COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

LIMITADO
CEPAL/MEX/69/24
25 de noviembre de 1969

CAPACITACION DEL PERSONAL ADMINISTRATIVO Y OBRERO DE LOS PUERTOS DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Estudio elaborado para la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias por el Sr. Gonzalo Andrade Geywitz, experto en Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario de la Oficina de Cooperación Técnica de las Naciones Unidas (OCT).

INDICE

/1. Antecedentes

1. Antecedentes

En las terminales portuarias centroamericanas se está llevando a cabo en la actualidad un plan de mejoras físicas en el que se han invertido aproximadamente 100 millones de dólares. Se han construido algunas terminales modernas, se han ampliado otras, se ha adquirido equipo adecuado y se han reorganizado administrativa y operacionalmente muchos puertos para su mejor funcionamiento.

Las oportunidades que las reuniones especializadas portuarias realizadas a nivel mundial o latinoamericano han brindado a los ejecutivos portuarios de Centroamérica para conocer las medidas que se traducen en una eficiente operación y administración de los puertos, han permitido comprender también que las mejoras físicas de las instalaciones deben ir acompañadas de la correspondiente preparación del personal que en ellas labora.

Estas ideas se recogen en el documento Problemas portuarios y de navegación en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/CCE/SC.3/21; TAO/LAT/75) presentado por la CEPAL a la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en San Salvador, del 13 al 18 de noviembre de 1967, especialmente en la resolución 1 (GTTM) Operación y desarrollo portuario, que en sus literales g) y h), dice:

"g) Aspectos laborales

i) Reconocer la importancia de la adopción de una legislación laboral uniforme en la región y solicitar de la ODECA que, además de procurar acelerar los estudios que está realizando, tome en cuenta en los mismos las características pecualiares de la organización del trabajo en las terminales portuarias;"

"ii) Solicitar del Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) que, con la colaboración de la OIT y otros organismos especializados de las Naciones Unidas, haga estudios sobre tiempo y movimientos y métodos de organización de la mano de obra, así como sobre los sistemas de remuneración de los trabajadores con el propósito de preparar propuestas concretas --en lo posible uniformes-- para elevar la eficiencia de los operarios, procurar su especialización, crear incentivos, eliminar o atenuar los problemas de estabilidad del personal portuario y mejorar los sistemas de protección y seguridad social;"

/"iii) Recomendar

"iii) Recomendar que, mientras se completan los estudios indicados en el literal anterior, se emprendan de inmediato, en los casos necesarios, reformas a los sistemas de remuneración y contratación de la mano de obra, en el sentido de aplicar los sistemas de destajo o tiempo, de acuerdo con la naturaleza de las operaciones; establecer sistemas de turnos, dar estabilidad al personal, e implantar incentivos y métodos de control de la productividad del trabajo;"

"h) Capacitación del personal

"i) Recomendar a los gobiernos que auspicien un programa regional encaminado a facilitar el adiestramiento del personal de los puertos del Istmo Centroamericano, así como el intercambio sistemático de experiencias entre los mismos;"

"ii) Que, con ese propósito se organicen cursos de entrenamiento de obreros u operarios que se impartirán en las distintas terminales portuarias; cursos de capacitación para el personal medio y la supervisión de los puertos y aduanas, tanto en aspectos técnicos como de administración y manejo de la mano de obra, y seminarios destinados a discutir experiencias y nuevas técnicas y procedimientos para los grupos directivos;"

"iii) Solicitar del Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) que tome a su cargo la organización del programa de capacitación, haga las gestiones necesarias para aprovechar al máximo el personal especializado de la región y contrate, cuando fuere necesario, expertos internacionales con el apoyo financiero conjunto de las autoridades portuarias."

En cumplimiento de lo recomendado en dicha resolución, el ICAP ha efectuado varios cursos de administración portuaria y aduanera destinados al personal de nivel superior y medio, en los que ha colaborado el experto de la OCT. Sin embargo, los veintiseis puertos de altura de Centroamérica y Panamá, con sus 18 500 obreros (de planta y eventuales), más los que en número similar laboran en otras empresas --ferrocarriles, aduanas, agentes navieros, agentes aduanales, etc.-- aparte de los 2 000 empleados de oficinas, requieren la organización de un programa de entrenamiento, referido a diversos niveles de funcionarios y empleados, en forma permanente y hasta cierto punto masivo. En este documento se presentan algunas ideas sobre la forma de realizar ese entrenamiento permanente que se necesita.

El experto de la Oficina de Cooperación Técnica desea dejar constancia de su agradecimiento a todas las personas que le prestaron su colaboración durante la realización de este informe, y en especial al señor Paul E. Richers, Secretario Técnico del Comité Técnico Permanente de

/Puertos

Puertos de la OEA, por la información que le proporcionó relacionada con los acuerdos de las Conferencias Latinoamericanas y del CTPP y al señor Carlos Manterola Carlson, oficial de la Marina Mercante de Chile y experto en operaciones portuarias, por los datos relacionados con este trabajo que puso a su disposición sobre la experiencia chilena y la Empresa Portuaria de su país.

