



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

Distr.
GENERAL

TD/B/COM.3/38
TD/B/COM.3/EM.12/3
16 de octubre de 2001

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión de la Empresa, la Facilitación de la
Actividad Empresarial y el Desarrollo
Sexto período de sesiones
Ginebra, 18 de febrero de 2002

INFORME DE LA REUNIÓN DE EXPERTOS EN COMERCIO
ELECTRÓNICO Y SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL:
PRÁCTICAS ÓPTIMAS PARA PROMOVER LA COMPETITIVIDAD DE
LOS PAÍSES EN DESARROLLO

celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra
26 a 28 de septiembre de 2001

ÍNDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Página</u>
I. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS.....	2
II. RESUMEN DE LA PRESIDENTA.....	5
III. CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN.....	10
<u>Anexo:</u> Asistencia.....	11

Capítulo I

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES CONVENIDAS

La Reunión de Expertos en comercio electrónico y servicios de transporte internacional: prácticas óptimas para promover la competitividad de los países en desarrollo, examinó las repercusiones del comercio electrónico en los servicios de transporte internacional, incluidos sus aspectos económicos y operativos, así como los jurídicos y documentales, y decidió señalar las siguientes conclusiones y recomendaciones a la atención de la Comisión de la Empresa, la Facilitación de la Actividad Empresarial y el Desarrollo en su sexto período de sesiones.

Los expertos reiteraron la necesidad y la importancia del fomento de la capacidad de los países en desarrollo con miras a introducir el comercio electrónico en ellos y a integrar las economías en desarrollo en el comercio mundial.

Debía reconocerse la importancia del comercio electrónico como medio para aumentar la eficiencia de los servicios de transporte y de fomentar la participación de los países en desarrollo en el comercio mundial. Para ello, había que ocuparse de la evolución del comercio electrónico y del transporte y seguirla de cerca regularmente.

Los expertos examinaron diversas cuestiones jurídicas e incertidumbres derivadas de la aplicación de las leyes vigentes y las convenciones en materia de transporte en un entorno electrónico, como el problema de sustituir el conocimiento de embarque negociable por una alternativa electrónica.

Los expertos reconocieron el valor de los arreglos contractuales como complemento de la actual infraestructura jurídica.

Las recomendaciones que se formulan a continuación deben considerarse en el contexto de la necesidad general de formular y aplicar estrategias en materia de tecnologías de la información y las comunicaciones en los planos nacional y regional para el desarrollo.

A. Recomendaciones a los gobiernos y las empresas

1. Se alienta a los gobiernos a que fomenten las inversiones en las infraestructuras de transporte y las tecnologías de la información y las comunicaciones y a que velen por su desarrollo coordinado.
2. Se insta a los gobiernos a que concluyan acuerdos regionales de cooperación con miras a coordinar los programas de inversión en la infraestructura del transporte y las telecomunicaciones.
3. Se insta a los gobiernos a que examinen su actual infraestructura jurídica con miras a simplificarla y adaptarla a las necesidades de las transacciones electrónicas.

4. Se alienta a los gobiernos a que al adaptar su infraestructura jurídica tomen en consideración las normas y directrices internacionales vigentes, tales como la Ley modelo de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) sobre comercio electrónico y la Ley modelo de la CNUDMI sobre firmas electrónicas.
5. Se alienta a los gobiernos a que consideren la posibilidad de adoptar los actuales tratados internacionales sobre el transporte que prevén el uso de documentos electrónicos de transporte.
6. Se alienta a los gobiernos a simplificar las normas y prácticas administrativas, en particular los trámites de aduanas, para facilitar el comercio electrónico y las operaciones de transporte.
7. Se alienta a los gobiernos a que participen en la preparación de los diversos instrumentos jurídicos que se están examinando en foros internacionales.
8. Se alienta a los gobiernos, las administraciones de aduanas, las autoridades portuarias, los servicios portuarios y los operadores de transporte a que tomen las medidas necesarias para establecer sistemas para el sector portuario y plataformas logísticas que faciliten el intercambio de información entre los comerciantes, los proveedores de servicios y las administraciones con arreglo a las normas internacionales.
9. Se alienta a los gobiernos y a las empresas a que tomen las medidas necesarias para mejorar la conexión y el acceso a Internet.
10. Se insta a los gobiernos a que establezcan un marco normativo que permita reducir las tarifas de las telecomunicaciones y de Internet.
11. Se insta a los gobiernos y a las empresas a que fomenten la sensibilización de la opinión pública y la educación acerca de todos los aspectos del comercio electrónico y de las oportunidades y ventajas que brinda, y se exhorta a los gobiernos a que se conviertan en usuarios modélicos del comercio electrónico.
12. Se alienta a las partes que intervienen en el comercio a que revisen sus actuales prácticas comerciales con respecto al uso de los documentos de transporte negociables tradicionales y a que limiten su uso siempre que sea posible. Asimismo, se alienta a esas partes a que apoyen y faciliten el uso de alternativas electrónicas a los documentos de transporte tradicionales.
13. Se exhorta a los operadores de transportes de los países desarrollados a que establezcan empresas mixtas con operadores de los países en desarrollo, garantizando con ello la transferencia de conocimientos especializados y de capital.
14. Se exhorta asimismo a los operadores de transportes de los países en desarrollo a que establezcan empresas mixtas con operadores de otros países en desarrollo para fomentar aún más la transferencia Sur-Sur de conocimientos especializados y capital.

