



Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo

Distr. general
17 de febrero de 2015
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
Tercer período de sesiones
Ginebra, 24 a 26 de noviembre de 2014

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

Celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 24 al 26 de noviembre de 2014

Índice

	<i>Página</i>
I. Resumen de la Presidencia	2
A. Declaraciones de apertura	2
B. Los pequeños Estados insulares en desarrollo: retos del transporte y la logística comercial	3
C. Conclusión	12
II. Cuestiones de organización	16
A. Elección de la mesa	16
B. Aprobación del programa y organización de los trabajos	16
C. Resultado del período de sesiones	16
D. Aprobación del informe de la Reunión	16
Anexo	
Participantes	17

* Publicado nuevamente por razones técnicas el 19 de marzo de 2015.

GE.15-02720 (S) 190315 190315



* 1 5 0 2 7 2 0 *

Se ruega reciclar



Introducción

1. El tercer 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 de Ginebra del 24 al 26 de noviembre de 2014, según lo acordado por la Junta de Comercio y Desarrollo en su 56ª reunión ejecutiva, celebrada los días 3 y 4 de diciembre de 2012.

I. Resumen de la Presidencia

A. Declaraciones de apertura

2. En su declaración de apertura, el Secretario General de la UNCTAD dijo que el tema central de la Reunión, los problemas de transporte y logística comercial que afrontan los pequeños Estados insulares en desarrollo (PEID), era de mucha actualidad, habida cuenta del trabajo en curso para establecer una agenda transformadora para el desarrollo después de 2015. La Reunión era otro ejemplo más de la labor y el compromiso de larga data de la UNCTAD con esos Estados. La UNCTAD se había propuesto, en particular en la Tercera Conferencia Internacional sobre los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo, celebrada en Samoa en julio de 2014, aumentar, con carácter prioritario, la visibilidad del transporte y la logística comercial, no solo como vectores de crecimiento y desarrollo, sino también como dificultades que podían comprometer seriamente las perspectivas de desarrollo sostenible de esos Estados. Por consiguiente, en el contexto de los procesos de negociación que se estaban llevando a cabo sobre esas cuestiones en otros foros internacionales, era imperativo examinar con mayor detenimiento la mejor manera de hacer frente a esas dificultades, decidir qué medidas correspondía adoptar y formular recomendaciones de política.

3. La Directora de la División de Tecnología y Logística de la UNCTAD dijo que el impulso generado por el Año Internacional de los Pequeños Estados Insulares en Desarrollo y la Conferencia de Samoa no había perdido su intensidad. Lo habían seguido reforzando otros procesos paralelos que atañían directamente a esos Estados, en particular los períodos de sesiones 20º y 21º de la Conferencia de las Partes en la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático; el marco para la reducción del riesgo de desastres después de 2015, conocido como el Marco de Acción de Hyogo 2; y las negociaciones sobre el proyecto de objetivos de desarrollo sostenible. La oradora señaló la importancia económica y estratégica del transporte marítimo y aéreo para los PEID. Ayudarlos a crear sistemas de transporte sostenibles y resilientes para el futuro había adquirido una importancia creciente para la UNCTAD, como demostraban su reciente mandato y una serie de actividades recientes o en curso. Con su larga experiencia en el ámbito de los transportes, la UNCTAD estaba en una posición privilegiada para ayudar a esos Estados a integrar sus preocupaciones en materia de transporte y logística comercial en los programas de los responsables de las políticas, las entidades del sector privado y los asociados para el desarrollo.

B. Los pequeños Estados insulares en desarrollo: retos del transporte y la logística comercial

(Tema 3 del programa)

1. El transporte en el comercio y el turismo: dificultades, vínculos intersectoriales y medidas de respuesta

4. La Jefa de la Sección de Políticas y Legislación de la Subdivisión de Logística Comercial de la UNCTAD dijo que los PEID afrontaban una serie de dificultades en relación con el transporte de carga internacional, regional y nacional. Entre estas figuraban el tamaño reducido de los volúmenes de carga, los desequilibrios comerciales, la lejanía de los principales mercados y rutas marítimas internacionales, las carencias en materia de infraestructura y las necesidades de financiación. En general todos estos factores encarecían los costos y las tarifas del transporte. Había una estrecha relación entre el transporte y el turismo, importantísima fuente de ingresos de exportación. Se trataba de dos sectores expuestos y vulnerables a amenazas naturales como ciclones, terremotos, erupciones volcánicas y fenómenos climáticos. En este contexto, la reducción del riesgo de desastres, el fortalecimiento de la resiliencia a los fenómenos climáticos y la adaptación al cambio climático de la infraestructura costera de transporte eran fundamentales. La oradora invitó a los expertos a que reflexionaran sobre la mejor forma de abordar una serie de cuestiones y, a la luz de los resultados de la Conferencia de Samoa, debatieran sobre las opiniones y orientaciones de la industria portuaria internacional, la colaboración con las compañías de seguros y las asociaciones y la cooperación entre los PEID.

5. Varios panelistas procedentes de esos países proporcionaron mayor información sobre las numerosas dificultades que afrontaban en materia de transporte y logística comercial. El sector del turismo se enfrentaba a mayores costos, menor competitividad comercial y limitaciones de acceso y conectividad. Entre las causas profundas de esos problemas figuraban el tamaño reducido de los mercados y la población de esos países; la lejanía y el aislamiento con respecto a los mercados y las redes internacionales de transporte de carga, así como las grandes distancias que separaban a unas islas de otras; su alto grado de dependencia de los grandes transportistas internacionales; la falta de una estrategia regional y de redes de transporte regionales; la disminución de la inversión extranjera directa; la escasez de los recursos naturales; el alto grado de dependencia de costosas importaciones de combustibles fósiles; las deficiencias de las infraestructuras; y la insuficiencia de sus recursos humanos y financieros. Al mismo tiempo, aumentaban la exposición y la vulnerabilidad de la infraestructura de transporte de los PEID a los desastres naturales y los efectos del cambio climático, como la elevación del nivel del mar y la erosión de las costas.

