



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

Distr. general
26 de agosto de 2022
Español
Original: inglés

Junta de Comercio y Desarrollo
Comisión de Comercio y Desarrollo
Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte,
Logística Comercial y Facilitación del Comercio
Noveno período de sesiones
Ginebra, 12 a 14 de julio de 2022

**Informe de la Reunión Multianual de Expertos sobre
Transporte, Logística Comercial y Facilitación del
Comercio acerca de su noveno período de sesiones**

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 12 al 14 de julio de 2022



Índice

	<i>Página</i>
Introducción	3
I. Resumen de la Presidencia	3
Transporte sostenible y resiliente y facilitación del comercio en tiempos de pandemia y más allá: principales retos y oportunidades.....	3
II. Cuestiones de organización	10
A. Elección de la Mesa	10
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos	11
C. Aprobación del informe de la reunión	11
 Anexo	
Participantes	12

Introducción

El noveno período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio se celebró del 12 al 14 de julio de 2022, en formato virtual y presencial. El período de sesiones tuvo lugar bajo la supervisión de la Presidencia (Botswana), cuya elección se realizó en la sesión plenaria de apertura. Las deliberaciones se centraron en los vínculos entre el transporte, el comercio y las cadenas de suministro.

I. Resumen de la Presidencia

Transporte sostenible y resiliente y facilitación del comercio en tiempos de pandemia y más allá: principales retos y oportunidades (Tema 3 del programa)

1. Al dar comienzo el debate sobre este tema del programa, un representante de la secretaría de la UNCTAD hizo hincapié en la creciente importancia de las cadenas de suministro y la logística mundiales en el contexto de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), la guerra en Ucrania y la economía oceánica, dadas sus repercusiones en el producto interno bruto (PIB) y el crecimiento del comercio a nivel mundial. El representante también informó a los participantes de que, en 2023, la UNCTAD celebraría en Barbados un foro sobre logística comercial.

Entender el reto

2. Los ponentes de la primera mesa redonda fueron el Presidente de la Asociación Internacional de Puertos de Malasia, el Presidente del Comité de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio, el Secretario General de la Unión de Consejos de Cargadores Africanos, la Directora Adjunta de la Alianza Mundial para la Facilitación del Comercio de la Cámara de Comercio Internacional y la Jefa de la Unidad de Comercio Internacional y Derecho de la Federación Internacional de Asociaciones de Expedidores de Carga.

3. Un ponente incidió en las áreas que resultaban estratégicas para el desarrollo de los puertos —riesgo y resiliencia, colaboración en materia de datos, transición energética y desarrollo sostenible— en una nueva coyuntura en la que las disrupciones eran habituales, y señaló que el sector del transporte marítimo se estaba quedando rezagado en lo relativo a la digitalización debido a la falta de cooperación. Afirmó que los ingresos procedentes de las medidas basadas en el mercado deberían destinarse a las infraestructuras, entre ellas los puertos, ya que estos podrían convertirse en polos de descarbonización. El ponente subrayó que podría lograrse una mayor sostenibilidad del sector marítimo mediante la colaboración de todas las partes interesadas.

4. Otro ponente afirmó que el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, de la Organización Mundial del Comercio, constituía una solución duradera para acelerar los procesos de despacho aduanero y reducir los costos comerciales, especialmente en los países en desarrollo y los países menos adelantados. Señaló asimismo que la transparencia y la digitalización desempeñaban un papel importante en la creación de condiciones equitativas. El ponente explicó que el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio incluía un mecanismo para proporcionar el apoyo financiero y la asistencia técnica que los países en desarrollo necesitaban para cumplir plenamente los compromisos que habían adquirido, y que los comités nacionales de facilitación del comercio representaban un espacio para la participación tanto del sector privado como del público. En un acto conmemorativo del quinto aniversario del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, que tuvo lugar el 29 de junio de 2022, se destacó que, para avanzar, eran importantes la digitalización, la resiliencia, la inclusión y la coordinación.

5. El siguiente ponente expresó su inquietud por el aumento de los costos de transporte desde el inicio de la pandemia de COVID-19. Sugirió que se crease un comité para debatir y

encontrar soluciones mundiales y regionales para compensar el aumento de los costos de los fletes, ya que mermaban considerablemente el poder adquisitivo de los consumidores africanos.