B. Recomendaciones a la comunidad internacional

15. Las organizaciones internacionales que se ocupan del comercio electrónico y el transporte deberían cooperar y coordinar sus actividades para promover la competitividad de las empresas comerciales y de transporte de los países en desarrollo.

16. Se alienta a las organizaciones internacionales a que aumenten su asistencia legislativa, técnica y financiera a los países en desarrollo en las esferas siguientes:

- a) Examen y adaptación de las leyes y reglamentos nacionales;
- b) Fomento de la sensibilización, y educación y capacitación;
- c) Desarrollo de las infraestructuras de transporte y telecomunicaciones;
- d) Fortalecimiento de los proveedores de servicios de transporte y telecomunicaciones.

C. Recomendaciones a la UNCTAD

17. La UNCTAD debería examinar y seguir de cerca la evolución de los aspectos económicos, comerciales y jurídicos del comercio electrónico y los servicios de transporte internacional, así como analizar sus consecuencias para los países en desarrollo.

18. La UNCTAD debería llevar a cabo estudios sobre el uso de los documentos de transporte tradicionales en el comercio internacional, en particular acerca de hasta qué punto son necesarios los conocimientos de embarque negociables en el actual comercio internacional y en qué medida pueden ser sustituidos por documentos de transporte no negociables tales como cartas de porte marítimo y alternativas electrónicas.

19. La UNCTAD debería investigar hasta qué punto pueden usarse arreglos contractuales para facilitar un mayor uso del comercio electrónico en los servicios de transporte internacional.

20. La UNCTAD debería elaborar y facilitar material didáctico y divulgar información sobre las prácticas óptimas en la esfera del comercio electrónico y los servicios de transporte internacional para los países en desarrollo, con la participación de empresas del sector privado de los países desarrollados. La UNCTAD debería emprender u organizar actividades de perfeccionamiento del capital humano en los países en desarrollo atendiendo a las solicitudes o las necesidades en materia de formato de su capacidad.

21. La UNCTAD debería elaborar directrices para el establecimiento de sistemas de comunidad portuaria modelo y de plataformas logísticas en los países en desarrollo.

22. La UNCTAD debería considerar la posibilidad de que el grupo vuelva a reunirse periódicamente para servir de foro en el que los países en desarrollo, en particular los menos adelantados, puedan beneficiarse de un diálogo institucionalizado sobre las prácticas óptimas en materia de comercio electrónico y servicios de transporte internacional como medio para facilitar el comercio.

