



FACILITACION DEL TRANSPORTE FERROVIARIO INTERNACIONAL

En una reunión convocada por la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), celebrada en Río de Janeiro entre el 15 y el 18 de abril, se acordó crear el Grupo de Trabajo de Facilitación del Transporte Ferroviario Internacional. Participaron representantes de las empresas ferroviarias de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile y Uruguay, que contaron con la asistencia técnica de la CEPAL.

La reunión aprobó el modelo de Carta de Porte Internacional, que había sido preparado en conjunto por la ALAF y la CEPAL.¹ Se acordó también una acción tendiente a establecer el modelo único de planilla que se utilizará en las estaciones fronterizas para el control del intercambio de vagones. Se inició, además, el estudio de un sistema tarifario para el transporte ferroviario internacional de carga, de acuerdo a un proyecto preparado por la Secretaría General de la ALAF.

¹Para información completa sobre el proyecto de Carta de Porte Internacional para los transportes ferroviarios, véase el *Boletín FAL*, N° 15, de marzo de 1978.

El Grupo consideró que el proyecto conjunto ALAF/CEPAL sobre Facilitación del Transporte Internacional por Ferrocarril (TIF) puede proporcionar los elementos para elaborar un programa concreto de acciones de facilitación, así como los criterios para desarrollar las proposiciones concretas que deben ser consideradas en el futuro por el Grupo. A su juicio, la ampliación a otros corredores de los análisis del proyecto TIF (que actualmente estudia las restricciones del corredor de transporte Asunción - Río de la Plata) debería permitir posteriormente una consideración más amplia de los problemas generales del transporte ferroviario internacional.

Los acuerdos adoptados en la reunión tienen una gran importancia para el futuro trabajo de la CEPAL en conjunto con la ALAF, ya que proveen los mecanismos institucionales para elaborar y aplicar un programa subregional para la facilitación del transporte ferroviario internacional entre los países del Cono Sur.

MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA

Acaba de aparecer la segunda parte del *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina* (E/CEPAL/1060/Add.1), preparado por el Programa de Transporte OEA/CEPAL, que contiene la información correspondiente a Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

Como se informó en números anteriores del *Boletín FAL*,² el Manual tiene por objeto informar acerca de la documentación exigible en la recepción y despacho de naves de tráfico internacional, con miras a uniformarla, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Mar del Plata y en la Resolución 254 (IX) de la ALALC. Al mismo tiempo, da a conocer las exigencias en materia de intervención consular en actos de transporte marítimo y comercio exte-

rior, a fin de promover su disminución, racionalización y, de ser posible, su eliminación.

La primera etapa del Manual comprendió los requisitos que deben cumplir los buques mercantes en los puertos sudamericanos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela y en los puertos centroamericanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En el curso de los próximos meses se publicarán las informaciones atinentes a México, Panamá y el Caribe.

De conformidad con el acuerdo entre la CEPAL y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), este organismo empresarial se ha comprometido a actualizar el Manual, en el sentido de distribuir oportunamente los suplementos y correcciones que sea necesario introducir a

²Véase *Boletín FAL*, N° 18, de septiembre de 1978; N° 20, de enero de 1979; y N° 22, de julio de 1979.

NOVENA REUNION DE LA COMISION ASESORA DE TRANSPORTE DE LA ALALC

Entre los días 14 y 18 de abril se celebró en la sede de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en Montevideo, la novena reunión de la Comisión Asesora de Transporte (CAT). Asistieron representantes de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, así como observadores de la CEPAL, la Junta del Acuerdo de Cartagena, la Organización Consultiva Marítima Internacional (OCMI), la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, el Instituto Panamericano de Ingeniería Naval y el Centro Marítimo de Armadores Argentinos.

Las principales recomendaciones aprobadas fueron, en esencia, las siguientes:

Primera recomendación:

Que la Secretaría de la ALALC remita el proyecto de Convenio multilateral de transporte por carretera, presentado en la reunión, a la Junta del Acuerdo de Cartagena y a la próxima reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, a los efectos de que dichas agrupaciones subregionales decidan sobre la conveniencia de continuar las tareas encaminadas a lograr la sanción de una legislación que unifique las vigentes en dicha materia dentro de esas agrupaciones.

Segunda recomendación

Que los países de la ALALC tomen los recaudos necesarios para prevenir los efectos que puedan derivar de la aplicación del sistema multimodal de transporte internacional, adoptando las medidas legales pertinentes para proteger sus intereses nacionales.

