



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

Distr. general
5 de septiembre de 2023
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
Décimo período de sesiones
Ginebra, 17 a 19 de julio de 2023

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

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 17 al 19 de julio de 2023



Índice

	<i>Página</i>
Introducción	3
I. Resumen de la Presidencia	3
A. Sesión plenaria de apertura	3
B. La coordinación y la digitalización como medios para una facilitación del comercio acelerada con un enfoque climático inteligente	4
II. Cuestiones de organización	15
A. Elección de la Mesa	15
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos	16
C. Aprobación del informe de la reunión	16
Anexo	
Participantes	17

Introducción

El décimo período de sesiones de la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio se celebró en el Palacio de las Naciones, en Ginebra, del 17 al 19 de julio de 2023, con participación presencial y a distancia.

I. Resumen de la Presidencia

A. Sesión plenaria de apertura

1. En su discurso de apertura, la Secretaria General de la UNCTAD señaló tres ámbitos de actuación relevantes para hacer frente a las perturbaciones que afectaban a la facilitación del comercio. En primer lugar, varios instrumentos jurídicos internacionales podían ayudar a los países a facilitar el comercio transfronterizo —en particular el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio—y, además, a mejorar su competitividad, impulsar la recaudación de ingresos, reforzar la gobernanza y regularizar la economía informal. La tasa actual de aplicación del Acuerdo se situaba en torno al 77 %, aunque existían importantes diferencias entre los distintos grupos de países; hasta la fecha, el 44 % de los países menos adelantados había aplicado plenamente el Acuerdo. En este se preveía el establecimiento de importantes mecanismos de coordinación tales como comités nacionales de facilitación del comercio y esquemas de cooperación entre organismos que intervenían en la frontera, los cuales contribuían a garantizar la armonización y optimización de los procesos de despacho y tránsito de mercancías, así como los controles nacionales de cumplimiento de las normas de seguridad y protección. En segundo lugar, la Secretaria General destacó el papel de la automatización y la digitalización en la mejora de la facilitación del comercio, ya que favorecían la transparencia y la disponibilidad y el acceso a la información, con lo que se mejoraba la previsibilidad y se ayudaba a los comerciantes a manejarse en el ámbito del comercio transfronterizo, por ejemplo mediante el sistema de gestión aduanera SIDUNEA (Sistema Aduanero Automatizado). En tercer lugar, la Secretaria General destacó la relación entre la facilitación del comercio y la resolución de los problemas relacionados con el cambio climático, así como la necesidad de soluciones climáticamente inteligentes para reducir las emisiones en las fronteras. Señaló que Barbados y la UNCTAD, en mayo de 2024, coorganizarían el Foro sobre Cadenas de Suministro Mundiales, en Bridgetown.

2. Desde la Presidencia se puso de relieve la relación entre el crecimiento económico y los avances en la facilitación del comercio y las medidas fronterizas. Algunas iniciativas contempladas en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio eran más fáciles de ejecutar, mientras que otras suponían un reto y requerían más tiempo, fomento de la capacidad, asistencia técnica y financiación adecuada. Para la aplicación de esas medidas era preciso que existiese voluntad política y que los países dispusiesen de los procesos apropiados para su aplicación y para el seguimiento de las mejoras.

3. El Jefe de la Subdivisión de Logística Comercial, en su discurso de apertura, afirmó que de la Encuesta Mundial de las Naciones Unidas sobre Facilitación del Comercio Digital y Sostenible se desprendía que se habían logrado resultados positivos en la aplicación de las reformas de facilitación del comercio, no obstante la pandemia, gracias al propósito de afianzar los progresos alcanzados durante los confinamientos. Sin embargo, numerosas economías vulnerables, como los países en desarrollo sin litoral, los países menos adelantados y los pequeños Estados insulares en desarrollo, había sufrido retrasos en la ejecución de las reformas y necesitaban apoyo. El orador manifestó que se precisaban soluciones colaborativas a todos los niveles, así como medidas para propiciar la visibilidad, la transparencia y el intercambios de datos, pues las soluciones institucionales y las tecnológicas debían ir de la mano. Por último, destacó los nuevos retos que se planteaban en relación con los enfoques respetuosos con el clima para la mitigación y reducción de los efectos del comercio mundial en el medio ambiente.

B. La coordinación y la digitalización como medios para una facilitación del comercio acelerada con un enfoque climático inteligente

(Tema 3 del programa)

4. En relación con ese tema del programa, la Reunión Multianual de Expertos celebró seis mesas redondas.

1. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio: situación y aplicación

5. Los ponentes de la primera mesa redonda fueron: la Secretaria del Comité de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio; la Jefa de Proyecto de Facilitación del Comercio de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos; y el Presidente de la Comisión de Comercio Global e Inversión de la Cámara de Comercio Internacional.

6. La primera ponente detalló la situación actual del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio en lo referente a compromisos para su aplicación. Cincuenta y tres miembros se habían comprometido a aplicar 260 medidas en 2023-2024. Entre las cinco principales iniciativas que debían ejecutarse a más tardar en 2024 figuraban medidas digitales, como las ventanillas únicas electrónicas. Las iniciativas con menor grado de aplicación pertenecían a la categoría C, y se observaban importantes lagunas regionales en la ejecución. En el Acuerdo se preveía flexibilidad en la aplicación en función del nivel de desarrollo, y la posibilidad de prorrogar los plazos de ejecución. Hasta la fecha, 27 miembros habían solicitado prórrogas, en algunos casos debido a que los países carecían de capacidad de aplicación. En cuanto al cambio de categoría en virtud del artículo 19 del Acuerdo, 22 miembros habían transferido disposiciones de la categoría B a la C y muchos más de la C a la B. La ponente señaló que existía un nuevo procedimiento de recordatorio automático para la aplicación de las medidas. Afirmó que el 33 % de los miembros había notificado haber alcanzado acuerdos con donantes y asociados para el desarrollo, incluida la UNCTAD, para la aplicación de las medidas. La ponente concluyó afirmando que los asociados para el desarrollo debían proporcionar apoyo al desarrollo —en particular en la creación de ventanillas únicas, que eran instrumentos esenciales para la facilitación del comercio— y que cuanto más comprometidos estuvieran los comités nacionales de facilitación del comercio, más probable sería que las solicitudes de prórroga se recibieran a tiempo, con lo que los miembros del comité estarían más concienciados y la capacidad para impulsar la aplicación del Acuerdo sería mayor.

7. El segundo ponente destacó la importancia de las alianzas público-privadas en la facilitación del comercio. El Acuerdo sobre Facilitación del Comercio podía servir de hoja de ruta para aumentar la eficiencia de las empresas. Tanto estas como las asociaciones empresariales podían desempeñar un papel fundamental en ese sentido, mientras que organizaciones como la Alianza Mundial para la Facilitación del Comercio podían prestar apoyo a los países en desarrollo y a los países menos adelantados en la aplicación de las medidas de facilitación del comercio a través de alianzas público-privadas. La digitalización y la estandarización podían beneficiar a las empresas mediante el establecimiento de marcos regulatorios eficientes que estableciesen normas claras, con lo cual se evitaría que aquellas quedasen rezagadas en la carrera tecnológica y de innovación. Algunos trámites burocráticos habían sido sustituidos por procesos digitales, sobre todo en el comercio electrónico. El ponente subrayó que la facilitación del comercio estaba vinculada a la competitividad comercial, y que era necesario que el sector privado priorizase la digitalización en los mercados mundiales y que, al mismo tiempo, proporcionase datos detallados al sector público, para informar mejor la formulación de políticas. Para concluir, el ponente subrayó la necesidad de que hubiese una relación de cocreación y confianza entre los sectores público y privado.