6. Otra ponente destacó el creciente impacto y la frecuencia de las perturbaciones en las cadenas de suministro mundiales. Destacó la necesidad de implementar cadenas de suministro sostenibles, eficientes y resilientes. Señaló que existían soluciones, pero que estas necesitaban una planificación anticipada que incluyese planes de continuidad de las operaciones. Además, para esas respuestas era preciso basarse en datos y contar con soluciones digitales y con la participación de los sectores público y privado. Esas soluciones aparecían recogidas en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, de la Organización Mundial del Comercio, y en los acuerdos comerciales de carácter regional. El comercio implicaba necesariamente una colaboración entre los sectores público y privado y, a la hora de planificar las respuestas a las crisis, debían tenerse en cuenta las prioridades de ambos.

7. Otra ponente expuso la actual crisis logística, incluida la congestión portuaria, y la preocupación que suscitaba la consolidación que estaba teniendo lugar en el sector de las navieras. El resultado de dicha consolidación era una reconfiguración de la cadena de suministro de un planteamiento de “justo a tiempo” a otro de “por si acaso” y un aumento de los precios en las cadenas de suministro marítimas que repercutía en los países en desarrollo y en las microempresas y pequeñas y medianas empresas. Las soluciones para garantizar unas cadenas de suministro más resilientes y sostenibles, mediante el diálogo entre el sector privado y los Gobiernos, pasaban por la multimodalidad de los transportes, apoyada esta por una infraestructura mejorada y un marco jurídico revisado, por una planificación anticipada (como los planes de continuidad de las operaciones) y por medidas de facilitación del comercio.

8. Durante las deliberaciones, un delegado destacó que la COVID-19 había afectado a los costos de los fletes marítimos y pidió que se levantaran las medidas económicas contra la República Bolivariana de Venezuela, y que se realizaran más inversiones para aprovechar el potencial de las perspectivas económicas positivas. Algunos delegados destacaron que la situación geográfica de los países en desarrollo sin litoral agravaba los problemas causados por la pandemia; varios delegados reiteraron la necesidad de asistencia financiera y técnica de las economías africanas, especialmente para la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Algunos delegados apoyaron la sugerencia de la Unión de Consejos de Cargadores Africanos de crear un marco para debatir soluciones al aumento de los fletes e hicieron hincapié en la urgencia del asunto.

9. Un participante destacó la necesidad de atraer a más trabajadores, especialmente mujeres y jóvenes, para garantizar la sostenibilidad del sector del transporte, y recomendó centrarse en las infraestructuras y en las trayectorias profesionales de los empleados.

Aplicación de reformas sostenibles y transparentes para la facilitación del comercio

10. Para proporcionar un marco contextual a las deliberaciones, la Ministra de Turismo y Transporte Internacional de Barbados extendió una invitación al próximo foro sobre cadenas de suministro mundiales, que se celebraría en Barbados en 2023, y explicó la delicada situación de las cadenas de suministro mundiales y las redes de transporte que las alimentaban en los países del Sur Global, a raíz de la pandemia de COVID-19. La Ministra subrayó que la COVID-19 había tenido graves repercusiones en las economías vulnerables, sobre todo en los pequeños Estados insulares en desarrollo. Señaló que, en los últimos años, Barbados había automatizado sus fronteras gracias al programa del Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA), preparando una ventanilla electrónica única y una plataforma unificada para la comunidad portuaria. La Ministra destacó que se presentaban oportunidades de inversión en almacenes inteligentes, el aumento de la automatización y las redes logísticas representaban, y que el refuerzo de las alianzas público-privadas atraería esas inversiones. La ponente señaló que los debates mantenidos en la reunión multianual de expertos informarían las deliberaciones del foro.

11. En la mesa redonda, los ponentes fueron el Jefe de Capacitación de la Agencia Tributaria del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; la Directora Superior de Asuntos Regulatorios de DHL Express (América); la Secretaria Permanente del Comité

Nacional de Facilitación del Comercio del Ministerio de Economía, Comercio e Industria de Madagascar; la Jefa del Departamento de Política Aduanera de la Administración Aduanera de Honduras; el Director del Proyecto de Ventanilla Única Electrónica del Ministerio de Turismo, Comercio y Negocios de Vanuatu; y el responsable del Portal Electrónico y de los Servicios de Valor Agregado de la Agencia encargada de las Redes Comerciales de Kenya.