6. Basándose en las experiencias de sus países y sus regiones, varios panelistas expusieron una serie de soluciones adoptadas por agrupaciones nacionales y subregionales y varias iniciativas destinadas a afrontar esas dificultades y prestar servicios de transporte de carga más seguros, más fiables, competitivos y económicos, de una isla a otra y entre las islas y otros países. Entre las soluciones figuraban un modelo de distribución radial y la facilitación de los servicios de transbordo, la introducción de tecnología apropiada, la impartición periódica de formación al personal pertinente de todo el sector, la concertación de asociaciones público-privadas para financiar la infraestructura y el establecimiento de servicios marítimos regionales destinados a crear una zona económica e infraestructuras que atrajeran a inversores, comerciantes, fabricantes y transportistas.

7. Tres panelistas dijeron que los PEID debían enfocar la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio desde una óptica de integración regional. Uno de ellos señaló la necesidad de colaborar a nivel regional para

elaborar una estrategia de seguridad marítima. También era importante la financiación del desarrollo de la infraestructura.

8. Varios panelistas y delegaciones dijeron que la UNCTAD debía profundizar su labor de apoyo y asistencia a los PEID en sus esferas de competencia, en particular para posibilitar su acceso a servicios de fomento de la capacidad y mecanismos de financiación. Era esencial estrechar la colaboración con los organismos de las Naciones Unidas para entender mejor los problemas de los PEID, velar por que se dieran a conocer sus necesidades singulares en diferentes foros y negociaciones y darles asesoramiento sobre lo que podían hacer para poner en práctica los resultados de las reuniones intergubernamentales.

9. Un delegado indicó que el comercio de servicios, como el turismo y los servicios financieros extraterritoriales, podía resultar particularmente importante para el futuro desarrollo económico de los PEID. Otro delegado señaló a la atención de los asistentes la creciente polémica en relación con los servicios financieros extraterritoriales, a raíz de la crisis financiera mundial. Un tercer delegado indicó que el medio ambiente no era sino uno de muchos factores que habían de tenerse en cuenta al examinar los efectos del cambio climático en los PEID. Por ejemplo, la pérdida de tierras causada por el cambio climático, que a su vez provocaba la emigración de nacionales de esos Estados, debía verse como una amenaza a la seguridad que, entre otras cosas, merecía la atención del Consejo de Seguridad. Debían adoptarse medidas financieras de nivel internacional especialmente diseñadas para mitigar los efectos del cambio climático, afianzar la seguridad climática y reducir el número de refugiados climáticos. Al mismo tiempo debían promoverse fuentes de energía alternativas, sostenibles, limpias y menos costosas para reducir la dependencia con respecto a los combustibles fósiles.

10. Con respecto a la adaptación al cambio climático, la secretaría observó que incluso pequeños cambios de diseño podían aumentar la resiliencia en gran medida. Había muchos ejemplos de soluciones poco intensivas en capital que podían beneficiar a los PEID, por lo que convenía compartir esas experiencias y las publicaciones correspondientes.

11. Un representante del sector del transporte marítimo internacional reconoció la importancia del transporte marítimo para satisfacer las necesidades de consumo del sector del turismo y la hostelería de los PEID y facilitar el turismo marítimo, por ejemplo los cruceros. Los PEID desempeñaban un importante papel en la regulación internacional del transporte marítimo, en particular en el seno de la Organización Marítima Internacional, no solo en calidad de Estados portuarios con preocupaciones legítimas con respecto a la protección del medio ambiente, sino también como Estados de abanderamiento. Algunos de ellos tenían altos índices de abanderamiento, a pesar de que en los últimos años se habían intensificado las inspecciones de control en los Estados portuarios. El transporte de carga se enfrentaba a enormes problemas económicos, algunos de los cuales eran atribuibles al propio sector; otros se debían a nuevas exigencias ambientales, que podían rebajar el nivel de servicios que el sector podría prestar a los PEID y elevar el costo de los servicios de transporte marítimo. Refiriéndose a la posible introducción de un sistema de tasas por la emisión de dióxido de carbono y al Fondo Verde para el Clima de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el panelista observó que si se adoptaba un acuerdo multilateral y se reunían ciertas condiciones, el sector del transporte de carga podía desempeñar un papel importante en el apoyo a la adaptación al cambio climático de los puertos de los países en desarrollo.

12. Un panelista de la Universidad de Toulouse describió las tendencias predominantes en la esfera del turismo y los vínculos entre ese sector y el de los transportes. El establecimiento de centros subregionales de turismo y transporte aéreo y el desarrollo de compañías aéreas de bajo costo que intervinieran directamente en la prestación de servicios de viaje y de turismo podían ser soluciones innovadoras para los PEID. Además, era

fundamental que los gobiernos concertaran sólidas asociaciones público-privadas dentro de esos Estados para reforzar la integración de las políticas relativas a los transportes, los viajes y el turismo. Se hicieron propuestas prácticas relacionadas con los criterios técnicos para optar por la regulación o la desregulación del transporte aéreo, en función de las estrategias y la capacidad turística de cada Estado insular.

13. Un representante de la Asociación de Transporte Aéreo Internacional hizo hincapié en la importancia de la conectividad aérea, importantísimo factor impulsor del desarrollo y activo esencial para la economía de los PEID. El transporte aéreo podía ser una importante vía de salida de corrientes económicas, pero era sobre todo una vía de entrada para el turismo, de primordial importancia para los PEID. En este contexto, la eficacia en función del costo de la conectividad del transporte aéreo, apoyada por los poderes públicos, debía considerarse un criterio esencial.

14. Varios panelistas procedentes de regiones de PEID presentaron experiencias nacionales y regionales en transporte marítimo, transporte aéreo nacional e internacional y turismo. Señalaron los problemas que planteaban el consumo energético intensivo del sector del turismo y los elevados costos del transporte, la dificultad de mantener debidamente la infraestructura, el insuficiente desarrollo de los puertos, el impacto ambiental en todos los medios de transporte y la necesidad de un marco regulador y una reforma institucional. Esas dificultades podían superarse elevando la calidad de los servicios y las instalaciones de transporte, utilizando servicios e instalaciones de transporte regionales, dando cabida a las compañías aéreas y el turismo de bajo costo y concertando acuerdos de código compartido. Otras soluciones podían consistir en recurrir y proteger a los productores locales para reducir costos, mejorar la atención al cliente y capacitar al personal en el sector de la hostelería y adoptar un enfoque coordinado para desarrollar el turismo.