8. La tercera ponente hizo hincapié en seis constataciones y resultados clave de un análisis de los indicadores de facilitación del comercio, realizado por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos. En primer lugar, las reformas de facilitación del comercio habían reducido los costos comerciales entre un 4,5 % y un 5 % de media. Por su parte, la plena aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio reportaría todavía más beneficios, mientras la continuidad de las reformas de facilitación del comercio albergaba el

potencial de reducir aún más los costos comerciales. En segundo lugar, desde la celebración del Acuerdo el impacto de esas reformas en los flujos comerciales había aumentado con el tiempo. En tercer lugar, la reducción de los costos resultantes para el comercio de los procesos de facilitación del comercio seguía traducéndose en importantes flujos comerciales, y los efectos se percibían en todos los sectores (en algunos alcanzaban un 16 %). En cuarto lugar, resultaba importante automatizar y agilizar los procesos fronterizos. En quinto lugar, en aras de la transparencia y la previsibilidad, convenía mejorar las prácticas operativas. En sexto lugar, los procesos de facilitación del comercio no solo incidían en la mejora de las políticas existentes, sino que también favorecían la formulación de otras nuevas. La ponente concluyó señalando las implicaciones en materia de políticas y la forma en que las reformas de facilitación del comercio podían contribuir a la resiliencia del comercio y las cadenas de suministro. Subrayó la importancia de la automatización y la racionalización, que debían centrarse en la mejora de las prácticas operativas; de la inversión en medidas de transparencia y previsibilidad, que seguían siendo prioritarias; y de la necesidad de reducir las diferencias de desempeño entre unos países y otros a través de una mayor cooperación entre los organismos que intervenían en la frontera.

9. Durante el debate posterior, un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó la importancia del artículo 10, párrafo 1, del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, en relación con la simplificación de los procedimientos comerciales y la necesidad de revisar y adaptar continuamente los procedimientos y procesos de facilitación del comercio, lo que constituía una tarea importante y continua. Un experto destacó el trabajo de la Global Express Association en la recopilación de datos sobre facilitación del comercio en 121 países, y la próxima puesta a disposición de una herramienta que permitiría evaluar las lagunas en la aplicación del Acuerdo e identificar prioridades. Un delegado afirmó que, en Colombia, la participación del sector privado en el comité nacional de facilitación del comercio había repercutido en la eficacia de este en el ámbito de la facilitación del comercio, gracias a las alianzas público-privadas, y elogió la cooperación técnica de la UNCTAD a ese respecto. Un experto señaló que los comités nacionales de facilitación del comercio se basaban en una cooperación eficaz entre los organismos que intervenían en la frontera y en la participación de las comunidades económicas regionales en la aplicación de los acuerdos comerciales regionales, como el Acuerdo de la Zona de Libre Comercio Continental Africana. Otro delegado habló de la ciberseguridad y de los riesgos asociados a la creciente digitalización de la facilitación del comercio. Un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó la colaboración entre la Conferencia y la Organización Mundial del Comercio con respecto a la puesta a disposición en línea de datos de más de 140 países, sobre cuestiones como los comités nacionales de facilitación del comercio o las buenas prácticas en ese ámbito.

2. Facilitación del comercio en las economías vulnerables

10. Como introducción, un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó los progresos realizados en la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, y señaló que las economías vulnerables necesitaban más asistencia técnica y fomento de la capacidad para sacar el máximo partido de las ventajas derivadas de esa aplicación. Se alentó a la comunidad internacional de donantes y a los asociados para el desarrollo a prestar su apoyo para acelerar la aplicación de las reformas de facilitación del comercio, en relación con cuestiones como las siguientes: la ratificación del Acuerdo; el fortalecimiento de la coordinación entre los países en desarrollo sin litoral y los países de tránsito; la prestación de asistencia para el desarrollo a los pequeños Estados insulares en desarrollo; y la mejora de la coordinación entre los sectores público y privado, especialmente en las economías vulnerables. Los ponentes de la segunda mesa redonda fueron: el Representante Permanente Adjunto de la Misión Permanente de Mongolia; la Oficial Superior de Programas de la Oficina del Alto Representante de las Naciones Unidas para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (OARPPP); el Asesor de Política Comercial y Ayuda para el Comercio de la Delegación Permanente del Foro de las Islas del Pacífico; la Jefa de la Dependencia de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo de la OARPPP; y el Representante Permanente Adjunto y Encargado de Negocios Interino de la Misión Permanente de Nepal en Ginebra.

11. El primer ponente subrayó que los países en desarrollo sin litoral contaban con una población de 553 millones de habitantes, pero que su volumen de comercio representaba tan

solo el 1,2 % del total mundial. Los 26 países en desarrollo sin litoral miembros de la Organización Mundial del Comercio habían ratificado el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, lo cual demostraba su firme compromiso en ese sentido. No obstante, seguían existiendo problemas capitales, como los elevados costos de tránsito, la falta de infraestructuras, la insuficiencia de la coordinación y la ineficacia de la gestión de las fronteras. El ponente compartió las experiencias de Mongolia en materia de tránsito y señaló que el comité nacional de facilitación del comercio contaba con representantes de los sectores público y privado. Señaló, asimismo, que a fecha de diciembre de 2022, Mongolia había aplicado el 79,8 % de las medidas del Acuerdo, y que una evaluación de la preparación para el comercio electrónico que se había llevado a cabo con el apoyo de la UNCTAD había contribuido al establecimiento de umbrales *de minimis*, la automatización de las aduanas y el comercio sin papel.

12. La segunda ponente refirió los avances conseguidos en la aplicación del Programa de Acción de Viena en favor de los Países en Desarrollo sin Litoral para el Decenio 2014-2024, entre ellos la celebración de acuerdos regionales como el Programa Tripartito de Facilitación del Transporte y el Tránsito del Mercado Común para África Oriental y Meridional, la Comunidad de África Oriental y la Comunidad de África Meridional para el Desarrollo. La ponente señaló que los países en desarrollo sin litoral aún necesitaban ayuda para aplicar muchas de las medidas del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, por ejemplo las ventanillas únicas, los portales sobre comercio y otras medidas de facilitación del transporte, como los depósitos interiores de despacho aduanero y los corredores. La pandemia había puesto de manifiesto la necesidad de una mayor digitalización, y a ese respecto se recomendaba, entre otras cosas, estrechar la colaboración con el sector privado, fomentar la capacidad para la recogida de datos fiables e intercambiar experiencias. La ponente subrayó que, aunque los países en desarrollo sin litoral aplicaran plenamente el Acuerdo, seguirían dependiendo de los Estados vecinos, por lo que resultaba esencial que existiese colaboración entre aquellos y los países de tránsito.