12. Al presentar el tema, un representante de la secretaría de la UNCTAD señaló la necesidad de encontrar soluciones de facilitación del comercio inteligentes e inocuas para el clima. El orador indicó que, para lograr una buena gobernanza climática, los países debían aplicar las normas internacionales, por ejemplo el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, de la Organización Mundial del Comercio, además de las normas internacionales. El representante destacó la labor realizada por la UNCTAD en ese ámbito, en relación con los pilares de búsqueda de consenso intergubernamental, asistencia técnica e investigación y análisis.

13. Un ponente planteó la perspectiva de los donantes y señaló que con el apoyo a la facilitación del comercio se buscaba construir cadenas de suministro resilientes e inclusivas, con el fin de implementar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Destacó la cooperación entre la UNCTAD, la Organización Mundial de Aduanas y la Agencia Tributaria del Reino Unido para desarrollar sinergias, redes internacionales y conocimientos técnicos. Subrayó que alcanzar resultados concretos, lograr que los asociados para el desarrollo trabajasen de manera coordinada y velar por la sostenibilidad representaban retos.

14. Otro ponente expresó que la pandemia había puesto de manifiesto el papel fundamental de la creación de resiliencia en los sectores público y privado. Para que las reformas en el ámbito de la facilitación del comercio tuviesen repercusiones a largo plazo se precisaba una firme voluntad política, la existencia de alianzas público-privadas sostenibles, contar con planes de acción concretos y dotarse de un sistema de seguimiento y evaluación. El ponente hizo hincapié en que los comités nacionales de facilitación del comercio desempeñaban un papel fundamental en el proceso de coordinación y en las reformas, y subrayó también la importancia de la gestión de riesgos. Elogió el trabajo del SIDUNEA cuanto al despliegue de tecnologías para la gestión inteligente de fronteras.

15. Con respecto a las buenas prácticas en la aplicación de las herramientas de facilitación del comercio, otro ponente compartió la experiencia de Madagascar respecto del rastreador de reformas de la UNCTAD, que había permitido al comité nacional de facilitación del comercio del país organizar mejor las reformas y optimizar su seguimiento, lo cual contribuyó a que el comité nacional de facilitación del comercio llevase a cabo su mandato de aplicar plenamente el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio.

16. El siguiente ponente compartió la experiencia de Honduras en la preparación para la facilitación del comercio mediante el uso de escaneos rápidos como herramienta durante las crisis sanitarias y climáticas experimentadas en 2020 y 2021. En ese sentido, se identificaron más de 30 de las principales normativas y medidas nacionales que se aplicaban en los ámbitos pertinentes, como el comercio o el tránsito transfronterizos. El enfoque había favorecido la comprensión de lo que se había hecho y la formulación de recomendaciones para futuras crisis. El ponente hizo referencia a los desafíos existentes, como la escasez de personal capacitado y la falta de interoperabilidad entre plataformas. Por último, señaló que se había elaborado un plan de acción, el cual iba a incluirse en el rastreador de reformas que se tenía previsto llevar a cabo en el país.

17. Otro ponente compartió la experiencia de Vanuatu respecto de la puesta en funcionamiento de la ventanilla única y el portal comercial. Señaló también que el proceso de autorización relativo a la bioseguridad y las instituciones medioambientales se habían reforzado mediante un nuevo módulo sanitario y fitosanitario. Afirmó que la automatización y la transparencia de los procedimientos fronterizos fomentaban las fuentes de energía renovables y el uso eficiente de la energía, y atraían inversiones nuevas. Por último, el ponente subrayó la necesidad de contar con un sistema posdesastre, así como la importancia de un estado de preparación para futuras crisis mediante el despliegue de herramientas como el Sistema Automatizado de Envíos de Ayuda.

18. La última panelista compartió la experiencia de Kenya en relación con el portal de comercio. Recomendó combinar ese instrumento de transparencia con herramientas de

seguimiento, como el rastreador de reformas, para lograr que estas fuesen sostenibles. Señaló que, gracias a la transparencia, Kenya había podido detectar cuellos de botella y simplificar aún más los procedimientos. Alabó la plataforma de aprendizaje en línea de la UNCTAD sobre la facilitación del comercio. Por último, mencionó que era necesario seguir trabajando en los marcos jurídicos, las políticas y la inversión tecnológica.