Capítulo II

RESUMEN DE LA PRESIDENTA

1. El Secretario General Adjunto de la UNCTAD puso de relieve las importantes oportunidades que la utilización del comercio electrónico ofrecía a los comerciantes. La realización de transacciones de bienes físicos en el contexto de este comercio dependían de unos servicios de transporte y logística eficientes, y de que los cargadores y proveedores de servicios intercambien información. Las tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) proporcionaban medios para transmitir, procesar y tramitar información y documentos en forma rápida y eficaz. Sin embargo, muchos comerciantes y proveedores de servicios de transporte de los países en desarrollo no utilizaban el comercio electrónico a causa de los limitados sistemas de telecomunicaciones y los altos costos del acceso. Era preciso hacer más inversiones a fin de modernizar y mejorar la infraestructura del transporte y las telecomunicaciones, y contar con una infraestructura jurídica y normativa apropiada que apoyara y favoreciera la prestación de servicios basados en las TIC.
2. Aun cuando los medios de comunicación electrónica habían hecho más rápido el intercambio de información, aún no habían eliminado el tiempo y los costos necesarios relacionados con los requisitos jurídicos de los documentos impresos establecidos en leyes nacionales y convenciones internacionales de carácter obligatorio aplicables a los contratos y documentos de transporte. En el sector del transporte marítimo la legislación no reconocía en general las alternativas electrónicas a los conocimientos de embarque tradicionales, y las convenciones internacionales no se aplicaban a los conocimientos de embarque electrónicos.
3. Así, mientras los gobiernos y los organismos internacionales se habían dedicado a crear una infraestructura normativa y jurídica para el comercio electrónico, las organizaciones de la industria y el sector privado habían estado estableciendo las normas y directrices técnicas requeridas. La cooperación entre todas las partes interesadas, inclusive los gobiernos y las organizaciones internacionales, intergubernamentales y del sector privado, era indispensable para crear un entorno para el comercio electrónico en el que las transacciones de comercio internacional pudieran realizarse en forma segura entre partes de lugares distantes del mundo.

A. Aspectos económicos y operacionales

4. La primera sesión oficiosa de la Reunión de Expertos, acerca de los aspectos económicos y operacionales del comercio electrónico en relación con los servicios de transporte internacional, comenzó con la presentación de exposiciones sobre las experiencias nacionales y regionales. Había grandes disparidades entre los países en desarrollo en cuanto al nivel de desenvolvimiento del comercio electrónico. Los expertos de varios países en desarrollo señalaron que los problemas de estos países para lograr un mayor uso del comercio electrónico eran una infraestructura fundamental inadecuada, una disponibilidad limitada de computadoras, de acceso a Internet y de infraestructuras de transporte y comunicaciones, y la falta de conocimientos básicos. Esto fue confirmado en las intervenciones de los representantes de organizaciones regionales, inclusive la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO), la Comisión Económica para África (CEPA) y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP). Los expertos invitaron a los gobiernos a que promovieran la utilización del

comercio electrónico en los procedimientos administrativos y se convirtieran de esa forma en usuarios que servirían como modelo. Era necesario elaborar y distribuir material didáctico y difundir las prácticas óptimas en la esfera del comercio electrónico y los servicios de transporte internacional. Las organizaciones internacionales, con la participación de las empresas del sector privado de los países en desarrollo, podían prestar asistencia en este contexto.

5. Los expertos consideraron que era necesario promover y coordinar en el plano nacional las inversiones en las infraestructuras de transporte y de TIC. Además, se podían concluir acuerdos de cooperación regional con miras a coordinar los programas de inversiones en la infraestructura de transporte y telecomunicaciones. Los expertos también consideraban que se debía crear un entorno regulador que favoreciera la reducción de las tarifas que se cobraban en el sector de las telecomunicaciones y en Internet. Los expertos estimaban que las empresas mixtas Norte-Sur y Sur-Sur entre operadores del sector del transporte permitirían una transferencia mutuamente beneficiosa de conocimientos especializados y de capital y, por lo tanto, contribuirían a desarrollar la capacidad nacional.

6. Los expertos escucharon las exposiciones de Maersk Sealand (un porteador mundial de contenedores) y la UPS Europe (una empresa mundial de servicios de transporte rápido de paquetes) acerca de su utilización del comercio electrónico. En el caso de estas empresas, el desarrollo y la utilización de sistemas de información y comunicaciones habían sido parte integrante de sus planes empresariales y su éxito comercial. Ambas empresas estaban plenamente convencidas de las ventajas que comportaba la utilización de la transferencia de información a partir de la Web. Sus esfuerzos para establecer asociaciones con sus clientes y la conclusión de acuerdos habían permitido simplificar en alto grado los procedimientos relativos a los servicios de transporte. Los representantes del sector privado alentaron a los países en desarrollo a aprovechar la oportunidad de utilizar plenamente las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) a fin de organizar y mejorar sus servicios de transporte.

