



DECLARACIÓN CONJUNTA SOBRE LA CONTRIBUCIÓN DEL COMERCIO INTERNACIONAL Y LAS CADENAS DE SUMINISTRO A UNA RECUPERACIÓN SOCIOECONÓMICA SOSTENIBLE DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19

16 de septiembre de 2020

Vivimos en un mundo muy interconectado. La pandemia de coronavirus (COVID-19) ha puesto al mundo en una situación sin precedentes. Esta crisis ha generado una angustia humana y una recesión económica que está afectando a nuestros esfuerzos por mejorar los medios de vida y alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (ODS).

Antes de la crisis, el transporte marítimo, sector que mueve los alimentos, la energía y las materias primas del mundo, así como los productos manufacturados y los componentes, estaba transportando más de 108,9 billones de toneladas-km anuales.¹ Más del 80 % del comercio mundial en volumen y entre el 60 % y el 70 % del comercio mundial en valor se transporta por vía marítima, y dos millones de marinos operan los buques mercantes del mundo. Esto ha hecho que el transporte marítimo sea vital para la prosperidad y el desarrollo sostenible.

El transporte aéreo transportó alrededor de 4 500 millones de pasajeros y 223 000 millones de toneladas-km de carga en 2019², mientras que la carga aérea representa el 35 % del valor de las mercancías consignadas en todos los medios de transporte combinados. En 2019, el número total de profesionales de la aviación con licencia, que incluye pilotos, controladores de tráfico aéreo y técnicos de mantenimiento con licencia, era 887 000.³

Los medios de transporte terrestre (carretera, ferroviario y navegación interior) proporcionan vínculos vitales para el comercio intrarregional en todas las regiones del mundo. En la región paneuropea se desplazaron 6,15 billones de toneladas-km por carretera, 6,09 billones de toneladas-km por ferrocarril y 654 000 millones de toneladas-km por vías navegables interiores.⁴

¹ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y Organización Marítima Internacional (OMI).

² Cifras preliminares de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

³ Estadísticas y previsiones del personal de la OACI.

⁴ Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), 2018 o último año disponible.

Sin embargo, como ha demostrado la respuesta temprana para frenar la propagación de la pandemia de COVID-19, las medidas limitadas coordinadas por los países, entre ellas limitaciones de los viajes y cierres de fronteras, han repercutido negativamente en este mundo intensamente interconectado. Esta acción ha afectado a todas las operaciones de transporte, lo que ha provocado la interrupción de las cadenas de suministro y los flujos comerciales. Como resultado, el suministro y la disponibilidad de productos esenciales, como alimentos o medicamentos, se convirtió en un problema común que socavó la capacidad de los países para responder a la pandemia de COVID-19 y comenzar a recuperarse de manera sostenible.

Los datos y pronósticos preliminares indican graves repercusiones en las economías de todo el mundo, por ejemplo:

- es posible que los volúmenes de transporte interior disminuyan hasta un 40 % en 2020 en la región paneuropea,⁵
- es posible que los volúmenes de transporte de mercancías se reduzcan a la mitad para finales de 2020 en la mayor parte de Asia,⁶
- se prevé que el valor de las exportaciones e importaciones regionales se contraiga en un 23 % y un 25 %, respectivamente, en América Latina y el Caribe,⁷
- se estima que las pérdidas totales de ingresos de las compañías aéreas de la región árabe en 2020 asciendan a unos 38 000 millones de dólares de los EE.UU. (alrededor del 53 % de los ingresos de 2019),⁸
- las líneas aéreas de África pueden perder más de 6 000 millones de dólares de ingresos, y la contribución de dicho sector al PIB de los países del continente puede disminuir en 28 000 millones de dólares. Además, en el continente están en peligro de perderse 3,1 millones de puestos de trabajo vinculados al sector.⁹

En vista de los datos preliminares y las lecciones aprendidas de la pandemia hasta ahora, y a fin de impulsar la recuperación socioeconómica y de hacerla más resiliente y sostenible, las cadenas de suministro requieren una coordinación más eficaz y cooperación entre los medios de transporte y al cruzar fronteras.