Son muchas las resoluciones de organismos latinoamericanos que se refieren a la administración portuaria y a la necesidad de capacitar a los trabajadores de los puertos; se ha repetido en ellás que es necesario proporcionar adiestramiento adecuado, tanto a las diversas clases de dirigentes y empleados que administran las terminales portuarias como a los obreros que se ocupan de las operaciones de carga y descarga en los puertos de los países latinoamericanos.[1/]

Existe por lo tanto en el Area una preocupación de contar con el personal preparado que permita mejorar la productividad de todas las operaciones portuarias.

Para que pueda servir de referencia sobre lo que puede ser un reglamento de un programa de adiestramiento práctico, se incluye como anexo I de este documento un plan aprobado en la V reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos (CPTT) de la OEA, bajo el título de "Puertos amigos".

Se reproduce en el anexo II un documento elaborado por la secretaría de la UNCTAD que contiene planes de capacitación y programas de cursos establecidos con ese propósito en puertos mundiales de gran importancia,[2/] y

1/ Véase OEA, Primera Conferencia Portuaria Interamericana (San José, Costa Rica), punto III de la "Declaración de San José"; Segunda Conferencia Portuaria Interamericana (Mar del Planta, Argentina), resoluciones V y X; Tercera Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, Chile), resoluciones VI, VII, XIV, XXI y XXII; segunda reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos (Montevideo, Uruguay) resoluciones XVI y XVIII; quinta reunión del mismo Comité (Lima, Perú) resoluciones VIII, XI y XIII; sexta reunión (Wáshington, D.C., EUA); primer Seminario Interamericano de Puertos (Bogotá, Colombia); OIT, sexta reunión del Comité de Transportes (Hamburgo, República Federal de Alemania), resolución 66.

2/ Asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos, con inclusión de las respuestas a la nota verbal del Secretario General de la UNCTAD relativa a la asistencia técnica y la capacitación (TD/B/C.4/48). El documento lleva incorporados los Add. 1 y 3, agregado el Add. 2, los tres con igual sigla, y se copia mejorando la edición defectuosa del original.

el anexo III incluye otro documento elaborado por el mismo organismo[3/] sobre temas similares que se consideran de interés para los puertos del Istmo Centroamericano.

El anexo IV reproduce una experiencia y los propósitos que condujeron recientemente a la creación de una escuela para la capacitación del personal portuario de la Empresa Portuaria de Chile que puede servir de pauta para propósitos similares en otros países.

Por la importancia que tiene para las actividades portuarias del área centroamericana, se reproduce como anexo V de la resolución 58 (CEC), aprobada en la decimonovena reunión extraordinaria del Consejo Económico Centroamericano verificada en Tegucigalpa, Honduras, el 15 de mayo de 1969.

Cabe mencionar finalmente en este examen de antecedentes lo aprobado en el Seminario Latinoamericano sobre Trabajo Portuario, celebrado en Bogotá, Colombia, que tuvo por tema central las relaciones obrero patronales. Entre las conclusiones a que se llegó en el mismo se anotó la necesidad de establecer verdaderas carreras o profesiones y oficios portuarios a través de los correspondientes adiestramientos a los niveles apropiados. Especial atención se señaló a la necesidad de evitar los conflictos sociales, huelgas y paros, que tan gravemente lesionan las economías de los países, a base del establecimiento de organismos permanentes de conciliación y arbitraje en los que se hallen debidamente representados tanto los obreros como las autoridades y que analicen con la profundidad y la anticipación necesarias los aspectos que puedan dar lugar a situaciones conflictivas; en esa forma adquirirán mayor prestigio los puertos latinoamericanos con el consiguiente beneficio para los trabajadores y para los usuarios del transporte marítimo. En el mismo Seminario se acordó recomendar la creación de una secretaría permanente, para la que se propuso como sede la Cámara de Comercio de Barranquilla, y un "Centro de formación profesional para trabajadores portuarios de América Latina", bajo los auspicios de la OIT.

3/ Creación de un grupo de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos; examen de los estudios y actividades en la esfera del transporte marítimo (TD/B.C.4/49).

/La imposibilidad

La imposibilidad material de que concurra a dicho centro personal centroamericano, en la proporción que convendría que lo hiciera, parece recomendar la creación en el Istmo de uno o más centros de capacitación con similares propósitos.

Se detallan a continuación los antecedentes que han conducido a las recomendaciones que tienden a mejorar los niveles de conocimientos, con el propósito de proporcionar a la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias elementos de juicio suficientes para determinar el tipo de capacitación que considere más apropiado para los puertos del área, y la clase de asistencia que podría solicitarse para contribuir a ese propósito, tanto de la CEPAL y de la OIT como de otros organismos que pudieran proporcionarla.

2. Introducción

El papel primordial de un puerto marítimo consiste en efectuar la movilización de las mercancías entre tierra firme y los barcos que salen o llegan. El elemento humano constituye un factor fundamental para el manejo de la carga, utilizando los equipos e instalaciones de que el puerto dispone; la mano de obra, por tanto, es un elemento indispensable dentro de la generación de servicios que presta una terminal. En la medida que se beneficie la empresa de la calidad del personal deberá participar éste de los mayores ingresos que un trabajo adecuado permita obtener.