7. El representante de la Autoridad Portuaria de Valencia y la Asociación Internacional de Puertos (AIP) hicieron exposiciones acerca del desarrollo de sistemas de comunidad portuaria. Estos sistemas ofrecían la posibilidad de un intercambio de información entre los principales asociados y agentes de un puerto: la administración de aduanas y otras administraciones, los porteadores marítimos, las empresas de transporte terrestre, los empresarios de terminales de transporte, los transitarios y agentes de transporte y la comunidad de comerciantes. Para facilitar el desarrollo de esos sistemas, el intercambio de información entre todos los asociados debía basarse en las normas internacionales sobre mensajes. El representante de la AIP informó de que varios puertos importantes de naciones desarrolladas cooperaban con los puertos de algunos países en desarrollo para establecer sistemas de comunidad portuaria basados en las TIC. En el caso de los países sin litoral, la utilización de esos sistemas, mediante conexiones con Internet, podía facilitar y aumentar la seguridad documental de la carga en tránsito en puertos marítimos. Sería muy conveniente elaborar directrices para el establecimiento de sistemas de comunidad portuaria modelo y de plataformas logísticas en los países en desarrollo.

8. Los expertos subrayaron que para utilizar las TIC se requerían procedimientos portuarios y de aduanas simplificados y transparentes. Ello comportaba, en primer lugar, una simplificación de los procedimientos aplicados por cada grupo de usuarios del puerto antes de integrarlos en un sistema comunitario. A este respecto, los organismos encargados de facilitar el comercio podían

desempeñar un importante papel en la creación de un espíritu de equipo, y el logro de la confianza y los conocimientos especializados necesarios entre los asociados involucrados. Estos organismos contribuirían materialmente a la simplificación de los reglamentos y prácticas administrativos, en particular los procedimientos de aduanas, con miras a facilitar las actividades de comercio electrónico y de transporte. El representante de la Comisión Económica para Europa (CEE) señaló la recomendación N° 4 del Centro para la Facilitación de Procedimientos y Prácticas de Administración, Comercio y Transporte (CEFACT), relativa a los organismos de facilitación del comercio, contenía útiles directrices acerca del establecimiento de éstos. Varios países habían indicado que utilizaban las aplicaciones de TIC desarrolladas por la UNCTAD (el Sistema Aduanero Automatizado para el Acceso, el Control y la Gestión (SIDUNEA) y el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC)) para simplificar y mejorar su proceso de despacho aduanero y sus operaciones de transporte.

B. Cuestiones jurídicas y documentales

9. Al examinar las incertidumbres jurídicas que entrañaba la utilización de medios electrónicos de comunicación en el comercio y el transporte internacionales, los expertos señalaron que varios gobiernos habían promulgado, o estaban en vías de promulgar, legislación para adaptar sus leyes a las necesidades del comercio electrónico. Se indicó que los requisitos legales de la legislación nacional y de las convenciones sobre el transporte en relación con los documentos "escritos", "firmados" y "originales" constituían obstáculos al desarrollo del comercio electrónico. Además, el sector del transporte hacía frente al problema especial que planteaba la sustitución de los documentos negociables de transporte, como los conocimientos de embarque, por alternativas electrónicas.

10. En este contexto, un representante de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) explicó que la finalidad de las Leyes modelo de la CNUDMI sobre comercio electrónico (1996) y sobre las firmas electrónicas (2001) era proporcionar a los Estados un conjunto de normas y principios internacionalmente aceptables para eliminar algunas de las incertidumbres jurídicas y crear un entorno jurídico favorable para el comercio electrónico. Se hizo referencia a los artículos 16 y 17 de la Ley modelo sobre comercio electrónico, que trataban de las cuestiones del transporte de mercancías e intentaban abordar los asuntos relacionados con los documentos electrónicos de transporte. Se señaló que la labor futura de la CNUDMI sobre el comercio electrónico incluía la preparación de una convención internacional sobre la contratación electrónica y de un posible instrumento internacional para cumplir los requisitos formales derivados de las actuales convenciones e instrumentos internacionales aplicables al comercio y el transporte internacionales.

11. Se subrayó además que algunas de las cuestiones jurídicas planteadas por el comercio electrónico podían resolverse mediante arreglos contractuales, a título de medidas preliminares en espera de que se introdujeran ajustes en el marco jurídico. De hecho, las condiciones contractuales podrían complementar los marcos jurídicos y aportar soluciones para algunas de las incertidumbres del comercio electrónico.