13. El tercer ponente destacó que quizás podrían lograrse mejores resultados utilizando recursos regionales. Entre las medidas de facilitación del comercio, cuyo objetivo era lograr mejoras a largo plazo, figuraba la iniciativa de Ayuda para el Comercio, que constituía tanto una estrategia de comercio electrónico como una hoja de ruta. El ponente afirmó que la estrategia de comercio electrónico para el Pacífico favorecía la reforma de la facilitación del comercio —una prioridad en esa zona geográfica— a través de múltiples iniciativas regionales basadas en sólidas alianzas público-privadas.

14. La cuarta ponente habló sobre los avances en las Modalidades de Acción Acelerada para los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo (Trayectoria de Samoa) que se estaban logrando antes de la Cuarta Conferencia Internacional sobre los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, cuya celebración tendría lugar en Antigua y Barbuda en mayo de 2024. La ponente destacó las reformas de facilitación del comercio en los planos regional y multilateral. Entre las prioridades de los pequeños Estados insulares en desarrollo figuraban la transformación digital, los comités nacionales de facilitación del comercio y las ventanillas únicas. Además, era preciso fomentar la digitalización y la coordinación para adoptar medidas de mitigación del cambio climático.

15. El quinto ponente resaltó la importancia de la flexibilidad en la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio para los países menos adelantados y señaló que, dado que la notificación a ese respecto había representado un reto para muchos de esos Estados, era preciso prestarles asistencia. Otras dificultades guardaban relación con los costos de la conectividad, la falta de infraestructuras, la lejanía, el aislamiento, la carencia de capacidades técnicas, la dificultad para acceder a la tecnología y el reto que suponía identificar las necesidades y los posibles donantes. El ponente dijo que convenía centrarse en las pequeñas y medianas empresas y en los grupos vulnerables, como las mujeres, así como aumentar la resiliencia y la capacidad para aprovisionarse en el mercado nacional. Abordó las pérdidas y los daños relacionados con la vulnerabilidad climática, así como las maneras en que se podría compensar a los países menos adelantados.

16. Durante el debate posterior, un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó la importancia de nombrar coordinadores de tránsito —en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio— en los países en desarrollo sin litoral y en los países de tránsito;

de aplicar las normas internacionales; de examinar si las economías vulnerables reunían los requisitos para recibir asistencia oficial para el desarrollo, en particular en el caso de los pequeños Estados insulares en desarrollo; de apoyar la puesta en práctica de reformas para la facilitación del comercio; y de reducir la brecha digital en numerosas economías vulnerables. Un experto destacó la importancia de identificar las necesidades de formación de los comités nacionales de facilitación del comercio y del sector privado, y subrayó el papel fundamental de las instituciones educativas a la hora de apoyar los esfuerzos de fomento de la capacidad de los asociados para el desarrollo. Un representante de la secretaría de la UNCTAD señaló que este organismo recomendaba que integrantes del mundo académico formasen parte de los comités y destacó el apoyo que la UNCTAD prestaba a las economías vulnerables mediante programas de asistencia técnica y fomento de la capacidad en el ámbito de la facilitación del comercio, para lo cual había creado herramientas como el rastreador de reformas (Reform Tracker), el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA) o los portales de comercio.

3. Facilitación del comercio y coordinación

17. Como introducción, un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó la obligación de establecer un comité nacional de facilitación del comercio, en virtud del artículo 23, párrafo 2, del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, y subrayó la importancia de la coordinación en las reformas nacionales de facilitación del comercio. En el artículo 8, relativo a la cooperación entre organismos que intervienen en la frontera, se preveía, además, la coordinación entre los organismos de países con fronteras comunes. Si bien en los artículos del Acuerdo no se abordaba la composición de los comités, era fundamental recabar la participación del sector privado en las actividades de coordinación para optimizar las reformas. De una encuesta realizada en todo el mundo sobre el comercio sin papel se desprendía que la creación de comités había avanzado con más rapidez que la mejora de la coordinación. En ese contexto, en el artículo 2, párrafo 1, se hacía referencia a las consultas, no solo entre organismos, sino también entre estos y los comerciantes, las partes involucradas y otros interesados. Por lo tanto, los miembros de los comités debían proceder tanto del sector público como del privado, sobre todo de entidades vinculadas con el comercio transfronterizo. Los ponentes de la tercera mesa redonda fueron: la Representante de la Secretaría Permanente del Comité Nacional de Facilitación del Comercio del Ministerio de Economía, Comercio e Industria de Madagascar; el Asesor en Facilitación del Comercio de la División de Desarrollo de los Mercados del Centro de Comercio Internacional; el Jefe de la Dependencia de Facilitación del Comercio de la División de Comercio e Inversión de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico; y la Oficial de Proyectos de la International Federation of Freight Forwarders Associations.

18. La primera ponente subrayó la gran importancia de contar con una hoja de ruta bien elaborada para la aplicación de medidas de facilitación del comercio, como base de una coordinación sostenible y dinámica de las reformas instrumentales necesarias para alcanzar diversos hitos. Hizo también hincapié en que convenía definir claramente la participación de los sectores público y privado en los comités nacionales de facilitación del comercio. En Madagascar, las iniciativas de facilitación del comercio habían incluido la realización de un análisis coordinado de las deficiencias de la gestión fronteriza; la creación de un servicio telefónico de información aduanera conocido como “línea verde 360”, de un observatorio de los plazos de despacho de aduanas y de un portal de información comercial; la implantación de operadores autorizados y proyectos de certificado electrónico en el ámbito de las normas sanitarias y fitosanitarias; y la puesta en marcha del rastreador de reformas de la UNCTAD. Esa última herramienta estaba vinculada a la hoja de ruta —cuyo objetivo era mejorar la coordinación en el plano nacional—, y estaba resultando fundamental para reforzar, automatizar y optimizar la estructura de colaboración del comité nacional de facilitación del comercio de Madagascar, gestionar las tareas de colaboración destinadas a cumplir los plazos de aplicación de las medidas de la categoría C, hacer un seguimiento de los indicadores de repercusión y desempeño en el marco de la hoja de ruta y gestionar las actividades de coordinación de los donantes relacionadas con la facilitación del comercio. Para reforzar las actividades de coordinación, el comité había contado con la ayuda de la UNCTAD, en los ámbitos de la capacitación y la asistencia técnica, a través de iniciativas como cursos en línea sobre facilitación del comercio, acompañamiento experto del comité y actividades

formativas. Además, la ponente refirió que el comité había organizado actividades de sensibilización sobre la importancia de la coordinación en todas las regiones portuarias y aeroportuarias, y se había ocupado de coordinar las actividades de detección de las causas de las barreras no arancelarias que el sector privado había notificado a través del mecanismo de alerta de obstáculos al comercio.