Hasta hace poco tiempo no se consideraban como especializadas las labores de los obreros portuarios en la mayoría de los países y de los puertos y, sin embargo, sólo por medio de su adiestramiento puede elevarse su productividad y reducirse en esa forma proporcionalmente los costos totales del manejo de la carga al lograrse servicios más eficientes.

Se precisa tener presente, aparte del adiestramiento en las labores portuarias típicas actuales, los cambios a que dé lugar el avance tecnológico de los medios de navegación, el uso de los métodos modernos de embalaje (cargas unitarias) y las nuevas necesidades de movilización. Habrá que prever, por lo tanto, adiestramientos en técnicas de manejo de equipos cada día más especializados que van incorporándose al servicio de los puertos marítimos.

/El problema

El problema se presentará cada vez más en los puertos centroamericanos, de acuerdo con las especializaciones de las terminales, los equipos que se empleen y las características de los puertos concentradores de carga (primarios, de cabotaje, etc.). El hecho implica la necesidad de llegar a una clasificación de los puertos de la región dentro de un plan coordinado de desarrollo portuario, materia que es objeto de estudio por la SIECA y constituye uno de los problemas de mayor importancia cuya solución corresponderá proponer a la "Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias", dentro del plan de trabajo próximo a establecerse.

Los aspectos portuarios que se anotan más adelante deberán adaptarse a los respectivos casos específicos al ser llevados a la práctica en cada país y puerto, de acuerdo con las condiciones particulares y los servicios a que se dediquen especialmente.

3. Las actividades portuarias

Los volúmenes de carga que se mueven por una terminal donde se manejan diversos tipos de mercancías (homogéneas, graneles, líquidos y carga general) son variables en diferentes épocas del año, dando lugar a períodos de sobrecarga y a bajas estacionales, por ejemplo en la exportación de ciertos productos agropecuarios cuya demanda de servicios portuarios se concentra en algunos meses. También el movimiento de las importaciones es variable debido a la imposibilidad de programar los embarques de los usuarios de manera que permita el aprovechamiento óptimo y matemático de las instalaciones disponibles. A ese motivo se debe el hecho de que las autoridades portuarias o las agencias que operan los puertos tengan que incluir entre sus dotaciones de personal obrero pequeños núcleos de carácter permanente y grandes grupos de carácter eventual, que sólo son llamados a trabajar cuando se requiere.

El personal permanente suele estar constituido por los operadores de equipos, ciertos obreros especializados de los talleres, capataces, chequeros y otros elementos de carácter indispensable. También se suelen contratar con carácter permanente los obreros que realizan labores delicadas, como las cuadrillas de aforo que colaboran con los vistas de aduana, los

/trabajadores

trabajadores de almacenes y otros; forman el grupo mayor que es el de personal eventual, los cargadores y los estibadores. Este personal está generalmente inscrito en registros donde consta su antigüedad, asiduidad, laboriosidad, honradez, etc. Cuando se presenta un barco o se requieren determinadas faenas de movilización interior, el personal eventual requerido es llamado a trabajar por orden de lista.

En algunas terminales, los sindicatos han logrado que el personal labore en forma rotativa; en esos casos el número uno de la lista de eventuales no vuelve a ser llamado mientras no haya recibido trabajo el último del registro. Esta disposición implica un espíritu solidario y el deseo de implantar cierta justicia social pero en realidad resta eficiencia a algunas labores al dar iguales oportunidades de trabajo a los buenos y a los malos elementos. Cuando desean evitar este posible inconveniente, las empresas proporcionan contratos de carácter permanente a los obreros mejor capacitados. Este tipo de contrato permanente puede convenirse con un salario de garantía mínimo para cuando no hay trabajo, que se aumenta al laborar con valores proporcionales a la carga movilizada o cualquier otro sistema en que se conceda al obrero una mayor cantidad cuando trabaja, valores que se recuperan al ser a su vez cobrados por la empresa a sus usuarios; las labores de estos obreros permanentes pueden referirse a la carga o bien pueden consistir en servicios de mantenimiento, o en inspecciones, etc., que se realizan a las instalaciones de la empresa o a los bienes confiados a su cuidado.

Los nuevos métodos para el manejo de la carga ("paletas", "contenedores", etc.) tenderán a agravar el problema de los excedentes de mano de obra, especialmente en los países en desarrollo que disponen de mano de obra en abundancia y de escasas oportunidades de empleo, como los de Centroamérica. Estos nuevos métodos de carga y transporte requerirán una mayor capacitación de los obreros en el manejo del equipo mecánico moderno cuyo uso será cada vez más complicado, y conocimientos sobre la forma de realizar la estiba en la carga de los "contenedores" cuando esta labor se efectúe en las terminales, aparte de conocimientos adecuados para evitar el deterioro de las mercancías. La experiencia aconseja, dado el carácter

/variado

variado del trabajo portuario, que los obreros estén capacitados para desempeñar más de una función para tener más posibilidades de contratación. Esta posibilidad implica para Centroamérica el inconveniente, unido a la mayor mecanización, de que disminuirá el número de obreros requerido y aumentará por lo tanto el número de ellos que quedarán marginados del trabajo. Todas las oportunidades de reducir en esta forma los costos de manejo de la carga portuaria, deberán adoptarse por lo tanto a medida que vayan creándose nuevas industrias susceptibles de absorber esa mano de obra excedente, puesto que la abundancia de obreros subocupados en los puertos con bajísimos ingresos mensuales les obligará a buscar ocupaciones adicionales y constituyen además, un peligro para la seguridad de las mercancías, que debe considerarse esencial para el prestigio de las terminales portuarias.