15. Dos delegaciones y un panelista reconocieron la importancia de la continuidad de la inversión extranjera directa en la infraestructura hotelera y de transporte aéreo de los PEID para el desarrollo de su sector turístico. En respuesta a una pregunta de la secretaría sobre la cuantía de los beneficios económicos para las economías desarrolladas generados por el turismo en los PEID, dos panelistas sugirieron que los Estados desarrollados tuvieran en cuenta ese factor al considerar la posibilidad de invertir en los PEID.

16. Un delegado observó que aunque los PEID participaban cada vez más en los procesos multilaterales de desarrollo de las Naciones Unidas, la UNCTAD también podía contribuir a señalar los problemas y las necesidades de esos Estados a la atención de la Segunda Comisión de la Asamblea General. El orador resaltó la importancia de la financiación relacionada con el cambio climático para que los PEID pudieran sacar el máximo provecho de las prestaciones del Fondo Verde para el Clima. Era importante atenerse al principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas para garantizar la transferencia de fondos de los emisores históricos de gases de efecto invernadero, situados en el mundo desarrollado, hacia los menos responsables, que eran también los que mayores probabilidades tenían de sufrir las consecuencias del cambio climático, especialmente los PEID.

2. Reducción del riesgo de desastres y adaptación a los efectos del cambio climático

Reducción del riesgo de desastres

17. Un panelista, representante de la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres, señaló los principales factores de riesgo de desastre para los PEID, en especial en lo que respectaba a la infraestructura de transporte y el turismo. En todo el mundo, los grandes desastres seguían provocando cuantiosas pérdidas y la exposición a riesgos económicos estaba aumentando. Los PEID constituían dos tercios de los países que

mayores pérdidas sufrían anualmente a consecuencia de desastres naturales, pérdidas que en promedio representaban entre el 1% y el 9% de su producto interno bruto. Los riesgos extensivos, por ejemplo las pequeñas inundaciones, tenían repercusiones considerables en las economías, por lo que había que reducirlos. Los actores privados y públicos necesitaban opciones diferentes para cada tipo de riesgo. Otras soluciones podían ser la adopción de medidas preventivas, la contratación de un seguro (existía por ejemplo un sistema de seguros basado en índices meteorológicos), la financiación posterior al desastre y la financiación de las pérdidas residuales. Los elevados costos de capital de la infraestructura de transporte implicaban considerables gastos en repuestos y reparaciones, mientras que la competencia entre países por captar inversiones debilitaba la función reguladora de los gobiernos. Era fundamental reforzar la función normativa de los poderes públicos en la reducción del riesgo de desastres. Además, esta última debía formar parte de la planificación para el desarrollo, en particular en el ámbito del transporte. Por consiguiente, la gestión del riesgo tenía menos que ver con el socorro de emergencia que con la adopción de decisiones en materia de desarrollo. Era importante evaluar los riesgos a que se exponía cada país de sufrir catástrofes naturales y también lo era el imperativo de integrar la adaptación al cambio climático y la reducción del riesgo de desastres.

18. El orador del Fondo Mundial para la Reducción de los Desastres y la Recuperación del Banco Mundial presentó una sinopsis de la labor que se había realizado en materia de financiación de riesgos en los PEID, entre otros países. Se invertía más en respuestas de emergencia que en la prevención y la preparación, y era indispensable reducir esa disparidad. Era importante identificar los riesgos existentes y comprender mejor los peligros y los factores de vulnerabilidad. La reducción del riesgo, la preparación, la protección financiera y la recuperación y reconstrucción posteriores a los desastres también eran importantes. La reducción de los riesgos exigía que se dispusiera de información precisa y fiable para evaluar los riesgos. Para la financiación de los riesgos era necesario modelizarlos, lo cual a su vez suponía que se dispusiera de información geográfica sobre las zonas de riesgo. En etapas posteriores a desastres, los poderes públicos debían velar por que se incorporaran principios de gestión del riesgo de desastres en las políticas pertinentes. Para ello era preciso que hubiera interacciones más fluidas entre los especialistas de los distintos organismos públicos y ministerios. La financiación del riesgo de desastres y la contratación de seguros eran cada vez más frecuentes en los PEID pero la financiación se hacía de forma fragmentada y las sumas correspondientes a cada país no estaban claramente vinculadas con su grado de vulnerabilidad. Era necesario mancomunar la financiación, armonizar los procedimientos y hacer que la financiación fuera más accesible y previsible, y los asociados para el desarrollo debían contribuir a facilitar ese acceso. A ese respecto, la Iniciativa para la Resiliencia de los Pequeños Estados Insulares estaba destinada a ayudar a los PEID a adquirir visibilidad y aumentar su acceso a los fondos pertinentes relacionados con el cambio climático y la exposición a peligros naturales. También era importante el intercambio de experiencias entre los PEID.

19. En respuesta a la pregunta de una delegación, un panelista dijo que todos los proyectos se evaluaban según criterios relativos a la reducción del riesgo de desastres y que la Iniciativa ofrecía fondos adicionales a todos los PEID, con sujeción a distintas modalidades de acceso.

20. Un panelista de la Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos dijo que para garantizar la resiliencia y la sostenibilidad, era necesario apartarse del concepto de infraestructuras como bienes individuales para verlas como sistemas integrados de redes interrelacionadas e interdependientes (un ejemplo de ello eran los vínculos entre los transportes y la energía). Era importante entender el concepto de fallos en cascada, es decir fallos que se producían en un sistema y se transmitían a otro. La reducción del riesgo de desastres era un proceso, no un resultado. Para entender los riesgos, los peligros, la probabilidad de que se hiciera realidad un riesgo y sus consecuencias se necesitaban

información y datos. Era preciso tener en cuenta los bucles de retroinformación por los que la información obtenida y las experiencias adquiridas se volvían a introducir en el sistema. La incorporación de una filosofía del riesgo desde las primeras etapas de construcción de una infraestructura —antes de la llegada de un desastre— era esencial para el fomento de la capacidad.

21. Un panelista procedente de la región del Pacífico dijo que era frecuente que las dificultades relacionadas con el transporte se agravaran en caso de desastre. Las insuficiencias y los daños sufridos por los sistemas de transporte podían complicar las medidas de socorro y respuesta de emergencia, así como la reconstrucción y la recuperación. Era preciso tener en cuenta a la sociedad civil, la participación de la comunidad y el contexto cultural al considerar los riesgos de desastre y la adaptación al cambio climático. Las soluciones a los problemas del transporte podían ser locales u originarse fuera del sector del transporte, mientras que la adopción temprana de medidas menores y las inversiones podían contribuir a prevenir y reducir las repercusiones de los desastres. La integración de la evaluación del riesgo climático en la planificación y el desarrollo rural y la incorporación sistemática del cambio climático y la reducción y la gestión del riesgo de desastres en todos los sectores eran fundamentales. Si bien era importante que los PEID pudieran acceder sin trabas a las alianzas mundiales que les resultaran pertinentes, ellos mismos debían asumir plenamente sus problemas y buscar soluciones entre ellos.