19. El segundo ponente presentó una herramienta que, en el contexto del comercio transfronterizo a pequeña escala, apoyaba la coordinación de la facilitación del comercio transfronterizo entre microempresas y pequeñas y medianas empresas dedicadas al comercio de bienes y servicios lícitos de los que no quedaba constancia en los registros previstos en los marcos regulatorios. Los comerciantes que operaban en el comercio transfronterizo a pequeña escala pertenecían en su mayoría a grupos de población vulnerables, como las mujeres, y ese comercio solía categorizarse como una actividad informal, por lo que a menudo entraba en el ámbito de aplicación de las normas *de minimis* de cada país. Era importante diferenciar ese tipo de comercio de las actividades ilegales. El ponente señaló que el Centro de Comercio Internacional coordinaba y ayudaba a las asociaciones fronterizas a defender y apoyar formalmente el comercio transfronterizo a pequeña escala. Facilitar y formalizar ese comercio exigía una coordinación panfronteriza para armonizar las políticas y normativas de los distintos organismos que intervenían en la frontera, para presentar un marco coherente y claro a los comerciantes, dar un carácter colaborativo a las evaluaciones de riesgos y las estrategias de mitigación (con objeto de mejorar la seguridad fronteriza y proteger a los comerciantes legítimos de las actividades ilícitas), reforzar las medidas de control fronterizo mediante la integración de los conocimientos y la experiencia profesional nacionales, favorecer la transparencia y reducir las cargas administrativas, y propiciar la confianza entre los comerciantes y las autoridades reguladoras.

20. El tercer ponente expuso los resultados de la Encuesta Global de las Naciones Unidas sobre la Facilitación del Comercio Digital y Sostenible, de 2023, y observó que, a nivel mundial, la aplicación de las medidas de facilitación del comercio y del comercio transfronterizo sin papel (por ejemplo, los intercambios electrónicos de certificados de origen) entre las pequeñas y medianas empresas seguía siendo inferior al grado de eliminación del papel en el comercio en general (por ejemplo, mediante declaraciones aduaneras electrónicas). Según estudios de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, el comercio transfronterizo sin papel podría reducir los costos comerciales entre un 13 % y un 26 % en la región, impulsar una mayor participación de las pequeñas y medianas empresas en el comercio, reducir las pérdidas de ingresos tributarios derivadas de los flujos financieros ilícitos originados por la facturación comercial fraudulenta en al menos 100.000 millones de dólares de los Estados Unidos al año y posibilitar una reducción de las emisiones de dióxido de carbono en la región de hasta 13 millones de toneladas anuales, lo que equivaldría a salvar unos 400 millones de árboles. El Acuerdo Marco sobre la Facilitación del Comercio Transfronterizo Sin Papel en Asia y el Pacífico era un ejemplo de coordinación y colaboración entre países para acelerar la implantación de ese tipo de comercio. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico había puesto en marcha una herramienta destinada a evaluar el grado de preparación para ese tipo de comercio, la cual resultó decisiva en los países beneficiarios a la hora de negociar y preparar la aplicación del Acuerdo Marco. Se alentaba a los países de otras regiones a que se unieran como observadores y a que participasen en los debates sobre la configuración del Acuerdo Marco, para que este adquiriese una cobertura cada vez más global.

21. La cuarta ponente, que destacó la importancia de la participación del sector privado en la facilitación y la coordinación del comercio, describió los resultados de una encuesta realizada entre los miembros de la International Federation of Freight Forwarders Associations. Del 41 % de los miembros que habían respondido a la encuesta, en lo referente a la participación del sector privado el 84 % declaró estar satisfecho con las interacciones con los comités nacionales de facilitación del comercio. Se habían recibido sugerencias para mejorar la interacción del sector privado con dichos comités, como las siguientes: asignar plazas específicas al sector privado en los comités; definir los temas de debate con mayor precisión; hacer un seguimiento de los puntos del orden del día y finalizarlos; agilizar las actuaciones de seguimiento; reemplazar a los presidentes de los comités con menos frecuencia (para no menoscabar la realización de las tareas y la rendición de cuentas); lograr que el sector público esté dispuesto a aplicar las medidas del Acuerdo sobre Facilitación del

Comercio en todos los sectores pertinentes: mejorar la coordinación en las administraciones nacionales, y velar por que los comités nacionales de facilitación del comercio no se limitasen a difundir información, sino que pudiesen ocuparse también de la tramitación y promulgación de modificaciones).

4. Herramientas digitales de la UNCTAD para la facilitación del comercio

22. Como introducción, un representante de la secretaría de la UNCTAD habló del Programa SIDUNEA y de otras herramientas digitales de facilitación del comercio, destacó la naturaleza evolutiva de las soluciones electrónicas y alentó a utilizar las tecnologías de la información. Los ponentes de la cuarta mesa redonda fueron: la Directora Adjunta del Servicio de Aduanas del Ministerio de Hacienda de la República de Moldova; el Oficial Superior de Asuntos Económicos del Programa SIDUNEA de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD; la Directora de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Tributaria de Namibia; y una Especialista del Portal de Información Comercial y la Facilitación de Servicios de Valor Añadido de la Agencia de Redes Comerciales de Kenya.

23. La primera ponente habló de las políticas de la República de Moldova destinadas a establecer relaciones comerciales con la Unión Europea y a adaptarse a sus requisitos. Destacó el papel del Servicio de Aduanas a la hora de facilitar la exportación de productos agrícolas desde Ucrania y el traslado de ayuda humanitaria. La ponente también hizo referencia a un proyecto en dos fases ejecutado con la UNCTAD. La primera fase se había centrado en digitalizar la tramitación de despacho antes de la llegada de envíos personales y la segunda en automatizar los procesos de gestión de decisiones, mejorar la transparencia del despacho de aduanas mediante un panel de información sobre el comercio y promover un entorno sin papel para una mayor eficiencia. El marco estratégico de cooperación aduanera con la Unión Europea era fundamental para mejorar el tránsito y facilitar el comercio entre la República de Moldova y la Unión Europea, en el que se enmarcaba el tránsito de mercancías de Ucrania a la Unión Europea. En consonancia con los requisitos nacionales y con las especificaciones del nuevo sistema de tránsito informatizado, el marco estratégico se centraba en mejorar la supervisión y el control aduaneros, así como en apoyar los proyectos de digitalización del comercio electrónico transfronterizo. En resumen, la prioridad era reforzar las operaciones aduaneras mediante la digitalización y la cooperación, para facilitar el comercio entre la República de Moldova, Ucrania y la Unión Europea.

24. El segundo ponente detalló el papel del Programa SIDUNEA en la creación de ventanillas únicas electrónicas para el comercio. Tras destacar la importancia del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, habló de la estrategia de aplicación de la ventanilla única y subrayó la relevancia de la participación de las partes interesadas, la implicación de los niveles decisorios más altos, los recursos financieros, la colaboración de las empresas, la tecnología de la información y la experiencia de gestión. Además, hizo hincapié en beneficios como la mejora de los ingresos públicos y la seguridad, la transferencia de conocimientos, la lucha contra la corrupción y la mejora del comercio gracias al acceso a la información en línea, así como en los beneficios ambientales.