La irregularidad que caracteriza el trabajo portuario, obliga, por lo tanto, a mantener contingentes excesivos y heterogéneos de personal en espera de trabajo entre el que figuran elementos muy jóvenes junto a elementos casi ancianos, trabajadores fuertes y débiles, sanos y enfermos, alfabetos y analfabetos, etc. Estas circunstancias dificultan los entrenamientos adecuados. Por ese motivo, para poner en práctica los propósitos que se examinan en los capítulos siguientes, será preciso llevar a cabo una selección de los elementos con que se cuenta incluso cuando, por razones de tipo social y político, debe conservarse más del que se necesita.

Tampoco es posible proporcionar de inmediato un entrenamiento apropiado a sus diversos conocimientos, al heterogéneo personal administrativo existente. Quedará a criterio principalmente de sus jefes directos, la selección de los elementos más idóneos y de conocimientos generales más similares, para ser objeto del entrenamiento que después podrán transmitir a sus compañeros y habrá de redundar en el mejoramiento de los servicios a que les destine la empresa.

En cuanto a los elementos directivos, no debe olvidarse que un puerto es el conjunto de una infinidad de actividades a cada una de las cuales corresponde desempeñar una función específica en el manejo de las mercancías. Por su complejidad, hasta los puertos más pequeños tienen muchos rasgos en común con las empresas más grandes. En las grandes terminales

/portuarias

portuarias el grado de especialización sólo es comparable al de las mayores empresas integradas del mundo. Por todas estas razones, el personal directivo de un puerto debe estar capacitado para resolver problemas de la mayor complejidad y diversidad como los que a diario se presentan, y para establecer los métodos que favorezcan la utilización más apropiada de las instalaciones disponibles.

4. Importancia de la mano de obra portuaria

La mano de obra es el principal factor productivo y el determinante de su incidencia en los costos que se producen por esos conceptos, en las operaciones de carga y descarga de las mercancías y en su movilización dentro de los recintos portuarios, depósito en sus áreas abiertas y almacenes, custodia, recepción y entrega.

Sólo cuando los puertos cuentan con personal debidamente calificado en todos los niveles pueden prestar servicios eficientes.

La mano de obra influye tanto en los costos, especialmente en los países desarrollados (en los Estados Unidos un estibador percibe aproximadamente 5.00 dólares por hora) que toda la evolución técnica experimentada por el transporte de carga unificada debe atribuirse, muy especialmente, a esa circunstancia. La revolución de los sistemas de movilización de mercancías se ha debido también a la necesidad de abreviar el tiempo de las operaciones para disminuir a su vez el tiempo de permanencia de las naves en los puertos --que es costosísimo-- y a la necesidad de lograr la mayor seguridad, tanto para que las mercancías no se extravíen como para que no queden averiadas.

Incluyen los servicios portuarios actividades de las más diversas clases como las requeridas por los equipos, instalaciones, aditamentos, espacios, vehículos, etc., la coordinación de los cuales, bien realizada, permite reducir los costos y obtener servicios más adecuados. Es decir, deberán proporcionarse los mejores servicios al costo más bajo y en el menor tiempo posible, principio básico de cualquier actividad económica.

El logro de este propósito puede alcanzarse mejor por la acción regional de los países miembros del Mercado Común y de sus autoridades portuarias.

/Los trabajadores

Los trabajadores encargados de la carga y descarga de la mercancías, los estibadores, suelen especializarse en determinadas funciones y a su habilidad corresponderá un trabajo mejor o peor, con las consecuentes repercusiones para la empresa y para los usuarios. Hasta hace poco tiempo en Centroamérica existía el prejuicio de que las tareas de carga y descarga de mercancías no requerían conocimientos especiales de ninguna clase y que este trabajo, que cualquiera podía realizar, podía remunerarse con jornales muy reducidos.

Al personal administrativo que ingresaba en las empresas tampoco solían exigirle estudios especializados. Su número solía ser también desproporcionado con los requerimientos reales de los puertos centroamericanos, observándose casos en los que el personal de oficinas de la capital superaba la totalidad del empleado en el puerto mismo.

El personal administrativo, como el obrero, debe ser el indispensable y seleccionarse de acuerdo con su preparación y laboriosidad y mateniéndose dentro del número requerido por una organización racional de las labores a realizar.

Por todos estos motivos es indispensable establecer programas regionales de entrenamiento del personal en todos sus niveles, lograr la estabilización de un número adecuado de obreros de planta, efectuar entrenamientos sobre el manejo de aparatos modernos y tratar de reducir el número de obreros eventuales a las justas necesidades de la empresa, de acuerdo con la movilización de volúmenes de carga estimados con base en proyecciones de tráfico debidamente realizadas.