22. Una delegación dijo que los PEID se veían afectados por externalidades ambientales creadas por el mundo occidental y que los organismos multilaterales y las economías occidentales debían tomar la iniciativa, especialmente en las esferas de la financiación, el fomento de la capacidad y el intercambio de conocimientos y competencias. Era particularmente importante la asistencia en materia de suscripción de riesgos cuando estos estaban asociados con las consecuencias del cambio climático en la infraestructura de transporte.

23. Un panelista de la Comisión del Océano Índico informó a los asistentes acerca de los programas de reducción del riesgo de desastres y fomento de la resiliencia en su región. Entre estos figuraban un proyecto financiado por la Unión Europea (el Islands Financial Protection Programme) y un nuevo programa, dirigido por el Banco Mundial, que tenía por objetivo lograr reducir el riesgo de desastres y fomentar la resiliencia para un desarrollo sostenible. La participación de los países, la asunción de los programas como propios, el contenido local, la ayuda de instituciones especializadas, los conocimientos técnicos especializados, el fomento de la capacidad y la coordinación del trato con los donantes eran las claves del éxito. Era necesario determinar los riesgos claramente y tener en cuenta la infraestructura de importancia crítica, concretamente la del sector de la electricidad. La UNCTAD y otras organizaciones podían ayudar a evaluar las posibles repercusiones del cambio climático en el transporte.

24. Con respecto a la reducción del riesgo de desastres, una delegación dijo que era esencial ser proactivo y no reactivo; igualmente importante era la prevención. La comunidad internacional podría considerar la posibilidad de establecer un marco vinculante para la reducción del riesgo de desastres y aunar recursos en un fondo dedicado a esos efectos. Las aseguradoras tenían que desempeñar un papel protagonista, por lo que convenía ofrecer incentivos a ese sector. A ese respecto, un panelista del Fondo Mundial para la Reducción de los Desastres y la Recuperación observó que con planes de seguro regionales se podía reducir el costo de las primas mancomunando los riesgos. El orador de la Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres dijo que las aseguradoras estaban revisando sus métodos de trabajo y considerando la posibilidad de hacer un adelanto de capital en la etapa de prevención. Otra delegación observó que el costo de la prevención solía ser mucho menor que el de la reconstrucción y que las

enseñanzas de las experiencias del pasado debían institucionalizarse y difundirse ampliamente. Para ser eficaz, la prevención, reducción y gestión del riesgo de desastres requería una combinación de incentivos, reglamentos, campañas de información y educación.

Adaptación a los efectos del cambio climático en el transporte

25. Un panelista expuso las conclusiones de los capítulos pertinentes del Quinto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático. El riesgo era una función del peligro, la vulnerabilidad y la exposición, por lo que cualquier variación de esos factores podía modificarlo. Entre los factores de riesgo relacionados con el cambio climático actuales y futuros para los PEID figuraban la elevación del nivel del mar, los ciclones tropicales y extratropicales, el aumento de la temperatura del aire y de la superficie del mar y la alteración del régimen de las precipitaciones. Los sistemas costeros y las zonas de baja altitud sufrirían cada vez más las consecuencias negativas del cambio climático (por ejemplo inundaciones) y la exposición de las poblaciones y los bienes de las zonas costeras a los riesgos relacionados con el clima aumentaría significativamente en los futuros decenios. En los PEID la adaptación podía pasar por la reducción de los factores de vulnerabilidad socioeconómica, el fomento de la capacidad de adaptación, la intensificación de la reducción del riesgo de desastres y el fortalecimiento de la resiliencia climática a más largo plazo. La adaptación ya estaba en curso y había ejemplos de ello en diferentes países y sectores, incluido el sector portuario. Los beneficios de la adaptación eran mayores cuando iban aparejados con otras actividades de desarrollo como la reducción del riesgo de desastres; además, la comunidad internacional podía contribuir a reforzar la capacidad de los PEID para ejecutar programas de adaptación y mitigación.

26. Un panelista de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe dijo que el cambio climático tenía implicaciones para el transporte internacional e intrarregional en el Caribe. Basándose principalmente en dos publicaciones de la Comisión¹, el orador destacó las dificultades que afrontaba el sistema de transporte en el Caribe, entre ellas el cambio climático. Las repercusiones de las variaciones de las temperaturas y el régimen de precipitación en el gasto de Barbados en transporte internacional, así como las consecuencias de una elevación del nivel del mar en la infraestructura de transporte internacional de Montserrat podían ser considerables. Si bien se habían adoptado medidas de adaptación especialmente focalizadas en el transporte, en algunos PEID —Jamaica, Saint Kitts y Nevis y Dominica— subsistían una serie de problemas. Por ejemplo, era necesario reducir la dependencia de los PEID de los costosos combustibles fósiles que importaban para propulsar sus medios de transporte, marítimos en particular. Ello podía lograrse con apoyo a la financiación de medios de transporte marítimo sostenibles. Además, era necesario implicar a los poderes públicos en la construcción y administración de infraestructuras de transporte y fortalecer las asociaciones público-privadas en el sector. También eran importantes las estrategias de reducción de los riesgos y fomento de la resiliencia.

27. Una delegación observó que las repercusiones de la elevación del nivel del mar en la infraestructura de transporte de Saint Kitts y Nevis era un argumento contundente a favor de la inversión en obras de restauración y que las estructuras sólidas utilizadas como rompeolas en algunas ocasiones habían resultado inadecuadas, mientras que los sistemas naturales como los manglares habían resultado ser más resistentes. Era necesario encontrar una solución intermedia entre la restauración, la replantación de especies vegetales y la construcción de obras tangibles o "sólidas".

¹ La Economía del cambio climático en el Caribe, 2011, y *Maritime Sector and Ports in the Caribbean: The Case of CARICOM Countries, 2009*.