Tercera recomendación

1. Que los países miembros de la ALALC, con suficiente antelación a su concurrencia a las reuniones internacionales convocadas para tomar decisiones respecto a los convenios internacionales vinculados al transporte marítimo, realicen reuniones de consulta destinadas a lograr la máxima coincidencia posible, fortaleciendo así la defensa de sus intereses en dichos encuentros internacionales.

2. Que se contemple la posibilidad de utilizar la Comisión Asesora de Transporte de la ALALC como un foro adecuado para satisfacer lo recomendado en el punto anterior.

Cuarta recomendación

1. Que a través de la Secretaría Ejecutiva se solicite a los países miembros de la ALALC el envío de información disponible en relación con el aprovechamiento actual de los ríos navegables en sus respectivos países, con los flujos y tipos de cargas movilizados por estas vías, así como con los planes de inversión en proceso de aplicación.

2. Que con la documentación obtenida se proceda a la confección de un nuevo trabajo sobre el transporte fluvial de los países de la ALALC que amplíe y perfeccione el presentado por la Secretaría en esta reunión, a fin de que sea considerado en la próxima reunión de la CAT.

Quinta recomendación

Recomendar al Comité Ejecutivo Permanente que dentro del proceso de reestructuración de la ALALC que se está desarrollando actualmente, se considere el transporte como un sector prioritario y se le otorgue un lugar destacado en el nuevo esquema de integración que se adopte en definitiva.

Al tratarse el punto del temario sobre leyes de reserva de cargas y de promoción de las marinas mercantes nacionales, los representantes presentes hicieron sendas exposiciones sobre las características de sus respectivas legislaciones, las razones de las modalidades aplicadas y los resultados obtenidos.

Despertaron especial interés las exposiciones de los representantes de Chile y de México, en razón de haber realizado, el primero de ellos, una sustancial modificación a su anterior legislación en la materia y de ser, el segundo, el único país que no ha sancionado aún leyes de reserva de carga, aunque se encuentra en proceso de elaboración un proyecto al respecto y su sanción se prevé en un futuro cercano.

Entre las conclusiones adoptadas en este aspecto, merecen señalarse las que dicen: "que las leyes de reserva de carga han significado un evidente beneficio para el desarrollo de las marinas mercantes nacionales"; y "que las leyes de fomento y protección de las marinas mercantes nacionales deben constituir instrumentos de apoyo al comercio exterior de los países, lo cual implica la eficiencia operativa y económica de sus respectivas flotas mercantes y su adecuación a las necesidades de dicho comercio".

ACUERDO DE COOPERACION CEPAL/SELA

Con fecha 14 de marzo se suscribió un acuerdo de cooperación entre la CEPAL y el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), firmado por el Secretario Ejecutivo de la CEPAL, señor Enrique V. Iglesias, y el Secretario Permanente del SELA, Embajador Carlos Alzamora.

El acuerdo dispone que ambas secretarías adopten programas operativos anuales de cooperación para la realización de determinadas acciones y proyectos previstos en los planes de trabajo de ambos organismos.

Las acciones prioritarias estarán relacionadas, básicamente, con: a) la coordinación y consulta latinoamericana y b) la cooperación regional, especialmente en materias mone-

nológica, bienes de capital y otros sectores o acciones que, de común acuerdo, se incluyan en el futuro.

El convenio señala, entre sus fundamentos, la necesidad de continuar y profundizar la estrecha y mutua colaboración entre ambas secretarías que se ha venido desarrollando desde el inicio de las actividades del SELA. Destaca, asimismo, que una labor mutuamente complementaria entre las secretarías de la CEPAL y del SELA facilitará el mejor cumplimiento de sus respectivas actividades, contribuyendo al fortalecimiento de la cooperación e integración regionales y al logro de los objetivos comunes de desarrollo de los

GRUPOS ESPECIALIZADOS EN PRODUCTOS BÁSICOS

Como complemento al informe sobre eficacia de las organizaciones de usuarios, comentado en el *Boletín FAL*, N° 10, de marzo de 1977, la Secretaría de la UNCTAD ha preparado recientemente un documento sobre directrices para la formación de grupos especializados en productos básicos,³ que se considera de interés resumir para los lectores.

Dichas directrices tienen por objeto ayudar a los países en desarrollo a formar y reforzar grupos de cargadores de determinados productos para mejorar su posición negociadora frente a las conferencias marítimas.