Para propiciar un sistema de transporte intermodal seguro y eficiente, se deben aplicar instrumentos de las Naciones Unidas, como el Convenio TIR de las Naciones Unidas y su Sistema internacional eTIR, el Convenio CMR y su Protocolo eCMR y el Sistema Aduanero Automatizado (SIDUNEA). Estos instrumentos permiten transportar carga y cruzar fronteras sin necesidad de controles físicos a la vez que se reduce el contacto entre las personas.

⁵ Estimaciones de la CEPE.

⁶ Evaluación de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP).

⁷ Estudio de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL).

⁸ Comunicación de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia Occidental (CESPAO).

⁹ Indicación de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África (CEPA).

La gestión coordinada de las fronteras a través de una ventanilla única permite a los comerciantes comunicarse electrónicamente con todos los organismos participantes. Las normas internacionales para el intercambio de datos, como las elaboradas por el CEFACT-ONU, también ayudan a reducir el contacto físico y a racionalizar los procesos.

La cooperación regional en materia de facilitación del comercio y conectividad del transporte sigue siendo vital para atender a necesidades y prioridades específicas, a la vez que se trabaja en la armonización de las soluciones con normas de alcance mundial.

Es preciso prestar atención a la crisis que enfrenta la gente de mar ante la incapacidad de desplazarse hacia y desde los buques, a fin de mantener el transporte marítimo en funcionamiento y evitar trastornos a las cadenas de suministro.¹⁰ En la actualidad, los marinos han sido víctimas colaterales de la crisis que ha generado la pandemia de COVID-19, ya que las restricciones de viaje han dejado a decenas de miles de marinos varados o sin poder embarcarse. Se estima que, al mes de agosto de 2020, más de 300 000 marinos necesitan ser repatriados inmediatamente, y que aun muchos más, que ya deberían haber regresado a sus hogares, continúan trabajando con contratos de tripulación prorrogados. Un número similar de marinos necesita embarcarse urgentemente para reemplazarlos.

Debe prestarse especial atención a la facilitación de la entrada, la salida y el tránsito de las aeronaves que realizan vuelos de socorro, habida cuenta de la urgente necesidad de garantizar la sostenibilidad de la cadena mundial de suministro de carga aérea y sus vínculos con otras modalidades para mantener la disponibilidad continua de equipo médico, así como de mascarillas y otros artículos relacionados con la salud y la higiene.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África (CEPA), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) y la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia Occidental (CESPAO) recuerdan que el transporte internacional y las cadenas de suministro integradas están desempeñando un papel fundamental para lograr los ODS de las Naciones Unidas y mantener la fluidez del comercio durante el esfuerzo mundial contra la pandemia de COVID-19.

Acogemos con beneplácito los grandes esfuerzos realizados por nuestros Estados Miembros para facilitar el comercio y el transporte en todo el mundo. No obstante, como se ha subrayado anteriormente, reconocemos los persistentes problemas de conectividad del comercio y el transporte en todas las regiones del mundo.

¹⁰ El término "marino" incluye al "personal marino", los "pescadores" y al "personal del sector de la energía mar adentro".

Por consiguiente, exhortamos a todos los Gobiernos a que maximicen la contribución del comercio y las cadenas de suministro internacionales a una recuperación socioeconómica sostenible tras la pandemia de COVID-19 mediante un mayor uso de los instrumentos jurídicos y las normas internacionales, así como el fortalecimiento de la cooperación regional y sectorial.

Subrayamos la importancia de la aplicación de medidas armonizadas y mutuamente aceptadas a nivel mundial y regional. Esas medidas deben ser compatibles con las prescripciones de seguridad, y ser adecuadas para mejorar la salud pública, flexibles en la medida de lo posible (conceder exenciones y dispensas cuando proceda) para permitir una recuperación económica viable, con salvaguardias para evitar distorsiones de mercado. En lo que respecta al transporte aéreo, se invita a los Estados a que sigan los principios fundamentales presentados en el informe del Grupo de tareas para la recuperación de la aviación (CART) del Consejo de la OACI y apliquen sus recomendaciones y directrices.¹¹

En esta situación sin precedentes, en la que se recomienda evitar el contacto físico, la automatización y la desmaterialización son elementos clave para facilitar el comercio y el transporte. Por consiguiente, apoyamos una mayor digitalización de los procedimientos comerciales y aduaneros, utilizando las normas mundiales de las Naciones Unidas, para garantizar el intercambio rápido y seguro de datos e información relativos a la carga y los medios de transporte. Esto debe ir acompañado de la adhesión a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de transporte, en particular los relativos a la facilitación del transporte y el comercio sin soporte de papel, y de su plena implantación.