28. Un panelista del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA) dijo que las amenazas ambientales que afectaban a los PEID podían ser de orden mundial (como la elevación del nivel del mar) o local (como la deforestación). Los ecosistemas eran defensas naturales que podían brindar protección, contribuir a neutralizar los peligros y fomentar la resiliencia. Por ejemplo, las praderas marinas y los arrecifes de coral prevenían o reducían la erosión de las playas. Los ecosistemas podían reducir la frecuencia y la intensidad de los peligros, pero había que mantenerlos y protegerlos o promoverlos. Aunque las infraestructuras grises (obras "sólidas" de ingeniería) a veces resultaban necesarias, era preciso contemplar también la posibilidad de combinarlas con infraestructuras verdes. La utilización de ecosistemas para la adaptación ofrecía soluciones "sin arrepentimientos", pues eran inocuas para el medio ambiente y presentaban una buena relación costo-eficacia, requerían poco mantenimiento, eran autosuficientes y preservaban la biodiversidad.

29. Una delegación preguntó si esas alternativas suscitaban interés en los PEID y si eran viables desde el punto de vista económico y social. El panelista respondió que los servicios basados en ecosistemas eran cada vez más conocidos y que despertaban el interés de los países. Sin embargo, todavía no se habían generalizado. Tampoco se sabía a ciencia cierta con qué frecuencia figuraban los servicios basados en ecosistemas en las solicitudes de financiación de los PEID. Otro delegado dijo que la prevención del cambio climático era tan importante como la mitigación y la adaptación. El panelista del PNUMA informó a los asistentes de que en enero de 2015 se pondría en línea un curso de acceso abierto dirigido por el PNUMA sobre la adaptación al cambio climático.

30. En nombre de la Comisión Económica para Europa, la secretaria de la UNCTAD presentó el informe de un grupo de expertos, titulado "Climate Change Impacts and Adaptation for International Transport Networks" (Repercusiones del cambio climático y adaptación de las redes internacionales de transporte)². El grupo de expertos fue establecido en 2011 tras un taller conjunto organizado por la Comisión Económica para Europa y la UNCTAD sobre ese tema; concluyó su labor en 2013. En el informe se abarcaban los aspectos físicos del cambio climático y las diversas consecuencias del cambio climático para el transporte en todas sus modalidades, y se presentaban además los resultados de una encuesta a los gobiernos, se exponía en detalle una amplia gama de ejemplos seleccionados de métodos de adaptación, se formulaba una serie de recomendaciones y se citaba material de consulta para los interesados y los participantes en la lucha contra las consecuencias del cambio climático en el transporte y las medidas de adaptación conexas.

31. Un panelista de la Corporación Financiera Internacional dijo que la financiación relacionada con los efectos del cambio climático planteaba enormes dificultades, dadas las proyecciones relativas al calentamiento del planeta. Había una gran disparidad entre los fondos necesarios y los disponibles. Si bien en 2014 se había destinado a usos públicos y privados la suma de 330.000 millones de dólares de financiación para el clima procedentes de fuentes públicas y privadas, se necesitaban más fondos privados para financiar medidas públicas y privadas.

32. Había abundante financiación para la mitigación, en particular porque no se daban a conocer todas las medidas de adaptación. La mayor parte de la financiación procedía de países de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos y permanecía en la región. La arquitectura de la financiación para el clima era compleja y era preciso simplificarla para hacer resaltar mejor la procedencia de los fondos y los usos que se les daba. Una vez que el Fondo Verde Mundial entrara en funcionamiento, los fondos se destinarían por igual a actividades de mitigación y adaptación. El Programa Piloto para la

² Disponible en http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/climate_change_2014.pdf (consultado el 11 de diciembre de 2014).

Resiliencia al Cambio Climático, destinado a fomentar la resiliencia de la infraestructura, era el fondo de adaptación más grande del mundo y contaba con la participación de las regiones del Caribe y el Pacífico. En respuesta a la pregunta de una delegación, el panelista dijo que el programa piloto financiaría las esferas prioritarias señaladas por los países. En cuanto al motivo por el cual la adaptación no recibía suficiente financiación, el orador explicó que ello podía atribuirse a las diferencias entre los daños notificados y la dificultad de determinar a ciencia cierta cuáles serían las consecuencias, entre otras cosas.

33. En el debate, los participantes observaron que la legislación, la regulación y los incentivos económicos debían cuidar de que los bienes, en particular las infraestructuras, se construyeran con criterios de resiliencia. Ello podía hacerse a un costo razonable si se integraba en una etapa temprana de los procesos de planificación o adopción de decisiones. Para el sector privado, la fiabilidad de la información era un buen incentivo a las inversiones autónomas. La información era un importante medio de acción, pues podía movilizar grandes cantidades de fondos privados para proteger bienes que valían miles de millones de dólares. Era preciso estudiar formas originales de desarrollar los activos sacando provecho de los múltiples beneficios y flujos de financiación disponibles. En algunos casos y con sujeción a ciertas condiciones, los fondos para el cambio climático podían utilizarse como dinero prestado en condiciones de favor. En suma, podía decirse que existían múltiples instrumentos; su utilización dependía de las características de los proyectos y del contexto nacional.

3. Definir el camino a seguir

34. Un panelista del Foro de las Islas del Pacífico dijo que la financiación era importante y estaba relacionada con todas las medidas de apoyo a la puesta en marcha de las Modalidades de Acción Acelerada para los PEID (Trayectoria de Samoa) y la agenda para el desarrollo después de 2015. Los PEID disponían de diversos tipos de financiación provenientes de fuentes como donaciones, préstamos o el ahorro, así como los fondos procedentes de los asociados para el desarrollo, entre los cuales figuraban economías emergentes como China, la India y la República de Corea. Las necesidades de financiación de los PEID relacionadas con el desarrollo sostenible y la lucha contra el cambio climático eran relativamente grandes, por lo que se requería más financiación internacional y una mayor capacidad de obtener, gestionar y utilizar esos fondos de forma efectiva. Como las posibilidades de los PEID de captar fondos privados solían ser limitadas, la financiación pública internacional seguía siendo esencial, al igual que la participación del sector privado. También era necesario ampliar la capacidad de esos países de movilizar sus recursos nacionales y concertar asociaciones con otros PEID para promover el paso a sistemas de transporte resilientes y con bajo consumo de carbono en el Pacífico³.