25. La tercera ponente destacó hasta qué punto la asistencia técnica de la UNCTAD había ayudado a Namibia, sobre todo en lo relativo al uso del rastreador de reformas para realizar un seguimiento de los avances en la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Afirmó que Namibia había conseguido logros y avances notables a ese respecto, por ejemplo el inicio de un estudio sobre el tiempo requerido para el levante de mercancías y la suscripción de un acuerdo de reconocimiento mutuo por las administraciones aduaneras. Entre los avances que el rastreador había propiciado cabía citar las actividades de seguimiento sin demora, los recordatorios de acciones pendientes y el fácil acceso a los informes. Namibia seguía utilizándolo eficazmente para acelerar las tareas de ejecución y coordinar los esfuerzos entre las partes interesadas. Por último, la ponente destacó la importancia del rastreador y de contar con estructuras gubernamentales eficaces para facilitar la aplicación del Acuerdo y alcanzar los objetivos de facilitación del comercio.

26. La cuarta ponente subrayó la importancia que tenía para Kenya el portal de información comercial desarrollado por la UNCTAD, que servía de ventanilla única para la información nacional sobre comercio transfronterizo y ayudaba a las empresas a superar las barreras comerciales relacionadas con la documentación. Señaló que el portal

complementaba la automatización de los procesos empresariales en el país y contribuía a priorizar la transparencia y la rendición de cuentas mediante una revisión coherente de los datos. La colaboración con otras instituciones garantizaba la congruencia de la información publicada. La ponente destacó los logros alcanzados gracias al uso del portal, tales como el mapeo de procedimientos para diversos sectores y productos básicos, que habían posibilitado economías de tiempo y de costos, incluidos los repercutidos a los comerciantes no inscritos en el marco legal. Cabía señalar que su utilización había planteado problemas en relación con los acuerdos institucionales, la sostenibilidad y la coordinación entre los organismos públicos. El éxito del portal dependería de que se dispusiese de estructuras gubernamentales eficaces, que se designasen personas de contacto en las instituciones, que la herramienta contase con la confianza de los usuarios, que se constase con la colaboración del sector privado y que se llevasen a cabo actividades de difusión y comunicación de manera periódica. Para concluir, la ponente se refirió al reto que suponía la limitada financiación gubernamental, que solo cubría la aplicación y el mantenimiento básicos, por lo que se requerían recursos financieros adicionales para otras iniciativas. A ese respecto, Kenya había entablado contacto con asociados para el desarrollo y había obtenido ayuda de entidades como la UNCTAD, en forma de apoyo técnico. No obstante, se necesitaba financiación suplementaria para realizar ciertas mejoras, entre ellas las relativas a la automatización y la integración de la información de las partes interesadas.

27. Durante el debate posterior, los panelistas, en respuesta a una pregunta sobre si la aplicación parcial podría considerarse como cumplimiento de las exigencias en ese sentido dentro de los plazos notificados, señalaron que, si bien había flexibilidad con respecto a las prórrogas de los plazos contemplados en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, los Gobiernos debían procurar lograr la plena aplicación en los lapsos notificados y, a ese respecto, los panelistas subrayaron la importancia de compartir experiencias y encontrar soluciones a los obstáculos. Un delegado hizo alusión al impacto de la pandemia en el despliegue de las ventanillas únicas y refirió que, en algunos casos, la COVID-19 había propiciado que estas recibiesen más apoyo y que se acelerase la automatización. Una de las ponentes, haciendo referencia a la gestión de un gran número de proyectos de digitalización con recursos limitados, señaló que, en la República de Moldova, la atención se centraba en simplificar y digitalizar los procedimientos aduaneros al tiempo que se mejoraban las infraestructuras, ya que estas últimas representaban uno de los principales retos. La República de Moldova colaboraba con asociados internacionales como la UNCTAD en materia de fomento de la capacidad, análisis de riesgos y gestión de fronteras, con el fin de garantizar la fluidez del tránsito de mercancías. Un delegado detalló las iniciativas emprendidas en Albania en relación con un nuevo sistema de tránsito informatizado conforme a los requisitos de la Unión Europea y con un sistema integrado de gestión arancelaria, destacó la importancia de la cooperación internacional y de la colaboración con organizaciones como la UNCTAD, e hizo hincapié en el papel del Programa SIDUNEA —como herramienta para la eliminación del papel en las aduanas y las comunicaciones— y en el Proyecto Asyhub, cuyo objetivo era agilizar la tramitación de los fletes, facilitar el acceso a bases de datos más amplias para el análisis de riesgos, permitir una mejor gestión de los envíos y enriquecer el acervo de información disponible para realizar una evaluación informada de los riesgos y una toma de decisiones más eficaz. El delegado también destacó la relevancia de la participación de las partes interesadas, el papel de la automatización en la implantación de las ventanillas únicas y los beneficios de los nuevos proyectos de facilitación del comercio.

5. Facilitación del comercio y cuestiones emergentes

28. Como introducción, un representante de la secretaría de la UNCTAD señaló los cuatro temas que se abordarían durante el debate: el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, incluidas cuestiones que iban más allá de su propósito original; la importancia de una facilitación climáticamente inteligente del comercio y el transporte habida cuenta de los problemas relacionados con el cambio climático; la evaluación de los corredores y los corredores sostenibles; y las repercusiones de los conocimientos de embarque electrónicos. Los ponentes de la quinta mesa redonda fueron: el Presidente del Comité de Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio; la Oficial de Asuntos Económicos de la Sección de Facilitación del Comercio de la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD; la Jefa de la Sección de Transportes de

la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD; la Jefa de la Sección de Políticas y Legislación de la Subdivisión de Logística Comercial de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD.

29. El primer ponente subrayó la necesidad de adaptar la facilitación del comercio a la evolución del panorama comercial internacional y de abordar los factores que dificultaban la aplicación en los países, en particular las lagunas en materia de asistencia técnica. Se reconocía que la facilitación del comercio era una herramienta valiosa para abordar cuestiones de alcance mundial como las preocupaciones ambientales y la preparación para casos de desastre, así como para fomentar la resiliencia de las cadenas de valor y el empoderamiento económico de las mujeres. El ponente veía oportunidades en ámbitos como la digitalización, el comercio electrónico y el apoyo a las microempresas y a las pequeñas y medianas empresas. En los países, los comités nacionales de facilitación del comercio habían recopilado experiencias y comentarios valiosos, y el ponente sugirió que en el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio “plus” se podrían abordar las necesidades específicas de cada Estado. Por último, destacó la importancia de la facilitación de la inversión para superar las limitaciones en la infraestructura que obstaculizaban la facilitación del comercio.