El estudio analiza los principales problemas que plantea la comercialización de productos básicos en los países en desarrollo. Algunas características importantes se identifican como la multiplicidad de productores y de cauces de comercialización, el desequilibrio de poder entre productores y compradores, la falta de recursos para financiar las exportaciones y de crédito a la exportación y la escasa experiencia en materia de exportación de mercancías.

A continuación, el informe examina los objetivos y funciones de los grupos especializados en un producto determinado. Dice que "debe ejercer un control suficiente sobre un producto concreto para poder encomendar los envíos a determinados porteadores o para retirárselos a otros, y buscar ofertas de diferentes porteadores para obtener los servicios de transporte más económicos posible".

En cuanto a los tipos de grupos especializados, señala que las variantes pueden ser muchas, pero que se pueden incluir en una de las seis categorías siguientes: asociaciones de cargadores, asociaciones de productores, asociaciones de negociantes (corredores de comercio o intermediarios exportadores), asociaciones de exportadores con apoyo ofi-

³ *Creación y reforzamiento de grupos especializados en un producto determinado. Directrices para los países en desarrollo (TD/B/C.4/188).*

cial, juntas de comercialización y grupos de comercialización conjunta de exportaciones.

Para poder negociar con las conferencias marítimas y buscar otros servicios de transporte marítimo, se requiere cierta labor de investigación que supone la reunión y el análisis de datos sobre las corrientes de carga y sobre la oferta de servicios. Si un grupo que se especializa en un producto determinado pertenece a un consejo de usuarios que hace investigaciones de este tipo, no tendrá necesidad de crear un organismo de investigación separado.

Las funciones de los grupos de usuarios que se especializan en un producto determinado, y las de los consejos de usuarios, deben considerarse complementarias. Desde el punto de vista orgánico, la existencia de grupos especializados puede facilitar la creación de un consejo de usuarios. Por otra parte, el éxito de un consejo de usuarios en la negociación con las conferencias marítimas dependerá de las contribuciones de los distintos grupos. A su vez, la acción conjunta de los grupos especializados a través del consejo de usuarios puede reforzar considerablemente su poder de negociación.

La cuantía de los recursos financieros que un grupo especializado necesitará, dependerá de la magnitud y alcance de sus actividades. La disponibilidad de recursos para la financiación de las exportaciones puede ser un factor determinante en lo que respecta a la capacidad de los grupos especializados para controlar las expediciones de carga, de modo que las medidas encaminadas a fortalecerlos económicamente son de fundamental importancia.

En suma, termina el informe de la UNCTAD, las funciones de los grupos que se especializan en un producto determinado y las de los consejos de usuarios se complementan, ocupándose los primeros de los problemas que interesan particularmente a los distintos productos de exportación y los segundos, de las cuestiones que afectan al tráfico global.

MEDIDAS PARA MEJORAR EL PUERTO DE BUENOS AIRES

La Secretaría de Estado de Intereses Marítimos de la República Argentina (SEIM) ha dispuesto una serie de medidas para mejorar las condiciones operativas del puerto de Buenos Aires. Dichas medidas se refieren a la Administración Nacional de Aduanas, Prefectura Naval Argentina, Administración General de Puertos, Empresa Líneas Marítimas Argentinas (ELMA), Centro de Empresas de Estibaje del Puerto de Buenos Aires, Cámara de Estibajes Portuarios, Cámara Argentina de Comercio, Cámara de Importadores de la República Argentina, Cámara de Exportadores de la República Argentina, Centro Marítimo de Armadores Argentinos, Centro de Navegación Transatlántica y Cámara de Armadores de Ultramar.

Lo que se busca es optimizar los movimientos de cargas, tarea que debe concretarse con la participación activa de todos los sectores, oficiales y privados, que intervienen en el quehacer portuario.

Entre dichas medidas merecen destacarse las siguientes: a) efectuar una correcta estiba a bordo y en tierra para

nos de estiba a bordo que permitan identificar la ubicación de los distintos tipos de carga y las partidas de cada consignatario; c) rechazar cargas que no permitan su fácil identificación y clasificación posterior; d) planificar operaciones de descarga, carga y estiba con suficiente anticipación a su ejecución; e) correcto ordenamiento de la mercadería en el hangar de tránsito para facilitar su entrega al consignatario o movimientos posteriores; f) incentivar la productividad; g) incrementar el transporte de cargas de importación en contenedores, unitizadas o paletizadas; h) rechazar la utilización de paletas de fácil rotura; i) rechazar cargas en envases de fácil rotura; j) promover, con participación de las cámaras, federaciones y centros empresarios que correspondan, el transporte de mercaderías de exportación en contenedores, unitizadas o paletizadas; k) retirar de la zona portuaria los contenedores vacíos; l) estimular la competencia entre las empresas de estibaje; y m) cumplir estrictamente las normas en vigencia relacionadas con las operaciones portuarias. (*Informativo ALAMAR*, N° 238, 28 de enero al