35. Un panelista de la Iniciativa Financiera del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente analizó la función del sector de seguros como factor impulsor del desarrollo sostenible y la resiliencia al cambio climático, también en los PEID. En colaboración con el PNUMA, el sector había elaborado un marco mundial y principios para seguros sostenibles. Esta asociación, de la que había surgido una guía mundial sobre la formulación de soluciones innovadoras para la gestión del riesgo y los seguros, era un buen ejemplo de la participación de distintos actores en el fomento de la resiliencia a los desastres y la promoción de un desarrollo sostenible. Un ejemplo de iniciativa innovadora en la materia era un proyecto de principios para un seguro de resiliencia sostenible, destinado a fomentar comunidades y economías resilientes a los desastres. Como el desequilibrio entre las inversiones destinadas a fomentar la resiliencia antes de los desastres

³ Por ejemplo la Climate Resilient Islands Partnership (Alianza entre Islas para Resistir al Cambio Climático) y la estrategia de desarrollo resiliente al clima y los desastres en el Pacífico y la Iniciativa de la Universidad South Pacific para un transporte de carga sostenible.

y las indemnizaciones de emergencia y reconstrucción posteriores a los desastres seguía siendo considerable, este planteamiento favorecía las inversiones destinadas al fomento de la resiliencia y la preparación a los peligros en una etapa temprana para reducir los gastos de reconstrucción. Este planteamiento marcaba un cambio importante pues ya no se focalizaba en el socorro y la recuperación posteriores a los desastres sino en la reducción del riesgo de desastres.

36. Un panelista de la Universidad de Tokio y ex Secretario General de la Asociación Internacional de Puertos hizo hincapié en que el fomento de la resiliencia a los desastres y el cambio climático de la infraestructura costera de transportes en los PEID era de primordial y estratégica importancia para sus perspectivas de desarrollo sostenible. Las repercusiones del cambio climático suscitaban preocupaciones particulares en los operadores y administradores portuarios, pues la adaptación a los efectos del cambio climático exigía cambios radicales con respecto a la planificación y el desarrollo portuarios tradicionales. La adaptación de los puertos planteaba una nueva dificultad a la administración portuaria. Debía optarse por un enfoque gradual y no un plan maestro convencional para seguir actualizando un ciclo de evaluación de los riesgos y planificación de la adaptación mediante un programa de acción. Así pues, en el caso de los puertos una línea de acción posible para superar el desafío del cambio climático y sus efectos era afrontar la lentitud y la incertidumbre. Los esfuerzos conjuntos de colaboración para la adaptación de los puertos eran de primordial importancia y, concretamente, consistían entre otras cosas en realizar actividades de concienciación acerca de la urgente necesidad de adaptar los puertos, establecer un foro internacional para intercambiar experiencias, realizar estudios de casos en todo el mundo para adquirir conocimientos prácticos especializados y dar a conocer ejemplos, promover el desarrollo de tecnologías y sistemas nuevos para la adaptación de los puertos y alentar enérgicamente a los organismos multilaterales y bilaterales de financiación a incorporar la adaptación en los proyectos portuarios.

37. Una delegación preguntó en qué medida la adaptación basada en ecosistemas naturales podía complementar la adaptación convencional de los puertos. El panelista explicó que debía favorecerse un enfoque basado en cambios graduales, habida cuenta de lo difícil que era determinar actualmente cuáles serían exactamente los efectos del cambio climático en cada puerto.

38. En su exposición, el Jefe de la Sección de Pequeños Estados en Desarrollo y las Cuestiones relativas al Reconocimiento de su Condición Especial de la División para África, los Países Menos Adelantados y los Programas Especiales dijo que los programas de su división para los PEID se guiaban por el mandato de la Organización y tenían por objeto ayudarlos a aumentar su resiliencia para desarrollarse y lograr un progreso estructural mediante un crecimiento diversificado e "inteligente". A pesar de que se había demostrado su vulnerabilidad, los PEID todavía no habían sido definidos como un grupo especial merecedor de atención y trato especiales. El reconocimiento de su condición especial debía dar pie a medidas más concretas y efectivas, adecuadas para hacer frente a problemas como la paradoja de los Estados insulares y el estancamiento en el grupo de ingresos medios, que perjudicaban a los PEID. Era necesario concederles un trato especial, del mismo tipo que el que se reservaba a los países menos adelantados. El apoyo a la solicitud del reconocimiento de la condición especial de los PEID, un programa mundial de asistencia técnica para los PEID, similar al Marco Integrado Mejorado, y una reforma de las normas de reclasificación podía ser formas de avanzar en ese sentido. Dos delegaciones respaldaron las opiniones expresadas por el panelista. Un experto dijo que sería necesario adoptar un enfoque coherente e integrado para elaborar una definición de PEID.

39. En nombre de la Secretaría del Programa Regional del Pacífico para el Medio Ambiente, el representante del Foro de las Islas del Pacífico describió la cooperación en la región del Pacífico con el Centro de Cambio Climático de la Comunidad Caribeña

(CARICOM) y la Comisión del Océano Índico. La Climate-Resilient Islands Partnership (Alianza de Estados insulares para la resiliencia climática), establecida en 2011, era una alianza de cooperación para hacer frente a los efectos del cambio climático, como los que afectaban al transporte, la logística comercial y la facilitación del comercio. Cabía mencionar otras asociaciones y otros ejemplos de colaboración, como el Programa de Adaptación del Pacífico al Cambio Climático, el memorando de entendimiento de 2012 sobre la resiliencia al cambio climático y la cooperación con la Secretaría del Commonwealth y otros asociados internacionales para el desarrollo. Esas iniciativas favorecían el intercambio de enseñanzas y experiencias y el fortalecimiento de los vínculos entre las regiones y las organizaciones.

40. Un representante de la Agencia Alemana de Cooperación Internacional describió la labor realizada por su organización, incluida la asistencia técnica y financiera. Los PEID y el transporte no eran esferas predominantes en el trabajo de la Agencia pero ciertos proyectos de asistencia técnica podían presentar algún interés para los PEID, por ejemplo algunos proyectos que se llevaban a cabo en la región de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y la labor de cooperación técnica sobre el transporte marítimo en Timor-Leste. El orador invitó a los PEID a que entraran en contacto con la Agencia y le propusieran proyectos relacionados con el transporte para obtener asistencia financiera y técnica.