19. Una delegada compartió las dificultades que el Estado Plurinacional de Bolivia había experimentado durante la pandemia. Subrayó que la facilitación del comercio era importante, y que había contribuido a que las importaciones del país aumentasen hasta cifras récord en los últimos años.

20. Otro delegado preguntó cómo se podría abordar la falta de continuidad y de compromiso a largo plazo con el trabajo de facilitación del comercio y de qué manera podría mitigarse la aversión al riesgo. Un ponente y el representante de la secretaría de la UNCTAD sugirieron el uso de herramientas innovadoras para la transferencia de conocimientos, como el rastreador de reformas, y alentaron a que se desplegara voluntad política y se forjasen relaciones a largo plazo con los donantes. Otro ponente abordó el tema de la gestión de riesgos e hizo referencia a dos elementos clave: la calidad de los datos y la cooperación entre los sectores público y privado.

21. Un delegado preguntó cuál era el momento adecuado para que un país comenzase a utilizar un rastreador de reformas. En respuesta, un ponente alentó a los países a valorar el estado de aplicación de las reformas. El representante de la secretaría de la UNCTAD mencionó la necesidad de entender los conceptos de facilitación del comercio, además de dedicación, voluntad política e inversión en recursos humanos y tecnología.

Lograr el desarrollo sostenible y el fomento de la resiliencia en el transporte y la logística

22. Los ponentes de la tercera mesa redonda fueron un profesor de la Universidad de Hofstra (Estados Unidos de América); el Viceministro de Planificación y Desarrollo Sectorial del Ministerio de Transporte de la Arabia Saudita; el Director General de la Agencia Reguladora de Certificación de Carga y Logística de Angola; el Director de Servicios Técnicos de la Autoridad Portuaria de Mauricio; y la Directora General de Resiliencia Empresarial en el Sector Logístico, de A.P. Møller-Maersk.

23. Al abrir el debate, un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó las cuestiones clave de la interfaz del transporte, la sostenibilidad y la creación de resiliencia, así como las megatendencias pertinentes que estaban modelando el transporte y la logística, en un contexto de gran volatilidad e incertidumbre en el panorama operativo mundial. Se necesitaban medidas a corto y largo plazo y una visión que promoviese la sostenibilidad, la resiliencia, la innovación, la flexibilidad, la agilidad, la eficiencia y la asignación eficaz de recursos. Las medidas adoptadas debían tener en cuenta las necesidades especiales de las economías vulnerables y fomentar la coordinación, la cooperación, el diálogo, el intercambio de experiencias, y propiciar una mayor capacidad para movilizar recursos mediante la presentación de análisis de rentabilidad. Igualmente, resultaba importante la identificación de proyectos viables y financiados.

24. El primer ponente señaló los retos que afectaban a las cadenas de suministro y al transporte, así como de las consecuencias de la pandemia de COVID-19. Habida cuenta de la complejidad de las cadenas de suministro mundiales, su fuerza podía ser también una fuente de debilidad. Esto se puso de manifiesto en el denominado “gran enredo”, que conllevó un atasco en la logística mundial y generó un aumento de los costos. El ponente señaló que las herramientas y las estrategias de refuerzo de la resiliencia tenían que ser inteligentes y no debían provocar efectos negativos no deseados ni circuitos de retroalimentación adversos. Era prueba de ello la tendencia sincronizada que desde la pandemia se venía observando entre numerosos gestores de las cadenas de suministro y que consistía en incrementar las reservas e inventarios para aumentar la resiliencia.

25. Otro ponente observó que las medidas nacionales de respuesta introducidas ante la pandemia de COVID-19 habían sido eficaces. Las medidas inmediatas habían abarcado varios ámbitos, como el financiero, el operativo, el de la continuidad de las operaciones y el de las infraestructuras. Las soluciones a largo plazo incluían una estrategia de transporte y

logística más holística que abordase todos los modos de transporte y se basase en principios de sostenibilidad, multimodalidad, resiliencia, energía limpia, descarbonización, digitalización y soluciones inteligentes.