Deberá concederse primordial importancia a contar con profesionales especializados para los trabajos de mantenimiento del equipo mecánico y de las instalaciones; habrá que preparar mecánicos de precisión, técnicos en motores diesel, soldadores de arco, fresadores, torneros, caldereros, etc.; el fomento de talleres particulares podría también evitar ciertas erogaciones a las empresas portuarias como el mantenimiento de una plantilla de personal permanente demasiado numeroso. La instalación de este tipo de talleres puede ser conveniente por lo tanto para las empresas o, de ser instalados por ellas, proporcionar servicio a particulares o a otras empresas en los momentos en que no sean utilizados por los servicios portuarios para evitar su costosa inactividad.

/De gran

De gran importancia para los países en vías de desarrollo, cuyas balanzas de pagos acusan conocidos déficit en el rubro del transporte marítimo, habrá de ser el aprovechamiento de los adelantos técnicos del transporte que pueden dar lugar a rebajas de tarifas, y contribuir a que se reduzca el costo de transporte de los productos básicos de exportación en los mercados tradicionales de ultramar, obteniendo a la vez mejores condiciones de fletes para las importaciones, que por esa reducción de su costo pueden quedar al alcance de los ingresos de mayor número de personas.

En Centroamérica el trabajador portuario (sin calificación en ningún oficio y sin entrenamiento profesional) aprende de lo que ve hacer a sus compañeros; su capacitación es producto por ese motivo de un ejemplo que puede ser bueno o no serlo. Pocas veces se ha puesto a pensar que pueden existir otros procedimientos para realizar esa labor en menos tiempo, en mejor forma y a menor costo.

La incidencia que tiene el capítulo del costo de la mano de obra portuaria en el renglón de los servicios que proporcionan las empresas y la influencia que tiene su calidad en los resultados obtenidos aconsejan mejorar sin tardanza la preparación de cuantos intervienen en las operaciones portuarias para que sus servicios correspondan a las cuantiosas inversiones --184 millones de dólares-- que se están realizando en Centroamérica para mejorar las instalaciones físicas y los equipos de los puertos.

5. La situación laboral en Centroamérica

Como se anotó con anterioridad, aproximadamente 18 500 obreros y cerca de 2 000 empleados laboran en las 26 terminales de calado profundo del área centroamericana.

Como la organización, los fines y la situación jurídica de las empresas que administran los puertos es muy diferente, resulta difícil determinar con exactitud, las dotaciones de personal que se precisarían. Por añadidura, algunos puertos son administrados por las aduanas, otros por empresas de ferrocarriles, otros por empresas concesionarias; muchos obreros y empleados se dedican, además de a sus labores portuarias, a otras labores.

/En la

En la lista siguiente se anota el tipo de organización de las principales terminales del Istmo.

Guatemala

Santo Tomás de Castilla, antes Matías de Gálvez. Administrado por un organismo descentralizado, la "Empresa Nacional Portuaria de Santo Tomás de Castilla", creada por Decreto No. 63, del 18 de julio de 1963.

Barrios y San José. Administrados por la Empresa de Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA), desde el 28 de diciembre de 1968, fecha en que quedó cancelada la concesión a la División Guatemala de IRCA.

Champerico. Administrado por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico, creada por Decreto No. 334, del 29 de junio de 1955.

El Salvador

Acajutla. Administrado por la "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma" (CEPA) creada por Decreto Legislativo No. 455, del 21 de octubre de 1965.

La Libertad. Administrado por la "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma" (CEPA), conforme a Decreto Legislativo No. 455, del 21 de octubre de 1965.

Cutuco-La Unión. Operado en concesión por la empresa "Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica" (FICA), División de El Salvador, desde 1915. Actualmente tiene tarifa de servicio público.

Honduras

Puerto Cortés. Administrado por la Empresa Nacional Portuaria de Honduras, organismo estatal creado por Decreto del Congreso No. 40, del 1o. de diciembre de 1965.

Tela. Concesión otorgada a la empresa Tela Railroad Co.; actuó inicialmente como puerto privado y en la actualidad tiene tarifa de servicio público.

La Ceiba. Concesión otorgada a la empresa Standard Fruit Co. Primero operó como puerto privado para las necesidades de la empresa concesionaria, pero actualmente también presta servicios a diversos usuarios, con tarifa oficial establecida por el estado.

Amapala-San Lorenzo. Administrados por los Servicios de Aduanas de Honduras.

/Nicaragua

Nicaragua

Cabezas. Administrado por la Autoridad Portuaria de Puerto Cabezas, organismo creado en 1968, bajo la supervisión de la Autoridad Portuaria de Corinto.

Isabel. Concesión privada otorgada a la empresa "La Luz Mines, Ltd.", inscrita en el Registro Público Mercantil No. 174, p. 207-216, Tomo III, Libro III, 10 de enero de 1958.

Bluefields. Administrado por los Servicios de Aduanas de Nicaragua.

Corinto. Autoridad Portuaria de Corinto, organismo creado por Ley No. 64, del 25 de enero de 1956.