41. Dos delegaciones compartieron las experiencias de sus países en los ámbitos del transporte y la facilitación del comercio, en particular las repercusiones de las sanciones económicas internacionales y la afluencia de refugiados.

C. Conclusión

42. Hubo amplio consenso en que la reunión había proporcionado a los expertos una oportunidad de examinar el transporte y la logística comercial de los PEID desde una óptica diferente y darle mayor visibilidad al sector en la agenda política internacional. Muchas delegaciones encomiaron a la UNCTAD por su labor de apoyo al fomento de la resiliencia y el desarrollo de los PEID, mientras que varias delegaciones de PEID elogiaron a la UNCTAD por su labor posterior a la conferencia de Samoa, en particular el apoyo a su petición de que se les otorgue una condición especial, se revisen las normas de reclasificación, se establezca un programa mundial de asistencia técnica a los PEID y se los ayude para facilitar su acceso a la financiación.

43. Las asociaciones regionales e interregionales y la cooperación con los asociados internacionales para el desarrollo, incluida la colaboración Sur-Sur o la cooperación entre los PEID, eran especialmente importantes. Al permitir el intercambio de enseñanzas y experiencias, la difusión de prácticas óptimas, una mayor sensibilización de la opinión pública y el fomento de la capacidad, esas asociaciones constituían valiosos mecanismos de apoyo a los PEID. Las asociaciones destinadas al fomento de la resiliencia, la financiación del riesgo de desastres y la adaptación al cambio climático eran particularmente importantes. Se alentaba a los asociados para el desarrollo, incluida la UNCTAD, a que se sumaran a esos esfuerzos y contribuyeran a potenciar la eficacia de esas asociaciones, entre otras cosas mediante la transmisión de conocimientos especializados en las esferas pertinentes, actividades de fomento de la capacidad y apoyo financiero.

44. Varios expertos instaron a adoptar medidas más concretas para lograr que el reconocimiento de la vulnerabilidad de los PEID diera pie a una prestación de apoyo financiero y actividades de fomento de la capacidad acordes con su condición.

45. Además de las observaciones y sugerencias antes mencionadas, planteadas en los debates sobre reducción del riesgo de desastres y adaptación al cambio climático, los participantes señalaron la necesidad de difundir información acerca de los riesgos

residuales y de gestionar esos riesgos eficazmente, así como de integrar la gestión del riesgo de desastres en las políticas pertinentes para lograr mayor resiliencia en la recuperación y la reconstrucción. También dijeron que, para obtener mejores resultados, convenía incorporar medidas de adaptación al cambio climático en las otras actividades de desarrollo, como la reducción del riesgo de desastres y las iniciativas comunitarias de desarrollo.

46. En algunos de los principales mensajes de la Reunión se señalaron posibles esferas de intervención y medidas de respuesta concretas para atender necesidades como las siguientes:

Transporte para el comercio y el turismo

a) Seguir adoptando enfoques e iniciativas nacionales, regionales y subregionales para afrontar las dificultades de los PEID y prestar servicios de transporte de carga más regulares, fiables, competitivos y económicos de una isla a otra y entre las islas y otros países.

b) Establecer servicios marítimos regionales destinados a crear una zona económica e infraestructuras que atraigan a inversores, comerciantes, fabricantes y transportistas; adoptar un modelo de distribución radial que contribuya a facilitar los servicios de transbordo.

c) Colaborar a nivel regional para elaborar una estrategia de seguridad marítima y enfocar la aplicación del Acuerdo sobre Facilitación del Comercio de la Organización Mundial del Comercio desde una óptica de integración regional.

d) Mejorar la contribución y la participación de los poderes públicos y establecer asociaciones público-privadas para financiar la construcción de infraestructuras en los PEID.

e) Podrían adoptarse dos estrategias intersectoriales integradas: establecer centros de turismo y transporte aéreo y desarrollar compañías aéreas de bajo costo. La desregulación de los dos sectores también era necesaria para alcanzar los objetivos de cada uno de ellos.

f) Incrementar las inversiones en la infraestructura de transporte aéreo y turismo, introducir tecnologías adecuadas e impartir formación permanente al personal.

g) Mejorar la atención al cliente y las competencias en el sector de la hostelería y lograr que una mayor proporción de las ganancias de las empresas de cruceros y transporte aéreo se quede en las islas.

Reducción del riesgo de desastres

a) Intensificar la labor de prevención, así como la relacionada con los seguros, la financiación posterior a los desastres y las pérdidas residuales;

b) Reducir los riesgos extensivos (por ejemplo las pequeñas inundaciones y los aludes localizados), habida cuenta de la desproporcionada gravedad de sus consecuencias;

c) Apartarse del concepto de infraestructuras como bienes individuales para verlas como sistemas integrados de redes interrelacionadas e interdependientes;

d) Adoptar medidas para reducir o cerrar la gran disparidad entre, por un lado, las inversiones de respuesta a una situación de emergencia y, por otro, las inversiones en prevención y preparación;

e) Velar por que la reducción del riesgo de desastres, en particular en el transporte, forme parte de la planificación para el desarrollo;

- f) Evaluar la exposición de cada país a los riesgos derivados de amenazas naturales e incorporar una filosofía del riesgo en la construcción de infraestructuras;
- g) Informar acerca de la existencia de riesgos residuales y gestionar esos riesgos;
- h) Integrar la gestión del riesgo de desastres en las políticas pertinentes para lograr mayor resiliencia en la recuperación y la reconstrucción;
- i) Aunar las políticas de reducción del riesgo de desastres y las de adaptación al cambio climático;
- j) Fijar normas claras de gestión pública para fortalecer el papel de los poderes públicos;
- k) Invertir en la adquisición, recopilación y difusión de datos e información de importancia crítica para respaldar la adopción de medidas;
- l) Considerar la posibilidad de adoptar enfoques que combinen incentivos, regulación y actividades de concienciación y educación;
- m) Promover una mejor comunicación entre los diferentes ministerios del gobierno al formular políticas sectoriales o ministeriales y lograr la participación de la sociedad civil y de las comunidades locales;
- n) Institucionalizar y difundir ampliamente las enseñanzas extraídas de la comparación de costos entre prevención y restauración.