La cooperación regional y sectorial debería servir de intermediario para concertar acuerdos colectivos para hacer frente a la respuesta a la pandemia y mitigar las restricciones al comercio y el transporte. A este respecto, deseamos referirnos al Proyecto de respuesta rápida de las Naciones Unidas sobre la conectividad del transporte y el comercio en la era de pandemias, que tiene por objeto ayudar a los países destinatarios del Proyecto a implantar las soluciones de las Naciones Unidas para lograr que el transporte y el comercio internacional se realice sin contacto, de manera fluida y en colaboración.

Reconociendo la necesidad de mantener el flujo del comercio transfronterizo durante estos momentos críticos, alentamos a los Estados a que adopten un enfoque basado en los riesgos para restablecer la conectividad aérea, terrestre y marítima con restricciones mínimas, evitando al mismo tiempo la propagación de COVID-19, protegiendo la salud y la seguridad de los conductores, las tripulaciones y el personal de los entes de control de las fronteras, y reforzando la confianza pública en los medios de comercio y transporte. De conformidad con las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS), las medidas de detección no deben utilizarse como una medida aislada, sino como parte de una estrategia en varios niveles. Para el transporte aéreo, la implantación de un corredor de salud pública (PHC) puede asegurar las operaciones de carga y mantenimiento y los transbordadores aéreos y los vuelos de entrega "libres de COVID-19".¹²

¹¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf>.

¹² <https://www.icao.int/covid/cart/Documents/CART%20Report%20Final.pdf>, página 12.

La colaboración, la coordinación y la solidaridad internacionales entre todos serán fundamentales para superar el desafío mundial sin precedentes que plantea la pandemia y sus repercusiones a largo plazo. También se deben realizar esfuerzos de colaboración para identificar y eliminar cualquier obstáculo normativo innecesario para la recuperación posterior a la pandemia y para facilitar el transporte y el comercio internacional en estos tiempos difíciles. Por consiguiente, exhortamos a los Gobiernos a que inicien el proceso de examen de los acuerdos comerciales internacionales y regionales, según se considere necesario, y se aseguren de que contengan disposiciones para facilitar el comercio y el transporte en tiempos de crisis y pandemias.

A más largo plazo, algunas de las medidas que se adopten para hacer frente a la crisis de COVID-19 pueden ofrecer importantes beneficios secundarios, por ejemplo, en lo que respecta a dar un impulso a nuevas inversiones en la digitalización y la conectividad ininterrumpida.

Por consiguiente, exhortamos a nuestros Estados Miembros a que adopten las medidas adecuadas para facilitar el comercio y el transporte y mantener la integridad de las cadenas de suministro. También deseamos reiterar nuestro apoyo a los Estados Miembros en sus esfuerzos por lograr una recuperación socioeconómica sostenible tras la pandemia de COVID-19 en beneficio de todos.

Mukhisa Kituyi
Secretario General
Conferencia de las Naciones Unidas
sobre Comercio y Desarrollo
(UNCTAD)

Kitack Lim
Secretario General
Organización Marítima Internacional
(OMI)

Fang Liu
Secretaria General
Organización de Aviación Civil
Internacional (OACI)

Vera Songwe
Secretaria Ejecutiva
Comisión Económica de las
Naciones Unidas para África (CEPA)

Olga Algayerova
Secretaria Ejecutiva
Comisión Económica de las
Naciones Unidas para Europa
(CEPE)

Alicia Bárcena
Secretaria Ejecutiva
Comisión Económica de las
Naciones Unidas para América
Latina y el Caribe (CEPAL).

Armida Salsiah Alisjahbana
Secretaria Ejecutiva
Comisión Económica y Social de las
Naciones Unidas para Asia y el
Pacífico (CESPAP).

Rola Dashti
Secretaria Ejecutiva
Comisión Económica y Social de las
Naciones Unidas para Asia
Occidental (CESPAO).