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- La Asociación para la Defensa del Transporte de Carga de Colombia, dentro de su campaña de seguridad en el transporte, ha iniciado un programa de capacitación a Jueces de Instrucción Criminal, "con el fin de darles a conocer la forma como opera el transporte y las diversas modalidades de la piratería terrestre". El programa se inició el 21 de septiembre último con diez jueces radicados en la ciudad de Medellín, quienes serían nombrados para investigar los delitos de este tipo que se perpetren en el Departamento del Valle. Además de las conferencias dictadas por personeros de la Asociación, se les ofreció a los participantes, documentos de consulta: *Manual de Conductores y Vehículos Peligrosos*, *Manual de Medidas de Seguridad*, y *Manual Práctico de Identificación*. (*Defencarga*, boletín de la Asociación para la Defensa del Transporte de Carga, Medellín, Colombia, N° 14, agosto-noviembre de 1979).
- La Cámara Marítima de Chile —consciente de que la

aplicación de técnicas modernas de carga y descarga requiere de mayor preparación profesional del personal respectivo— ha puesto en marcha un programa de capacitación de los trabajadores de bahía. Como primer paso, firmó un convenio con el Ministerio de Educación a través del cual los trabajadores pueden lograr completar su educación primaria y secundaria, iniciándose un programa de nivelación educacional en los puertos de Valparaíso y San Antonio. En seguida, obtuvo la visita del experto regional de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) con quien estudió las posibilidades de diseñar un plan sobre la materia. Además, la corporación logró hacer uso de una beca para que uno de sus funcionarios participara en el primer curso de instructores portuarios que se realizó en el Callao, bajo el patrocinio de la OEA y del Instituto de Formación y Capacitación del Perú. (*Informativo Cámara Marítima de Chile*, N° 1, Valparaíso, diciembre de 1979).

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Con los auspicios del Gobierno de Chile, se realizará en Santiago de Chile entre los días 28 y 30 de mayo la reunión de expertos gubernamentales sobre facilitación del comercio, de la Comisión Especial de Consulta y Negociación (CECON) de la Organización de los Estados Americanos.
- Del 7 al 10 de julio se efectuará en Ciudad de Guatemala la reunión subregional de expertos en facilitación de Centroamérica, organizada por la CEPAL con la colaboración de la SIECA. Este encuentro obedece al mandato de la Resolución 390 (XVIII) de la Comisión Económica para América Latina que pidió al Secretario Ejecutivo de la CEPAL que convocara, en el ámbito de las principales áreas geográficas de la región, a reuniones subregionales de expertos en materia de facilitación, tanto de organizaciones nacionales como internacionales, con el fin de identificar los principales problemas de facilitación, fijar prioridades y sugerir medidas que puedan contribuir a superar esos problemas.
- Entre el 18 y el 20 de junio se celebrará en Amsterdam la Segunda Conferencia sobre Operación de Terminales Portuarios, organizada por *Cargo Systems Conferences*,

en colaboración con la División de Transporte Marítimo de la UNCTAD. El temario comprende, entre otras materias, Planificación de puertos, tarifas portuarias, adelantos en terminales y sistemas, eficacia de la explotación portuaria en los países en vía de desarrollo, tecnología de semiconductores micromodulares, práctica, potencialidad, planificación de terminales y relaciones laborales. Los interesados en participar deberán dirigirse a: *Conference Manager, C.S. Publications Ltd.*, McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, England.

- La Asociación Peruana de Derecho Marítimo ha organizado un Seminario Internacional sobre Seguros Marítimos, que se llevará a efecto en Lima, del 5 al 9 de agosto. Dirigirá este seminario el Honorable Lord Justice Donaldson, Juez de la Corte de Apelaciones del Reino Unido, y participarán como expositores el Jefe de la Legislación Marítima de la UNCTAD, señor M.J. Shah, y destacadas personalidades del mundo de los seguros. Las inscripciones se reciben en la Asociación Peruana de Derecho Marítimo, Av. Tacna 543, of. 124, Lima 1, Perú, antes del 15 de julio.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago—Chile

Unidad de Composición
80-5-824

IMPRESOS
VIA AEREA

22.5.80

630 753