Adaptación a los efectos del cambio climático en el transporte

- a) Acometer la adaptación reduciendo los factores de vulnerabilidad socioeconómica, fomentando la capacidad de adaptación, intensificando la reducción del riesgo de desastres y reforzando la resiliencia climática a más largo plazo;
- b) Incorporar medidas de adaptación al cambio climático en las otras actividades de desarrollo, como la reducción del riesgo de desastres y las iniciativas comunitarias de desarrollo, para lograr mejores resultados;
- c) Prestar asistencia técnica adecuada para fomentar la capacidad de los PEID de adoptar medidas de adaptación en el transporte;
- d) Determinar y cuantificar la función de los ecosistemas naturales con miras a adoptar medidas de adaptación del transporte basadas en el ecosistema;
- e) Lograr que se tenga mayor conciencia de la urgente necesidad de adaptar los puertos, establecer un foro internacional para intercambiar experiencias en ese ámbito y realizar estudios de casos en todo el mundo para adquirir conocimientos tecnoprácticos y para fines de autoevaluación;
- f) Adoptar un enfoque gradual en vez de optar por un plan maestro convencional para la adaptación de los puertos;
- g) Promover el desarrollo de tecnologías y sistemas nuevos para la adaptación de los puertos y alentar a los organismos multilaterales y bilaterales de financiación a incorporar medidas de adaptación en los proyectos portuarios;
- h) Velar por que en la legislación, la regulación y los incentivos económicos se prevea que los bienes, en particular las infraestructuras, se construyan con criterios de resiliencia;
- i) Resaltar la importancia crítica de la disponibilidad y la idoneidad de los datos para acometer la adaptación al cambio climático, en particular en el transporte.

Financiación, energía, cooperación, asociaciones y vínculos Sur-Sur

- a) La UNCTAD debe seguir prestando asistencia a los PEID, en particular en lo que se refiere a facilitarles el acceso a servicios de fomento de la capacidad y los mecanismos de financiación disponibles;
- b) Ampliar y promover la financiación pública internacional y la participación del sector privado;
- c) Ampliar las capacidades de movilización de los recursos internos;
- d) Los PEID deben poder sacar el máximo provecho de las prestaciones del Fondo Verde para el Clima;
- e) Promover la coordinación entre los donantes;
- f) Los PEID deben asumir sus problemas y, además de las asociaciones mundiales y los mecanismos financieros, buscar soluciones financieras a nivel local y nacional;
- g) Prestar asistencia en materia de suscripción de riesgos relacionados con el clima y los desastres;
- h) Aprovechar la información para movilizar grandes cantidades de financiación privada;
- i) Estudiar formas originales de desarrollar activos sacando provecho de los múltiples beneficios y flujos de financiación disponibles;
- j) Adoptar medidas para contribuir a reducir la gran dependencia de los PEID de costosas importaciones de combustibles fósiles;
- k) Los PEID deben invertir en fuentes energéticas alternativas en todos los sectores y esas inversiones deben ser respaldadas;
- l) Respalda la financiación de formas sostenibles de transporte de carga;
- m) Intensificar la coordinación de la labor de los organismos de las Naciones Unidas para comprender mejor los problemas que afrontan los PEID y velar por que sus necesidades especiales se tengan en cuenta en los debates y las negociaciones;
- n) Hacer frente a la paradoja de los Estados insulares y el estancamiento en el grupo de ingresos medios, problemas que perjudican a los PEID;
- o) Apoyar la concesión de un trato especial a los PEID, del mismo tipo que el que se reconoce a los PMA;
- p) Apoyar la petición de los PEID de que se les reconozca la condición de PEID y apoyar la creación de un programa mundial de asistencia técnica para los PEID;
- q) Intercambiar experiencias nacionales y prácticas óptimas;
- r) Apoyar asociaciones y mecanismos de cooperación más eficaces a nivel interregional, entre los PEID y con asociados internacionales para el desarrollo.

II. Cuestiones de organización

A. Elección de la mesa

(Tema 1 del programa)

47. En su sesión plenaria de apertura, celebrada el 24 de noviembre de 2014, la Reunión Multianual de Expertos eligió Presidente al Sr. Martin Eze (Nigeria) y Vicepresidente-Relator al Sr. Ralph Osterwoldt (Canadá).

B. Aprobación del programa y organización de los trabajos

(Tema 2 del programa)

48. También en su sesión plenaria de apertura, la Reunión Multianual de Expertos aprobó el siguiente programa provisional, que figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/7;

1. Elección de la Mesa
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos
3. Los pequeños Estados insulares en desarrollo: retos del transporte y la logística comercial
4. Aprobación del informe de la Reunión

C. Resultado del período de sesiones

49. En su sesión plenaria de clausura, celebrada el 26 de noviembre de 2014, la Reunión Multianual de Expertos convino en confiar a la Presidencia la preparación de un resumen de los debates.

D. Aprobación del informe de la Reunión

(Tema 4 del programa)

50. En su sesión plenaria de clausura, la Reunión Multianual de Expertos autorizó al Vicepresidente-Relator a que, bajo la autoridad de la Presidencia, ultimara el informe tras la conclusión de la reunión.

Anexo

Participantes*

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

Afganistán	Jordania
Arabia Saudita	Kazajstán
Azerbaiyán	Madagascar
Barbados	Maldivas
Belarús	Marruecos
Benin	Mauricio
Brasil	Myanmar
Canadá	Nepal
Côte d'Ivoire	Nigeria
Cuba	Omán
Chile	Papua Nueva Guinea
China	República Dominicana
Ecuador	Santa Lucía
España	Senegal
Estonia	Sudán
Fiji	Trinidad y Tabago
Guatemala	Turquía
Indonesia	Vanuatu
Islas Salomón	Venezuela (República Bolivariana de)

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

Centro del Sur
Comité Permanente Intergubernamental de Transporte Marítimo
Grupo de los Estados de África, el Caribe y el Pacífico
Secretaría del Foro de las Islas del Pacífico
Unión Europea

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

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
Oficina de las Naciones Unidas de Servicios para Proyectos
Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente

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

Corporación Financiera Internacional
Grupo del Banco Mundial

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

* En esta lista figuran únicamente los asistentes inscritos. La lista de participantes figura en el documento TD/B/C.I/MEM.7/INF.3.

Categoría general

Consumer Unity and Trust Society International
International Network for Standardization of Higher Education Degrees
Village Suisse ONG

Categoría especial

Asociación de Transporte Aéreo Internacional
Cámara Naviera Internacional
International Federation of Freight Forwarders Associations
International MultiModal Transport Association
International Ocean Institute