26. El siguiente ponente habló de un nuevo organismo regulador creado recientemente para desarrollar el sector logístico nacional de Angola. Las inversiones previstas en logística, incluidas las plataformas logísticas, estaban alineadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. En colaboración con la UNCTAD y teniendo en cuenta esas plataformas, el país se había decantado por un enfoque de alianzas público-privadas que seguía un modelo de concesiones basado en el esquema diseño-construcción-explotación-transferencia. El ponente sostuvo que mediante infraestructuras adecuadas y soluciones regionales, como un índice marítimo africano, un observatorio de los fletes y una flota africana se podía contribuir a resolver muchos de los retos a los que se enfrentan los países de África.

27. Otro ponente compartió la experiencia de un puerto nacional de Mauricio, en relación con el concepto de puertos inteligentes y sostenibles. Destacó la colaboración con la UNCTAD y señaló las cuatro áreas en que se habían centrado, a saber, energía, medio ambiente, operaciones y seguridad. La iniciativa del país sobre puertos verdes, que se basaba en la eficiencia energética y el uso de energías renovables, era un instrumento clave. Se habían desplegado diversas tecnologías y se habían aplicado normas y reglas, en ámbitos como la seguridad. El ponente afirmó que, a pesar de los retos existentes, como las limitaciones financieras, existían oportunidades aprovechables en el contexto de la respuesta a la COVID-19.

28. Otro ponente reiteró la importancia de crear resiliencia frente a las interrupciones ocasionadas por las pandemias y otras amenazas. Los actores de los sectores público y privado, en particular aquellos que operaban en todo el mundo, tenían la responsabilidad de garantizar la continuidad de las operaciones en tiempos de adversidad. Para los puertos y otros interesados, entre ellos el Gobierno, tener un “plan B”, planificar para lo desconocido y trabajar juntos era fundamental para poder responder de una manera eficaz y que tuviese efectos duraderos.

29. Una delegada compartió la experiencia en el sector del transporte del Níger, país sin salida al mar, durante la pandemia de COVID-19. Destacó los retos y algunos elementos favorables, como el potencial del país para apoyar el comercio de tránsito.

30. Varios delegados subrayaron los problemas a los que se enfrentaban las navieras y la necesidad de financiación para solventar las carencias de infraestructuras, como los aparcamientos. Destacaron que la movilización de recursos era importante y que la UNCTAD podía ayudar a los países a identificar los proyectos más relevantes, dirigirse a las fuentes de financiación adecuadas y facilitar la toma de contacto con los inversores.

31. Otro delegado expresó el agradecimiento de su país por el apoyo de la UNCTAD al corredor de transporte por carretera transahariano, que favorecía la puesta en marcha de la Zona de Libre Comercio Continental Africana.

Refuerzo de los enfoques jurídicos, de políticas y de colaboración para que el comercio siga fluyendo durante la pandemia y tras ella

32. Los ponentes de la cuarta mesa redonda fueron el Director de la Unidad Marítima y de Transporte de la Oficina Internacional del Trabajo; la Directora del Departamento de Contratos y Cláusulas del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico; la Directora de Derechos Humanos y Sostenibilidad de Mediterranean Shipping Company; el Director del Programa de Cambio Climático y Gestión del Riesgo de Desastres de la Comisión de la Organización de Estados del Caribe Oriental; el Experto Principal en Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de la Dirección General de Acción Climática de la Comisión Europea; y un representante de la Asociación Mundial de Infraestructuras de Transporte Acuático (PIANC).

33. Como introducción, un representante de la secretaría de la UNCTAD señaló que el período de sesiones se centraría en los enfoques jurídicos, de políticas y de colaboración destinados a abordar dos cuestiones fundamentales. La primera eran las implicaciones de la pandemia y las medidas de respuesta para los marinos y las repercusiones en los contratos

comerciales, un elemento de vital importancia para la seguridad de la navegación, la prevención de accidentes y de la contaminación, el libre flujo de mercancías en las cadenas de suministro y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La segunda cuestión tenía que ver con la adaptación al cambio climático, el aumento de la resiliencia y la reducción del riesgo de desastres en los puertos, una cuestión estratégica de creciente importancia y urgencia en el ámbito de la economía, como habían destacado los expertos en el anterior período de sesiones de la reunión multianual de expertos y en un resumen de la UNCTAD. Ambos problemas provocaron grandes disrupciones y retrasos en las cadenas de suministro mundiales, lo que dio lugar a cuantiosas pérdidas económicas y comerciales y afectó bastante al desarrollo sostenible.