30. La segunda ponente habló de la facilitación del comercio climáticamente inteligente. Dadas las considerables emisiones de dióxido de carbono derivadas del comercio y el transporte de mercancías, el objetivo era transformar las prácticas comerciales y mitigar y reducir su impacto ambiental. La facilitación del comercio debía, pues, centrarse en la optimización de los procedimientos para minimizar el tiempo, los costos y las emisiones. Era preciso armonizar, simplificar, estandarizar y modernizar los procedimientos comerciales para que fuesen más eficientes y respetuosos con el medio ambiente. La tecnología, en particular las iniciativas de digitalización como las ventanillas únicas y los portales de información comercial, resultaba fundamental para agilizar los procesos, minimizar el papeleo y favorecer la automatización. La ponente formuló recomendaciones de políticas, tales como invertir en digitalización, fomentar la interoperabilidad de los sistemas y preparar la inclusión de cláusulas ambientales en los instrumentos comerciales de escala mundial. La UNCTAD, junto con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, había realizado análisis en esa esfera y tenía previsto continuar prestando apoyo a los países mediante estudios y actividades de asistencia adicionales, en particular relacionados con la simplificación de la facilitación del comercio, el fomento de las alianzas entre los sectores público y privado y la aplicación de soluciones digitales como el rastreador de reformas de la UNCTAD, el Programa SIDUNEA y los portales de información comercial.

31. La tercera ponente habló del papel fundamental de los corredores en la integración del transporte y de las medidas de facilitación del comercio, y mencionó la relación entre el desarrollo de las infraestructuras físicas con la infraestructura inmaterial, entre ellas la facilitación del comercio. Para tener éxito en el desarrollo de corredores era preciso contar con un marco institucional de gobernanza y gestión en el que la eficiencia y la reducción de costos actuasen como motores principales. La facilitación del comercio climáticamente inteligente era esencial para reducir los plazos y el consumo de energía, y los observatorios del transporte en los corredores facilitaban el seguimiento del desempeño y la identificación de los indicadores clave. La ponente afirmó que la UNCTAD había desempeñado un papel importante en la mejora de la capacidad institucional, el desarrollo de corredores —a través de enfoques de gestión y marcos normativos—, el fomento de la sostenibilidad, la inclusión y las consideraciones de género, y el apoyo al desarrollo de infraestructuras y servicios mediante alianzas público-privadas. Por último, la ponente puso ejemplos de la ayuda prestada por la UNCTAD para establecer corredores sostenibles, como el Corredor de Carreteras Transahariano o el Corredor Norte y el Corredor Central de África Oriental.

32. La cuarta ponente detalló las novedades jurídicas relacionadas con el equivalente electrónico de los conocimientos de embarque negociables, que eran documentos clave en el comercio internacional. Los transportistas mundiales se habían propuesto aumentar considerablemente el uso de conocimientos de embarque electrónicos, pero en la mayoría de las jurisdicciones estos aún no gozaban de reconocimiento legal como instrumentos plenamente equivalentes a los documentos sobre papel. En el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, por ejemplo, se había preparado un proyecto de ley sobre esa cuestión.

Su aplicación podría incrementar el uso de los conocimientos de embarque electrónicos, lo cual reduciría sustancialmente los problemas relacionados con los costosos retrasos en la transmisión de documentos y en los puertos —que se habían agravado durante la pandemia. La disminución del uso de documentos sobre papel también podría contribuir a la sostenibilidad ambiental, al reducir los retrasos y las emisiones de gases de efecto invernadero conexas. La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional estaba trabajando en un nuevo instrumento jurídico sobre los documentos de transporte multimodal negociables, para lograr que dichos documentos gozaran de reconocimiento jurídico, de manera similar a los conocimientos de embarque marítimos negociables. Era importante garantizar que el destinatario final de un flete gestionado por un operador de transporte multimodal estuviese protegido por unas normas mínimas y obligatorias de responsabilidad del transportista, como las que existían en el caso de reclamaciones relativas a conocimientos de embarque negociables. La ponente alentó a todas las partes interesadas a participar activamente en las deliberaciones e insistió en la necesidad de mejorar la interoperabilidad de los sistemas y simplificar los procesos comerciales para que la comercialización de bienes se realizase de una manera respetuosa con el medio ambiente.

33. Durante el debate posterior, un experto destacó una propuesta de intercambio de información presentada por Colombia. Uno de los ponentes subrayó la importancia de explorar temas emergentes, comprender sus vínculos con la facilitación del comercio y reconocer las limitaciones del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio. Un representante de la secretaría de la UNCTAD señaló la importancia de tener en cuenta las emisiones asociadas a los procesos informáticos y digitales, y de garantizar la integridad física de las infraestructuras de transporte en un escenario de cambio climático mediante medidas de adaptación eficaces, incluidas la financiación y las actividades de fomento de la capacidad. El Presidente sugirió crear una herramienta sencilla para que los países pudiesen medir los beneficios tangibles de las inversiones, y subrayó la necesidad de disponer de datos e información empírica para impulsar las actuaciones en ese ámbito.

6. El camino a seguir

34. En la última sesión oficiosa del período de sesiones, un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó tres puntos de conexión entre el período de sesiones y el Foro sobre Cadenas de Suministro Mundiales, de próxima celebración. En primer lugar, la importancia de la resiliencia de las cadenas de suministro, ya que las perturbaciones de estas podían repercutir negativamente en la economía mundial, sobre todo en los pequeños Estados insulares en desarrollo, y era importante aprender de las crisis recientes que los desajustes entre oferta y demanda podían provocar interrupciones sustantivas y dar lugar a subidas en las tarifas de los fletes. En segundo lugar, la adaptación al cambio climático y la mitigación de sus efectos, ya que las perturbaciones asociadas a este iban más allá de las repercusiones en las cadenas de suministro, y era preciso invertir en la mitigación del cambio climático y la adaptación a él, reduciendo de manera considerable las emisiones del transporte marítimo. La UNCTAD, en colaboración con la Organización Marítima Internacional, estaba evaluando los efectos de la mitigación y ayudando a los países a dar respuesta a las repercusiones y los costos de la mitigación a través de soluciones y medidas de facilitación del comercio. En tercer lugar, las soluciones digitales como las ventanillas únicas, la automatización de las aduanas, los portales de información comercial, las firmas digitales y los puertos inteligentes, que podían ayudar a los países.

35. Además, un representante de la secretaría de la UNCTAD informó a los participantes acerca del Foro sobre Cadenas de Suministro Mundiales, que había surgido de la Iniciativa de Bridgetown, y de la necesidad —que Barbados había destacado en el 15º período de sesiones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo— de abordar las múltiples perturbaciones de las cadenas de suministro mundiales que habían generado las recientes crisis y sus graves repercusiones en los países en desarrollo, así como de la urgencia de adoptar medidas de políticas destinadas a mejorar la preparación y la respuesta en tiempos de crisis. Los tres objetivos del Foro sobre Cadenas de Suministro Mundiales serían la transferencia de conocimientos, con arreglo a un enfoque centrado en las soluciones; la generación de sinergias, mediante la creación de redes, el intercambio de buenas prácticas y el estudio de casos; y la búsqueda de asociados para la cooperación, con el fin de atender a

las necesidades de los países en desarrollo. Las sesiones de alto nivel se estructurarían en torno a cuatro temas principales, a saber, la resiliencia del transporte y la logística; el cambio climático y la transición energética; la digitalización y el regionalismo; y los comités nacionales de facilitación del comercio. Se prestaría especial atención a los pequeños Estados insulares en desarrollo y al empoderamiento de las mujeres en las cadenas de suministro. Los resultados del foro servirían de base para reuniones posteriores, así como para crear nuevos programas de fomento de la capacidad.