12. Al examinar el papel de los documentos de transporte de comercio internacional, se pusieron de relieve las funciones de los conocimientos del embarque como pruebas de un contrato, como recibos de mercancías y como documentos de titularidad, así como su

indispensable papel en relación con las cartas de crédito. Los expertos y los ponentes subrayaron que, en la mayoría de las transacciones, lo que se necesitaba era información y hechos probados, y no un documento material o negociable. Un estudio sobre las cartas de crédito que exigían conocimientos de embarque negociables había mostrado que, en la mayoría de los casos, no era necesario ningún documento que evidenciara derechos o titularidad. Los documentos negociables sólo se necesitaban cuando había que transferir la titularidad de mercancías en tránsito. De hecho, las Reglas y Usos Uniformes de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) relativos a los Créditos Documentarios (la UCP 500) incluían a las cartas de porte marítimo no negociables y subrayaban la importancia de las cuestiones ligadas a las pruebas y la autenticación. Se señaló además que se preveía que el proyecto de la UCP electrónica preparada por la CCI se finalizaría en noviembre de 2001.

13. Teniendo en cuenta que la sustitución de los documentos negociables por alternativas electrónicas era en realidad un desafío planteado al sector del transporte, los expertos y ponentes exhortaron a que las partes comerciales cambiaran de actitud y de criterio en relación con sus prácticas documentales. Se puso de relieve que la utilización de documentos no negociables facilitaría mucho la transición al comercio electrónico.

14. Los expertos también deliberaron sobre los sistemas que tenían por finalidad reemplazar los documentos comerciales y de transporte por documentos electrónicos sustitutivos. Un representante del @Global Trade Secure Payment and Trade Management System explicó que el sistema, que se encontraba todavía en la fase experimental, seguía el proceso de los créditos documentarios, permitiendo a las partes crear equivalentes electrónicos de sus documentos impresos, debidamente autenticados y firmados. El sistema complementaba las cartas de crédito tradicionales y se ajustaba a la UCP 500. Era un sistema abierto que no requería el pago de derechos de registro ni ningún nuevo programa informático. Los solicitantes pagarían a los bancos que les concedían crédito una cantidad por la emisión de cartas de crédito a través de @Global Trade, igual que lo hacían actualmente. El sistema utilizaba cartas de porte marítimo electrónicas no negociables. Se consideraba que el principal problema era la participación de todos los agentes y protagonistas en las transacciones comerciales involucradas.

15. Un representante de Bolero International explicó que la finalidad del sistema Bolero era facilitar el comercio internacional por medios electrónicos, centrándose en los documentos comerciales y proporcionando una base jurídica y de seguridad común en relación con esas transacciones. A diferencia de @Global Trade, Bolero era un sistema cerrado y sólo prestaba servicios a sus miembros. Así pues, para tener éxito, el sistema exigía la participación de todos los agentes y protagonistas de la cadena de comercio internacional. Como el Conocimiento de Embarque de Bolero (Bolero Bill of Lading (BBL)) no estaba reconocido por ley, el Reglamento (Rule Book) constituía la base contractual que obligaba a todos los miembros. Los retos que enfrentaba el sistema después de dos años de funcionamiento incluían el reglamento del cifrado y la preocupación macroeconómica por parte de los que se encargaran de aplicar el sistema. Evidentemente, el comercio sin documentos era más rápido, menos costoso y más seguro que las transacciones basadas en documentos impresos. Sin embargo, se consideró que el problema más importante con que se tropezaba al aplicar el sistema era la actitud de las personas en cuanto al abandono de sus hábitos tradicionales.

16. Los expertos reconocieron que, aun cuando proseguían las iniciativas legislativas de los gobiernos y las organizaciones internacionales con miras a establecer el marco jurídico necesario, había que estudiar más a fondo las posibilidades que ofrecían los arreglos contractuales. Se reconoció que las condiciones contractuales no podían utilizarse para superar todos los obstáculos e incertidumbres jurídicos derivados de la utilización del comercio electrónico, pero podrían no obstante desempeñar un papel importante en ese contexto. A diferencia de las leyes y reglamentos, esas condiciones podían ser fácilmente adaptadas a los cambios tecnológicos. Dichos contratos podían servir también como fuente de conocimientos para los gobiernos cuando modificaran o ajustaran el marco jurídico. También se hizo referencia a los instrumentos internacionales recientemente adoptados que eran aplicables a los distintos modos de transporte, los cuales permitían el uso de documentos electrónicos de transporte.