Puerto Somoza. Concesión otorgada a la Concabesnic Co.

San Juan del Sur. Administrado por el Servicio de Aduanas de Nicaragua.

Costa Rica

Limón. Operado desde 1969 por la Junta de Administración Portuaria y Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), por haberse renegociado la concesión otorgada a la Northern Railway Co.

Puntarenas. Administrado por el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, conforme a Ley No. 1721, del 28 de diciembre de 1953.

Golfito. Concesión privada otorgada a la Compañía Bananera de Costa Rica, desde 1940.

Panamá

Cristobal. Concesionado a la Compañía del Canal de Panamá.

Balboa. Concesionado a la Compañía del Canal de Panamá.

Colón. Administrado por los Servicios de la Aduana.

Panamá. Administrado por los Servicios de la Aduana.

Armuelles. Administrado por el Ferrocarril Nacional de Chiriquí, pero operado en concesión por una firma particular.

Almirante. Concesión otorgada a la United Fruit Co.

/Cabría

Cabría recordar, a propósito de las diversas empresas que administran los puertos, que en un documento presentado a la Primera Reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario[4/] --celebrada en San Salvador, del 13 al 18 de noviembre de 1967-- se estudian importantes aspectos relacionados con la mano de obra en los puertos centroamericanos.

A medida que se han ido creando empresas portuarias autónomas o descentralizadas y han asistido sus directivos a reuniones latinoamericanas, seminarios, etc., ha podido irse unificando el criterio sobre la importancia que tiene la mano de obra y las medidas que deben adoptarse para lograr su adiestramiento.

La creación de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias,[5/] hará más fácil llegar a decisiones sobre las acciones a seguir en este campo, que permitirán mejorar la situación existente.

Al establecer entrenamientos especializados habrá de tenderse además a lograr una formación polifacética que permita obtener trabajadores portuarios adaptables a labores de diversos tipos para poder efectuar apropiadamente distintas tareas que les permitan cambiar de ocupación, según los requerimientos del momento, aparte de tener el conocimiento de las nuevas técnicas de operación y de los modernos equipos.

Cuando todas las labores de las terminales sean realizadas por personal debidamente calificado, tendrán que resultar más eficientes y traducirse en una mayor productividad. Los trabajadores podrán recibir salarios superiores, sus empleos tendrán mayor estabilidad y seguridad y el bienestar que podrá proporcionárseles será también mayor.

Desde otro punto de vista, la capacitación que se persigue habrá de proporcionar al trabajador nuevos alicientes, dará por resultado servicios más eficientes, reducción del tiempo de carga y por lo tanto más bajo costo; es decir, proporcionará resultados más económicos y deberán obtenerse rebajas

4/ Problemas del Transporte Marítimo y de Desarrollo Portuario en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/CCE/SC.3/21; TAO/LAT/75).

5/ Resolución 58 (CEC) del Consejo Económico Centroamericano, Decimonovena Reunión Extraordinaria, 15 de mayo de 1969, Tegucigalpa, Honduras.

/en las

en las tarifas de la mayoría de las terminales centroamericanas. Se correspondería en esta forma a los esfuerzos que realizan los países para mejorar sus puertos en beneficio de los usuarios y, en definitiva, de toda la colectividad.

Toda esta labor, que deberá dar por resultado mejores servicios y rebajas de tarifas, justificaría plenamente reclamar de las Conferencias Navieras y de los Armadores, tarifas de fletes marítimos más razonables, con el beneficio consiguiente para la economía de todos los países del área.

6. Posibilidades de capacitación portuaria a nivel regional

Importa destacar el hecho de que las principales terminales portuarias del área están pasando a ser administradas por empresas autónomas o descentralizadas, empeñadas en programas de mejoras físicas, operacionales y administrativas. Los restantes puertos son de segundo orden y cabe recordar que una de las principales razones que aducen los navieros, para mantener elevadas las tarifas de fletes, es que el número de puertos que debe atenderse en Centroamérica por el tráfico internacional es excesivo. De ahí la necesidad de reducir las terminales de altura.

La decisión de crear estos organismos especializados para operar los puertos principales de cada país puede representar un propósito de especialización que tal vez permita reducir el número excesivo de ellos que actualmente debe ser atendido por las Conferencias Navieras; se trataría de impulsar ciertos puertos concentradores de carga que podrían ser: en el Atlántico, el complejo Santo Tomás de Castilla-Barrios, Puerto Cortés, una terminal de Nicaragua y Limón y, en el Pacífico, un puerto moderno, de atraque directo, en Guatemala (Champerico), otro en El Salvador (Acajutla), un puerto en el Golfo de Fonseca (Corinto) y otro en Costa Rica (Puntarenas). Los puertos restantes sólo atenderían a determinados productos exclusivamente, o serían de cabotaje o pesqueros. Se reduciría así el número actual de estadías a que las Conferencias deben sujetarse.

/Por las

Por las ubicaciones anotadas, puede observarse que se trata de puertos nacionales donde se han creado organismos especializados y en los que se proyecta realizar nuevas construcciones, nuevas etapas de ampliación, instalar mejores equipos y perfeccionar las administraciones.