36. Durante el debate posterior, el Presidente del período de sesiones destacó que el Foro sobre Cadenas de Suministro Mundiales brindaría la oportunidad de analizar maneras de comerciar, producir y consumir mejor y de forma más inteligente, y de entender el comercio de un modo más resiliente. Algunos delegados elogiaron el intercambio de conocimientos que había tenido lugar en el período de sesiones. Un delegado destacó que México se proponía detallar en el Foro los avances en un estudio de las cadenas de suministro de la industria automovilística relacionadas con los vehículos eléctricos. Otro delegado señaló que el Togo necesitaba más asistencia técnica de la UNCTAD, en relación con los portales de información comercial, las estrategias de movilización de recursos para la aplicación de las medidas de la categoría C y el fomento de la capacidad del comité nacional de facilitación del comercio. A ese respecto, un representante de la secretaría señaló que la UNCTAD, en colaboración con el Banco Mundial, estaba impartiendo sesiones de capacitación en línea sobre facilitación del comercio en la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental, a la que el Togo pertenecía; había prestado asistencia en la categorización de los compromisos adquiridos en el marco del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio; y podría ayudar en la puesta en marcha de un portal de información comercial. El Presidente del período de sesiones destacó que la sostenibilidad de los comités nacionales de facilitación del comercio era una cuestión que interesaba a numerosos países. Un delegado, haciendo referencia al apoyo prestado por la UNCTAD en la República de Moldova en materia de soluciones para la automatización, la digitalización y la modernización, declaró que se acogería con agrado más asistencia para mejorar la digitalización, la automatización y la modernización del Servicio de Aduanas. Un representante de la secretaría de la UNCTAD destacó que se habían logrado avances considerables en la República de Moldova en relación con el Programa SIDUNEA, y que la capacitación y las herramientas en línea de la UNCTAD seguían un enfoque de coordinación interinstitucional, que había contribuido al éxito de la labor de los comités nacionales de facilitación del comercio.

37. El Presidente extrajo seis conclusiones principales de los debates. En primer lugar, las reformas de facilitación del comercio avanzaban a buen ritmo; la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio había contribuido a un aumento de los flujos comerciales a nivel mundial —del 1,17 %— y a un incremento del producto interior bruto —del 0,12 %. Evidenciaba la evolución positiva de la aplicación en todos los grupos de países el aumento global de la tasa de aplicación de las medidas de facilitación del comercio —tanto en el comercio en general como en el comercio digital— en más de 6 puntos porcentuales durante el período comprendido entre 2021 y 2023, como reflejaba la Encuesta Global de las Naciones Unidas sobre la Facilitación del Comercio Digital y Sostenible. Sin embargo, los beneficios socioeconómicos de la facilitación del comercio no se estaban aprovechando plenamente y convenía redoblar esfuerzos para apoyar a las economías vulnerables que presentaban índices bajos de aplicación. En concreto, era necesario evitar que el apoyo a la aplicación regional se viera perjudicado por normas de acceso a la asistencia oficial para el desarrollo que pudieran impedir a los países de una región beneficiarse de esas ayudas. Por último, durante la pandemia se había avanzado en las reformas de facilitación del comercio y en los resultados obtenidos; si bien los procesos se habían ralentizado en ese período, las ventajas de la aplicación para lograr intercambios comerciales fluidos se habían hecho patentes —sobre todo en el ámbito de la digitalización— y eso había constituido un incentivo para llevar a cabo reformas de calado que, en el futuro, podrían facilitar el envío de asistencia humanitaria y de socorro. En segundo lugar, el sector privado era un actor fundamental y debía ser considerado como asociado clave a la hora de aplicar con éxito reformas de facilitación del comercio conducentes a procedimientos de comercio transfronterizo eficientes, transparentes y previsibles, con el objetivo de reducir los costos de las transacciones y proteger las fronteras. Al aplicar medidas de facilitación del comercio debía velarse por que todos los interesados resultasen beneficiados, y convenía adoptar un enfoque

de colaboración entre los sectores público y privado, para el que se precisaba un compromiso activo y sostenido por parte de ambos respecto del logro de resultados como los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Todo el sector privado debía beneficiarse con las medidas de facilitación del comercio, y era preciso que el Acuerdo sobre Facilitación del Comercio fuese provechoso para las microempresas y las pequeñas y medianas empresas —motores del desarrollo económico en numerosas economías. Además, dado que los pequeños comerciantes transfronterizos y las mujeres comerciantes de muchos países en desarrollo y de los países menos adelantados representaban más del 50 % del volumen de comercio transfronterizo y una gran parte del empleo nacional, era fundamental diseñar y aplicar procedimientos para esas personas, mediante regímenes comerciales simplificados que facilitasen sus actividades económicas y reforzasen también aspectos del control de fronteras, la gestión de riesgos y la transparencia. Por último, esas medidas también podrían contribuir a la generación de oportunidades en las fronteras para fomentar la consecución de los objetivos de desarrollo humano. En tercer lugar, la coordinación a través de las alianzas entre los sectores público y privado resultaba crucial para avanzar en la facilitación del comercio, racionalizar aún más las cadenas de suministro mundiales y las cadenas globales de valor y extraer mayores beneficios socioeconómicos del comercio internacional en todos los países —tanto en el sector público como en el privado (incluidos los pequeños comerciantes transfronterizos). Así pues, esa coordinación debía considerarse una prioridad en todas las fases del comercio transfronterizo. A nivel local, la coordinación en los despachos de aduanas y los pasos fronterizos era esencial y, en ese sentido, era aconsejable promover la creación de comités fronterizos y comités transfronterizos conjuntos. Asimismo, el fomento de la capacidad y la asistencia técnica eran esenciales para aumentar la eficiencia de los procedimientos fronterizos. A nivel nacional, los participantes habían señalado que para que los comités nacionales de facilitación del comercio lograsen favorecer la coordinación y aplicación de las reformas de facilitación del comercio, se hacía necesaria la participación de todas las partes interesadas pertinentes, tanto del sector público como del privado, y que debía existir una vinculación con las actividades sobre el terreno que se llevaban a cabo en las fronteras. El éxito de los comités dependía también de que recibieran apoyo político y orientación en materia de políticas de alto nivel, y era preciso prestarles ayuda para que cumplieran eficazmente sus mandatos. En ese sentido, los países en desarrollo y en los países menos adelantados, podrían necesitar la asistencia de la comunidad internacional de donantes y asociados para el desarrollo. A nivel regional, la coordinación era necesaria para lograr un comercio transfronterizo más eficiente y un mayor grado de integración regional. Varios bloques regionales habían establecido comités regionales de facilitación del comercio, centrados en la definición y aplicación de enfoques comunes, que tenían que trabajar en estrecha colaboración con los comités nacionales para garantizar la complementariedad de los esfuerzos de coordinación, y debían contar con la implicación —fundamental— del sector privado. En el plano internacional, la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio era esencial para el crecimiento del comercio internacional y el desarrollo económico. Los participantes habían alentado a todos los miembros de la Organización Mundial del Comercio a ratificar el Acuerdo, y a los observadores y demás países a respetar las disposiciones del texto, en la medida de lo posible. Era preciso que los países acelerasen la aplicación del Acuerdo; que los donantes y los asociados para el desarrollo intensificasen la asistencia que prestaban a las economías vulnerables; y que se aplicasen también otros acuerdos y normas internacionales —con la ayuda de donantes y asociados para el desarrollo—, pues favorecían el comercio internacional. A la hora escoger en qué invertir los recursos, los corredores, las colaboraciones para el tránsito y el transbordo, las asociaciones con fines específicos y la coordinación con todas las partes interesadas habían demostrado su relevancia y eficacia en términos de impacto y rentabilidad. Por último, los participantes habían convenido en la necesidad de seguir alentando y apoyando las iniciativas concretas, el fomento de la capacidad y la asistencia técnica en esos ámbitos. En cuarto lugar, con las recientes crisis de las cadenas de suministro había quedado patente que la automatización y la digitalización eran fundamentales para progresar en la facilitación del comercio y garantizar la fluidez de los intercambios comerciales a lo largo de cadenas de suministro mundiales y cadenas globales de valor resilientes. Los participantes habían subrayado la importancia de las soluciones automatizadas de despacho aduanero y de facilitación del comercio, como el Programa SIDUNEA, especialmente para los países en desarrollo y los países menos adelantados. Además, la digitalización de los procedimientos de facilitación del comercio era