34. El primer ponente se centró en las repercusiones de la pandemia en los marinos —sobre todo la crisis relativa al reemplazo de tripulaciones, que constituía un peligro para las cadenas de suministro mundiales—, la necesidad de aplicar el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, en su versión enmendada, y las novedades normativas conexas, en particular las de la Organización Internacional del Trabajo. De acuerdo con el orador, el Convenio era el principal instrumento internacional de protección de las condiciones de trabajo y de vida de los marinos. El ponente explicó la relevancia de concienciar a los Gobiernos sobre la difícil situación de los marinos y sobre el importante papel que desempeñan en el mundo. Asimismo, el orador destacó el trabajo colaborativo que estaban llevando a cabo la Organización Internacional del Trabajo, la UNCTAD, otras entidades de las Naciones Unidas y el sector, para dar respuesta a los problemas de los marinos.

35. Un segundo ponente hizo una presentación sobre las cláusulas tipo de distribución de los riesgos que el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico recomendaba utilizar en los contratos comerciales, y que eran las más empleadas en el transporte marítimo. La elaboración de contratos equilibrados y la estandarización de estos, incluyendo en ese proceso a todas las partes pertinentes, habían ayudado a evitar costosas controversias y habían contribuido a la fluidez de las operaciones comerciales y de transporte. El ponente refirió que, en respuesta a la pandemia de COVID-19, el Consejo Marítimo Internacional y del Báltico se había dotado de la Cláusula COVID-19 relativa al Reemplazo de Tripulaciones para los Contratantes de Fletamentos a Plazo (2020), la Cláusula de Fuerza Mayor (2022) y la Cláusula de Enfermedades Infecciosas o Contagiosas para los Contratantes de Fletamentos a Plazo (2022).

36. Otra ponente, de la Mediterranean Shipping Company, presentó el punto de vista del sector en relación con la aplicación de las normas de derechos humanos para los marinos, por ejemplo mediante el uso de cláusulas tipo en los contratos negociados individualmente con grandes clientes. En el código de conducta empresarial de la compañía se destacaba el compromiso prioritario de proteger a los marinos, y se especificaban normas de conducta empresarial responsable centradas en los marinos como titulares de derechos. La ponente señaló que el planteamiento referido se alineaba con los requisitos legales aplicables y la normativa de los Estados de abanderamiento; con las normas, directrices y recomendaciones internacionales de las Naciones Unidas; y con el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, de 2006, en su versión enmendada. La ponente hizo hincapié en la necesidad de orientación oficial, colaboración y mayor atención a la formulación de cláusulas tipo que incluyesen un enfoque sectorial específico para los marinos.

37. Otro ponente se centró en la adaptación al cambio climático, el aumento de la resiliencia y la reducción del riesgo de desastres en los puertos. Destacó las principales características de la estrategia y el plan de acción de adaptación al cambio climático de la Organización de Estados del Caribe Oriental, aprobados en 2021. El panelista trató las principales deficiencias y limitaciones a las que se enfrentaba la región, y puso sobre la mesa una serie de orientaciones y actuaciones concretas que favorecerían la transformación, entre ellas que el trabajo previo de la UNCTAD (como la investigación y las evaluaciones de riesgos múltiples para los pequeños Estados insulares en desarrollo) sirviese como base, para todos los puertos de los países de la Organización de Estados del Caribe Oriental, de cara al desarrollo de soluciones técnicas y de políticas para la creación de resiliencia utilizando un enfoque de red. El ponente también resaltó la vital importancia socioeconómica de los puertos para los pequeños Estados insulares en desarrollo y la necesidad de una financiación adecuada y asequible para aplicar medidas de refuerzo de la resiliencia en los puertos, para

llevar a cabo investigaciones relativas a ese ámbito y para desarrollar actividades de creación de capacidad.

38. Otro ponente presentó las nuevas orientaciones técnicas sobre la resiliencia climática de los proyectos de infraestructura para el período 2021-2027, que había aprobado la Comisión Europea, con objeto de facilitar la aplicación de los requisitos legales pertinentes, incluidos los derivados del artículo 5 del Reglamento (UE) 2021/1119 (la Ley Europea del Clima), y la toma de decisiones de inversión. El ponente destacó varios elementos del proceso de incorporación de medidas de defensa contra el cambio climático, destinadas a reforzar la resiliencia y la adaptación y subrayó que, para las economías y las sociedades, era esencial contar con una infraestructura de transporte resiliente al clima.