Las razones alegadas por los principales prestatarios de los servicios navieros que atienden a la región --las Conferencias Navieras-- en las que se basan para promediar las tarifas de fletes uniformemente a toda Centroamérica, ha sido uno de los motivos que ha conducido a que se amplíe la jurisdicción de las empresas portuarias nacionales. También se está procurando introducir en los puertos de cada país los adelantos logrados en el puerto principal. Se pretende evitar que algunos servicios inadecuados se consideren motivo suficiente para anular las mejoras que se han hecho en los 8 puertos principales y no se tomen en cuenta por las Conferencias, que siguen aplicando elevadas tarifas de fletes, cuando no recargos, como sucede en Cortés (Honduras), Limón y Puntarenas (Costa Rica).

La creación de autoridades portuarias nacionales con jurisdicción sobre todos los puertos de un determinado país, se encuentra prácticamente resuelta en Guatemala, Honduras, Nicaragua y Costa Rica y se proyecta llevar a cabo en breve en El Salvador.[6/]

La decisión de los países de crear estas autoridades especializadas con la misión de construir, ampliar, mantener, administrar y operar eficientemente sus puertos, ha servido de base para que el Consejo Económico Centroamericano --recogiendo las recomendaciones de la Primera y Segunda Reuniones

6/ El Decreto Legislativo No. 455, del 21 de octubre de 1965, que creó en El Salvador la "Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma" (CEPA), que administra los puertos de Acajutla y La Libertad, además del ferrocarril nacional, es un instrumento legal que permite a la empresa incorporar Cutuco-La Unión, cuando la concesión actual termine o se renegocie, sin más que agregar una indicación. La CEPA habrá de convertirse por lo tanto en la Autoridad Portuaria Nacional de El Salvador. Por su parte, en Honduras, el Decreto No. 40 del Congreso, de fecha 1 de diciembre de 1965, prevé el traspaso a la Empresa Nacional Portuaria, que actualmente sólo controla Puerto Cortés, cuando dicha empresa se encuentre preparada para ello. Dicha empresa, habrá de ser en consecuencia, para todos los efectos, la Autoridad Nacional Portuaria del país.

del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, órgano subsidiario del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano--resolviera crear, con el carácter de organismo técnico y asesor suyo, la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias.[7/]

En los literales a), b) y c) de la resolución 58, donde se fijan las atribuciones de esa Comisión, se establece que deberá evitarse la multiplicación de pequeñas terminales inadecuadas que obligan a las naves a hacer un número excesivo de recaladas motivadas por escasos volúmenes de carga, que son las que encarecen los fletes de todas las mercancías destinadas a Centroamérica.[8/]

La creación de este organismo a nivel regional habrá de facilitar además el entrenamiento masivo del personal que labora en los puertos de la zona que se propugna y al que la misma resolución 58 (CEC) se refiere en su literal g). Por la importancia que dicha resolución representa para el desarrollo armónico de un plan integral de mejoramiento portuario, se reproduce su texto completo como anexo V de este documento.

El interés de las autoridades portuarias en los cursos de adiestramiento pudo comprobarse ampliamente cuando se solicitó que el realizado por el Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) sobre administración aduanera y portuaria en Honduras, fuera repetido en los otro cinco países del Istmo.

Dichos cursos (con un total aproximado de 60 clases de 50 minutos, impartidas en períodos de dos o tres semanas) han versado sobre legislación aduanera centroamericana (12 horas); convenios del Mercado Común (14 horas); transporte marítimo y funcionamiento eficiente de las terminales portuarias (14 horas); aspectos económicos y administrativos de la operación portuaria (10 horas); relaciones humanas (6 horas); conceptos de administración para el desarrollo (2 horas); autoridades portuarias del país (2 horas).

7/ Resolución 58 (CEC), Decimonovena Reunión Extraordinaria, Tegucigalpa, Honduras, 15 de mayo de 1969.
8/ Véase el anexo 5.

/Al primer

Al primer curso que se celebró en San Pedro Sula, Honduras, asistieron 25 alumnos y al segundo, celebrado en Corinto, Nicaragua, 70. Posteriormente se llevaron a cabo, con éxito, cursos similares en Puerto Barrios, Guatemala y Puerto Limón, Costa Rica.

Los dos países restantes del Istmo se disponían a realizar cursos semejantes en el momento de redactarse este documento. Cabría considerar la posibilidad de que en el programa colaboren organismos regionales e internacionales como el Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP), la Secretaría del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA) --de la que depende la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias-- el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE); la Organización Internacional del Trabajo (OIT); la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OMCI), la Comisión del Transporte Marítimo de la Conferencia sobre Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas (UNCTAD), y, por supuesto, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

En algunos países del área existen Centros Nacionales de Productividad con los que convendría tomar contacto para conocer sus posibilidades de colaboración en el entrenamiento que se persigue, y en México funciona el Centro Nacional de Productividad que ha ofrecido su colaboración.[9/]

Las materias que se imparten en los cursos regulares de dicho Centro se publican en los folletos que proporciona esa institución de la que pueden solicitarse.

