facilitation Agreement – Implementation of WTO Obligations: A Comparison of Existing WTO Provisions* y la revisión del *Manual de Facilitación del Comercio – Segunda parte – Notas Técnicas sobre Medidas Esenciales de Facilitación del Comercio* se relacionan directamente con las negociaciones sobre facilitación del comercio que se llevan a cabo actualmente en la OMC. El segundo estudio (esto es, la revisión de las notas técnicas sobre la facilitación del comercio) ha sido necesario para reflejar los progresos realizados en el proceso de negociación. Para muchos de los temas tratados en las negociaciones llevadas a cabo en la OMC, la segunda parte del Manual revisado ofrece información técnica y práctica sobre los conceptos empleados, y resume las mejores prácticas. Se trata de un instrumento práctico destinado a los negociadores establecidos en Ginebra y en las capitales a fin de llevar a cabo esas negociaciones, y también proporciona una orientación inicial sobre las cuestiones que se han de considerar en la fase de aplicación. Esos dos documentos proporcionan asistencia sustantiva a las delegaciones que participan en el proceso de negociación sobre la facilitación del comercio. De hecho, algunas de las propuestas que actualmente se examinan se basan en los elementos de reflexión contenidos en esos dos documentos.

26. Cabe mencionar que, desde 2010, el Índice de conectividad del transporte marítimo de línea se ha publicado por conducto de UnctadStat de la UNCTAD, y recibe buenos comentarios. Por ejemplo, el Índice mencionado se ha incluido en el cálculo del Enabling Trade Index de 2010 del Foro Económico Mundial, y las investigaciones internacionales sobre el comercio y su transporte incluyen cada vez más el citado Índice entre las variables explicativas. Una comparación entre dicho Índice y el Índice de desempeño logístico del Banco Mundial muestra una alta correlación positiva entre los diferentes componentes de ambos índices.



27. La participación de los países en desarrollo en las exportaciones de productos manufacturados ha aumentado de forma intermitente durante las últimas décadas y, por tanto, la antigua "geografía del comercio", conforme a la cual el Sur proporcionaba materias primas y el Norte vendía productos acabados al Sur ya no resulta aplicable, ya que los países en desarrollo participan cada vez más en cadenas de suministro globalizadas. La mayor parte de los productos manufacturados es transportada en contenedores por los servicios de transporte marítimo de líneas regulares que conectan los puertos marítimos entre sí mediante una red mundial de transporte marítimo por líneas regulares.

28. En el marco de la Ronda de Desarrollo de Doha de la OMC, y en la fase actual de las negociaciones, las actividades de la UNCTAD se centran sobre todo en el apoyo al fomento de la capacidad y en los servicios de asesoramiento. Mientras que al comienzo de las negociaciones la UNCTAD sobre todo organizó y contribuyó a la realización de seminarios de sensibilización y capacitación, últimamente se ha dedicado a una cooperación nacional y regional más adaptada a las necesidades, incluido el apoyo al fomento de la capacidad institucional. La UNCTAD también ha seguido elaborando y actualizando el material técnico relativo a algunas cuestiones de la facilitación del comercio. Los países en desarrollo y los Estados miembros donantes han reconocido en varias ocasiones la importancia y la pertinencia de la asistencia prestada por la UNCTAD en esta esfera.

### **III. Actividades internacionales y de búsqueda de consenso**

29. La UNCTAD coopera con una serie de entidades que comparten un interés común por el transporte y temas conexos, en particular en el contexto del desarrollo sostenible. Entre sus asociados figuran la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, la OMI, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) y la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE). Por ejemplo, la UNCTAD participó activamente en varias reuniones de la CEPE, entre ellas el Foro de discusión sobre el transporte interior, el Grupo de Trabajo del Centro de las Naciones Unidas de Facilitación del Comercio y las Transacciones Electrónicas CEFAC-ONU, reunido en febrero de 2010, y el taller de la CEPE sobre logística y transporte intermodal, llevado a cabo en octubre de 2010.

30. Otra notable iniciativa reciente de colaboración es el taller conjunto celebrado entre la UNCTAD y la CEPE sobre los efectos del cambio climático en las redes internacionales de transporte, celebrado en septiembre de 2010. Esta iniciativa se llevó a cabo con el espíritu de la iniciativa "Unidos en la acción" de las Naciones Unidas sobre el desafío que representa el cambio climático, y responde al mandato establecido en el párrafo 168 del Acuerdo de Accra. En consecuencia, el objetivo del taller consistía en ayudar a crear conciencia sobre los desafíos que el impacto del cambio climático y las necesidades de adaptación representan para la infraestructura y los servicios del transporte internacional, que es un conjunto complejo de problemas que hasta ahora ha recibido escasa atención. Un resultado concreto inmediato de ese taller fue la aprobación, por parte del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, en su 73º período de sesiones, celebrado en marzo de 2011, de la decisión de establecer un grupo de expertos encargado de seguir estudiando el impacto del cambio climático y las necesidades de adaptación conexas sobre las redes internacionales de transporte. El grupo de expertos se establecerá por un período de dos años, con un mandato bien definido, y contará con los auspicios del Grupo de Trabajo sobre tendencias y economía del transporte. Según corresponda, y de conformidad con su mandato, la UNCTAD aprovechará su larga experiencia en la esfera del transporte y la logística del comercio para contribuir a toda labor pertinente que lleve a cabo el nuevo grupo de expertos establecido por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE. Con

carácter complementario de la labor llevada a cabo en relación con el taller de la UNCTAD y la CEPE, se prevé celebrar en septiembre de 2011 una reunión especial de expertos sobre el impacto del cambio climático en el transporte.

31. En diciembre de 2010 se celebró 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". El período de sesiones abarcó una amplia gama de esferas, entre ellas la esfera económica (por ejemplo, el precio de los combustibles); las cuestiones ambientales (por ejemplo, el cambio climático); los aspectos políticos (por ejemplo, la seguridad); la esfera normativa (por ejemplo, las convenciones internacionales y los acuerdos multilaterales y regionales sobre el transporte y la facilitación del comercio); y la esfera tecnológica (por ejemplo, las tecnologías de la información y las telecomunicaciones). Los expertos formularon varias propuestas con respecto a la función que la UNCTAD podría desempeñar en la ampliación o profundización de su labor en diversas esferas.

32. Como parte del período de sesiones antes mencionado, el programa SIDUNEA dirigió el debate sobre 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 suministro, con contribuciones de la OMA y de los países usuarios del SIDUNEA.

33. Se prevé la realización de una reunión especial de expertos sobre facilitación del comercio en los acuerdos regionales de comercio los días 30 y 31 de marzo de 2011 en Ginebra. El objetivo de esta reunión es sugerir cuál podría ser la función de la UNCTAD en la ayuda a los países en desarrollo para asegurar la coherencia entre los compromisos de facilitación del comercio regionales y multilaterales. Para lograr este objetivo, la reunión se centrará en: a) determinar si las medidas de facilitación del comercio derivadas de la participación múltiple de países en desarrollo en varios acuerdos comerciales regionales son discriminatorias, indicando cuáles lo son; y b) examinar el grado en que existe convergencia entre las medidas regionales de facilitación del comercio y las normas multilaterales pertinentes, existentes y futuras, en el marco de la OMC.

---