39. El último ponente presentó unas nuevas orientaciones técnicas elaboradas por la Asociación Mundial de Infraestructuras del Transporte Acuático para apoyar la toma de decisiones sobre la adaptación de los puertos en condiciones de incertidumbre. El objetivo de las orientaciones era ayudar a los titulares, diseñadores y financiadores de proyectos a reducir los riesgos relacionados con el cambio climático recurriendo a una serie de escenarios de cambio climático menos dependientes de datos del pasado, contemplando escenarios improbables pero plausibles para las grandes inversiones a largo plazo, preparándose para los fallos en cascada, utilizando el seguimiento para informar la toma de decisiones (gestión adaptable), adoptando soluciones adaptativas y flexibles y seleccionando métodos de evaluación que den cabida y tengan en cuenta la incertidumbre.

El camino a Barbados

40. En la última sesión del período de sesiones, un representante de la secretaría de la UNCTAD informó a los participantes sobre el próximo foro sobre cadenas de suministro mundiales, cuya celebración tendría lugar en Barbados en 2023, y recordó que, en el período de sesiones, se había pedido a los participantes que proporcionaran orientaciones en relación con el foro.

41. Varios delegados expresaron su satisfacción por las actividades de fomento de la capacidad que la UNCTAD llevaba a cabo en las áreas de facilitación del comercio, e hicieron hincapié en las diversas herramientas del programa nacional de empoderamiento para la facilitación del comercio y en la preparación de proyectos público-privados, que permitiesen una mayor movilización de recursos financieros para el desarrollo de infraestructuras de transporte.

42. Otro delegado consideró que la celebración del foro sobre cadenas de suministro mundiales, en Barbados, representaba una buena ocasión para profundizar en el análisis de los retos de la cadena de suministro que afectaban a los países en desarrollo.

43. Varios delegados manifestaron inquietud por el creciente desfase entre las necesidades actuales de los países en desarrollo y el apoyo de los donantes. Destacaron la necesidad de crear capacidad para avanzar en las reformas de facilitación del comercio, las crecientes necesidades de financiación para desarrollar “infraestructuras de facilitación del comercio” y las necesidades relacionadas con el apoyo tecnológico para progresar en las reformas de facilitación del comercio.

44. Varios delegados hicieron hincapié en la necesidad de aumentar el apoyo de los donantes a las actividades de creación de capacidad de la UNCTAD. Un delegado destacó que la cooperación técnica para la facilitación del comercio era especialmente importante en relación con los mandatos aprobados en el 15º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo. Otro delegado planteó la necesidad de buscar activamente donantes para continuar con la labor de creación de capacidad y obtener la ayuda financiera necesaria para reforzar las infraestructuras de transporte y la logística.

45. El representante de la secretaría de la UNCTAD destacó que, a diferencia de otras entidades, la UNCTAD no era un donante, por lo que dependía de las alianzas y la colaboración bilateral para obtener los fondos necesarios para las actividades de cooperación técnica.

46. A la luz del actual solapamiento de crisis mundiales, un delegado recomendó desarrollar o reforzar las flotas locales y regionales, para hacer frente a los elevados fletes.

Otro delegado mencionó que sería conveniente controlar y reforzar la supervisión normativa de las prácticas de los operadores portuarios privados que imponían condiciones al tránsito, como era el caso de algunos países de África Occidental y Central. Otro delegado propuso que se controlasen los márgenes de beneficio de los operadores de transporte para proteger a los consumidores de los elevados costos logísticos.

47. Muchos delegados y participantes afirmaron que los problemas de facilitación del comercio y los altos costos de los fletes eran las principales inquietudes de quienes se dedicaban al comercio, especialmente en el contexto actual.

48. Un delegado y un participante sugirieron mejorar la recogida y el análisis de datos regionales (sobre África) en lo relativo a la evolución de los fletes y los costos de tránsito para informar mejor la toma de decisiones.

49. El representante de la secretaría de la UNCTAD tomó nota de las inquietudes planteadas y de la sugerencia de encontrar mecanismos para mejorar la medición de los fletes y los costos de tránsito.