fundamental para un aprovechamiento pleno de las ventajas del comercio electrónico transfronterizo. Los participantes habían subrayado que el uso de portales de información comercial contribuía a aumentar la transparencia y la previsibilidad para los comerciantes, al poner a disposición la información de conformidad con los requisitos del Acuerdo, y que los conocimientos adquiridos mediante el uso de esos portales podían ayudar a los países a simplificar los procedimientos comerciales transfronterizos, con el fin de reducir los costos de las transacciones. Los participantes habían señalado los avances logrados en Asia y el Pacífico respecto del establecimiento de un marco jurídico para el comercio transfronterizo sin papel; habían observado la aplicación de soluciones prácticas para el intercambio de datos de tránsito, como el Sistema Interconectado para la Gestión de Mercancías en Tránsito (SIGMAT), implantado en países de África Occidental; y habían aconsejado la aplicación de soluciones similares a escala mundial, con vistas a eliminar la necesidad de capturar los mismos datos de manera repetitiva a lo largo de una cadena de suministro. Por último, los participantes habían aconsejado que se siguiese trabajando para acelerar la implantación de otras soluciones electrónicas de facilitación del comercio internacional, como los conocimientos de embarque electrónicos. En quinto lugar, la relevancia del transporte internacional a la hora de hacer frente al cambio climático era considerable, y contar con cadenas globales de valor eficientes podría favorecer una optimización de la asignación de los recursos, también en lo relativo a la minimización de las emisiones de los procesos de producción globalizados. Los participantes habían señalado que la facilitación del comercio, principalmente a través de la automatización y la digitalización, podría contribuir a una reducción de las emisiones. Por último, los participantes habían indicado que convenía que la UNCTAD y otros asociados internacionales continuasen estudiando y aplicando medidas de facilitación del comercio climáticamente inteligentes, apoyando a los países en desarrollo y a los países menos adelantados mediante actividades de fomento de la capacidad y asistencia técnica en los ámbitos del seguimiento y la medición, así como de la aplicación de soluciones para cumplir los requisitos internacionales. En sexto lugar, las cuestiones planteadas durante los debates habían servido para poner de relieve la necesidad de intensificar los intercambios y la colaboración con respecto a la agenda 2.0 de facilitación del comercio y el modo en que la aplicación de medidas de facilitación del comercio podía contribuir a mejorar la logística comercial integrada, a estudiar formas de aumentar la resiliencia de las cadenas de suministro mundiales y las cadenas globales de valor, y a atender mejor las necesidades particulares de los países en desarrollo y los países menos adelantados, con el fin de propiciar la integración de esas economías en el comercio internacional e impulsar el desarrollo económico en beneficio de sus poblaciones. Con los instrumentos internacionales y las herramientas disponibles, y gracias a la nueva realidad que se había generado tras las recientes crisis de las cadenas de suministro, era posible convertir el comercio en además de un desarrollo que beneficiase a todas las personas. Por último, los participantes habían elogiado la organización conjunta por parte de Barbados y la UNCTAD del Foro sobre Cadenas de Suministro Mundiales —cuya celebración tendría lugar en Bridgetown en mayo de 2024—, habían animado a la comunidad internacional a participar en el evento y habían alentado a los donantes internacionales y a los asociados para el desarrollo a prestar asistencia para que los delegados de los países en desarrollo y los países menos adelantados pudiesen participar.

II. Cuestiones de organización

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

38. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 17 de julio de 2023, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio eligió al Sr. Matthew Wilson (Barbados) como Presidente y al Sr. Christopher O'Toole (Canadá) como Vicepresidente-Relator.

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

(Tema 2 del programa)

39. También en su sesión plenaria de apertura, la Reunión Multianual de Expertos sobre Transporte, Logística Comercial y Facilitación del Comercio aprobó el programa provisional del período de sesiones, que figuraba en el documento TD/B/C.I/MEM.7/28. El programa que se estableció fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. La coordinación y la digitalización como medios para una facilitación del comercio acelerada con un enfoque climático inteligente.
4. Aprobación del informe de la reunión.

C. Aprobación del informe de la reunión

(Tema 4 del programa)

40. En su sesión plenaria de clausura, el 19 de julio de 2023, 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:

Albania	Mongolia
Angola	Namibia
Armenia	Nepal
Bahamas	Nicaragua
Brasil	Nigeria
Camboya	Pakistán
Camerún	Panamá
Congo	Perú
Costa Rica	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte
Federación de Rusia	República Democrática del Congo
Ecuador	República Dominicana
Etiopía	República de Moldova
Fiji	Sierra Leona
Haití	Sri Lanka
India	Sudáfrica
Indonesia	Togo
Kenya	Trinidad y Tabago
Kirguistán	Türkiye
Lesotho	Uruguay
Madagascar	Viet Nam
Malawi	Zambia
Marruecos	Zimbabwe
México	

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

Commonwealth
Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos
Secretaría del Foro de las Islas del Pacífico
Unión de Consejos de Cargadores Africanos
Unión Europea

3. Estuvieron representados en el período de sesiones los siguientes órganos, organismos y programas de las Naciones Unidas:

Centro de Comercio Internacional
Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico
Departamento de Asuntos Económicos y Sociales
Oficina del Alto Representante para los Países Menos Adelantados, los Países en Desarrollo sin Litoral y los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo

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

Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura
Organización Mundial del Comercio

* En esta lista figuran únicamente los participantes inscritos. La lista completa de participantes figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.10.

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

Categoría general

Global Express Association

International Federation of Freight Forwarders Associations

Village Suisse ONG