C. Orientación futura

17. La Reunión brindó una excelente oportunidad para un intercambio de opiniones entre los expertos y los representantes de organizaciones internacionales gubernamentales y no gubernamentales. Fue una importante ocasión para hacer un balance de la evolución en los ámbitos comercial, operativo y jurídico a nivel nacional e internacional. La Reunión permitió a los participantes examinar los diversos aspectos del comercio electrónico en el contexto de los servicios de transporte internacional, inclusive sus repercusiones, las esferas que comportaban problemas y las posibles soluciones. Las deliberaciones de los expertos se tradujeron en un conjunto convenido de recomendaciones a los gobiernos, las empresas, la comunidad internacional y la UNCTAD.

Capítulo III

CUESTIONES DE ORGANIZACIÓN

A. Convocación de la Reunión de Expertos

18. La Reunión de Expertos en comercio electrónico y servicios de transporte internacional: prácticas óptimas para promover la competitividad de los países en desarrollo se celebró del 26 al 28 de septiembre de 2001 en el Palacio de las Naciones, Ginebra.

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

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

Presidenta: Sra. Joan Remsu (Canadá)

Vicepresidente-Relator: Sr. Sugeng Rahardjo (Indonesia)

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

20. En la misma sesión, la Reunión de Expertos aprobó el programa provisional distribuido en el documento TD/B/COM.3/EM.12/1. Así pues, el programa de la Reunión fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Comercio electrónico y servicios internacionales de transporte.
4. Aprobación de los resultados de la Reunión.

D. Documentación

21. Para el examen del tema sustantivo del programa, la Reunión de Expertos dispuso de un documento preparado por la secretaría de la UNCTAD titulado "Comercio electrónico y servicios de transporte internacional" (TD/B/COM.3/EM.12/2).

E. Aprobación de los resultados de la Reunión (Tema 4 del programa)

22. En su sesión de clausura, la Reunión de Expertos autorizó al Relator a preparar el informe final de la Reunión, bajo la supervisión de la Presidenta.

Anexo

ASISTENCIA*

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

Angola	Kirguistán
Arabia Saudita	Lesotho
Bahrein	Líbano
Bangladesh	Madagascar
Benin	Malasia
Bolivia	Malawi
Burkina Faso	Malí
Cabo Verde	Marruecos
Camerún	México
Canadá	Nepal
China	Nicaragua
Colombia	Nigeria
Costa Rica	Polonia
Cuba	República de Corea
Egipto	República Democrática del Congo
Federación de Rusia	República Popular Democrática de Corea
Finlandia	República Unida de Tanzania
Francia	Rwanda
Gabón	Suecia
Gambia	Tailandia
Georgia	Trinidad y Tabago
Guinea	Turquía
Honduras	Uganda
India	Venezuela
Indonesia	Zambia
Italia	Zimbabwe
Jamaica	
Jordania	

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

Organización Árabe del Trabajo

Organización Intergubernamental del Transporte Internacional por Ferrocarril.

* Para la lista de participantes, véase TD/B/COM.3/EM.12/INF.1.

3. También estuvieron representados los siguientes organismos especializados y organización conexas:

Organización Internacional del Trabajo

Organización Mundial del Comercio

4. Estuvieron representadas asimismo en la Reunión la Comisión Económica para Europa, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, la Comisión Económica para África y la Comisión Económica y Social para Asia Occidental.

5. Estuvieron representadas igualmente las siguientes organizaciones no gubernamentales:

Categoría general

Centro de Intercambio y Cooperación para América Latina

Categoría especial

Asociación Internacional de Puertos

Asociación de Transporte Multimodal Internacional.

6. Asistieron a la Reunión los siguientes invitados especiales:

Sra. Ida Stier, Directora Gerente de Stier Shipagents, Las Palmas (España)

Sr. Per Vestergaard Pedersen, Asociado, bufete de abogados Bech-Bruun Dragsted (Dinamarca)

Sr. Aaron Mak, Principal Funcionario Ejecutivo de la Logistic Information Network Enterprise, Hong Kong

Sr. Samir Baradhi, Subgerente General de Babylos Insurance Company, S.A.L., Beirut (Líbano)

Ponentes

Sr. Poul Bjerre, Maersk Sealand

Sr. Michael White, UPS Europe

Sr. Marcelo Burgos, Autoridad Portuaria de Valencia

Sr. Renaud Sorieul, CNUDMI

Sr. Vincent O'Brien, Obrico Limited Global Trade and Finance

Sr. Alan Asay, Bolero Operations Limited.