50. Un delegado preguntó si la secretaría de la UNCTAD prestaba apoyo a la facilitación del comercio en la Zona de Libre Comercio Continental Africana o estaba estudiando la posibilidad de hacerlo.

51. Otro delegado solicitó que la secretaría de la UNCTAD estudiara los problemas específicos de transporte y conectividad que afectaban a los países sin litoral.

52. Muchos delegados afirmaron que era necesario aumentar la financiación y la inversión, así como la movilización de recursos, para mejorar la eficiencia de la logística comercial. El representante de la secretaría de la UNCTAD añadió que lo mismo ocurría respecto del impulso de la mitigación del cambio climático y la adaptación a él, y señaló que también era crucial una visión a largo plazo del desarrollo de las infraestructuras.

53. En palabras de una de las participantes, la crisis actual se debía a una combinación de factores: la disrupción de la cadena de suministro derivada de la COVID-19 y del conflicto, y el cambio climático. La interviniente sugirió acelerar la aplicación de soluciones que permitiesen transportar el creciente volumen de comercio internacional de manera compatible con la protección del medio ambiente y velar por una transición justa y equitativa, sobre todo para los países que encontraban dificultades para comerciar con bienes necesarios. Tanto ella como el representante de la secretaría de la UNCTAD coincidieron en que responder al imperativo del cambio climático implicaba desacoplar el crecimiento del comercio y las externalidades negativas del transporte. Para lograrlo, sería necesario un cambio sistémico, que probablemente conllevaría un aumento de los costos del transporte.

54. Otro participante destacó lo útiles que resultaban los debates celebrados en las reuniones de expertos sobre los planes de adaptación al cambio climático de los puertos marítimos, la descarbonización del transporte marítimo y la creación de resiliencia de las infraestructuras para mejorar la comprensión y la concienciación sobre los retos relacionados.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

55. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 12 de julio de 2022, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio eligió a la Sra. Athaliah Lesiba Molokomme (Botswana) como Presidenta y al Sr. Carlos Sebastián Guevara Aguirre (Ecuador) como Vicepresidente-Relator.

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos (Tema 2 del programa)

56. Asimismo, en su sesión plenaria de apertura, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio aprobó su programa provisional, que figuraba en el documento TD/B/C.I/MEM.7/25. El programa que se estableció fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Transporte sostenible y resiliente y facilitación del comercio en tiempos de pandemia y más allá: principales retos y oportunidades.
4. Aprobación del informe de la reunión.

C. Aprobación del informe de la reunión (Tema 4 del programa)

57. En su sesión plenaria de clausura, el 14 de julio de 2022, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio autorizó al Vicepresidente-Relator a que, bajo la autoridad de la Presidencia, ultimara el informe tras la conclusión del período de sesiones.

Anexo

Participantes*

1. Asistieron al período de sesiones representantes de los siguientes Estados miembros de la Conferencia:

Alemania	India
Angola	Irán (República Islámica del)
Arabia Saudita	Jamaica
Argelia	Jordania
Argentina	Kenya
Barbados	Lesotho
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Madagascar
Botswana	Malasia
Brasil	Maldivas
Burkina Faso	Malí
Camboya	Marruecos
Camerún	Mauricio
Chequia	Nicaragua
Comoras	Níger
Congo	Nigeria
Djibouti	Panamá
Egipto	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
El Salvador	Sri Lanka
España	Togo
Estado de Palestina	Uruguay
Etiopía	Vanuatu
Federación de Rusia	Venezuela (República Bolivariana de)
Guatemala	Viet Nam
Guinea	Zambia
Guyana	Zimbabwe
Haití	
Honduras	

2. Estuvieron representadas en el período de sesiones las siguientes organizaciones intergubernamentales:

Centro del Sur
 Consejo Internacional de Cereales
 Organización de Cooperación Islámica
 Organización de Estados del Caribe Oriental
 Secretaría del Commonwealth
 Unión Europea

3. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes organismos especializados y organizaciones conexas:

Organización Internacional del Trabajo
 Programa Mundial de Alimentos

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

Categoría general

Cámara de Comercio Internacional
 Consejo Marítimo Internacional y del Báltico

* En esta lista figuran los participantes inscritos. La lista de participantes se puede consultar en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.9.

International Federation of Freight Forwarders Associations
International Network for Standardization of Higher Education Degrees

Categoría especial

International Chamber of Shipping