7. Tipos de capacitación

Los distintos tipos de labores y responsabilidades que corresponden al personal que labora en una terminal portuaria aconseja establecer tres tipos de capacitación:

a) A nivel elemental, destinada a los obreros manuales;

b) A nivel intermedio, destinada a funcionarios, y

c) A nivel superior, que se dirigiría a los directivos.

9/ Centro Nacional de Productividad, A.C., Manuel Ma. Contreras 133, México 4, D. F.

/a) Nivel

a) Nivel elemental

Ya se ha señalado que en la mayoría de los puertos centroamericanos hay exceso de mano de obra, especialmente de movilizadores o estibadores, y que el trabajo requerido es muy variable, tanto de un día para otro como de una a otra época del año. Estas características recomiendan matener un número reducido de personal de planta y una cantidad mayor de personal eventual. También se ha hecho referencia a los diversos sistemas que se siguen para dar ocupación a los obreros eventuales y a la conveniencia de clasificar por sus habilidades este tipo de obreros. El personal de planta debe ser el primero en beneficiarse de un programa de adiestramiento, que debe proporcionársele en el puerto mismo, puesto que el "texto" principal serían las instalaciones y los elementos que se utilizan para las diversas operaciones.

Como resultaría difícil retirar obreros para su entrenamiento, podrían constituirse "equipos móviles" de "maestros" especializados en diversas actividades (recepción y entrega de la carga, estiba y desestiba, manejo de equipos, mantención de los mismos; prevención de accidentes, aspectos de seguridad, etc.) por lapsos determinados, a fin de entrenar a los grupos de obreros seleccionados en el lugar donde laborasen. El adiestramiento tendería a mejorar los métodos habituales y a instruir al grupo en otras labores susceptibles de ser desempeñadas por sus componentes para diversificar sus posibles ocupaciones. Una vez concluido el programa de adiestramiento del personal permanente, se emprendería la capacitación, por grupos, del personal eventual, previamente clasificado.

Estos programas de adiestramiento dependerán de lo que la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias decida en definitiva y sus resultados, muy principalmente, del interés que muestren los participantes y de la atención que los departamentos de cada empresa concedan a esta tarea. Los puertos manejados por empresas portuarias nacionales en los que convendría establecer labores de este tipo son los siguientes:

Guatemala: 1) Santo Tomás de Castilla; 2) Barrios, y 3) Champerico. (San José, que depende de la "Empresa de Ferrocarriles de Guatemala"--FEGUA-- es operado, en concesión, por Agencias Marítimas, S. A.)

/El Salvador

El Salvador: 4) Acajutla y 5) La Libertad;

Honduras: 6) Puerto Cortés;

Nicaragua: 7) Corinto y 8) Puerto Cabezas;

Costa Rica: 9) Limón y 10) Puntarenas.

La Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias habrá de pronunciarse sobre la conveniencia de proporcionar instrucción en las terminales que manejan en la actualidad las aduanas, muchas de las cuales deberán pasar a depender de organismos nacionales, todavía en proceso de formación en algunos países del Istmo.

El plan básico de entrenamiento requeriría contar con un "equipo móvil de adiestramiento portuario" que en un plazo que se calcula en un tiempo por puerto no inferior a tres meses, adiestraría a los núcleos básicos de obreros permanentes a fin de que los mismos se encargasen de transmitir después las enseñanzas recibidas al personal restante; el programa proyectado de capacitación requerirá, en consecuencia, como mínimo, dos años para llevarse a la práctica en todos los puertos del Istmo.

El costo de este entrenamiento podrá establecerse con cierta aproximación cuando se conozca la colaboración que podría obtenerse de la OIT, de los Centros Nacionales de Adiestramiento, del ICAP o de otros organismos nacionales, regionales o internacionales.

Un grupo de estudios, que podría nombrar la Comisión y que contara con la asesoría de CEPAL, presentaría sugerencias de necesidades financieras y de fuentes de financiamiento que permitieran a la misma definir lo pertinente y señalar, en su caso, el momento de iniciar el programa integral de entrenamiento.

b) Nivel intermedio

La sola circunstancia de que dos importantes empresas de la región --la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) de El Salvador y la Autoridad Portuaria de Corinto, de Nicaragua,-- hayan expresado repetidamente la necesidad de emprender lo antes posible un programa de entrenamiento para sus funcionarios que les permita disponer del personal que debe

/corresponder

corresponder al tipo de las modernas instalaciones y equipos con que dichas organizaciones cuentan, revela el convencimiento que tienen numerosos ejecutivos portuarios de la mejoría que podría lograrse en la productividad de todas las terminales por ese procedimiento. Inicialmente se precisaría clasificar el personal disponible, de acuerdo con sus diferentes niveles de conocimiento, para que recibiera sus enseñanzas en una "Escuela Portuaria" que podría instalarse en algún puerto de la región o quedar incorporada a un organismo regional, como el ICAP, o algún instituto educacional diferente.

En la "Escuela Portuaria" se proporcionaría la debida preparación a los funcionarios que trabajasen en los departamentos técnicos, operacionales o administrativos de los puertos, a base del programa que se estableciera, otorgándose a quienes aprobaran las materias un certificado que acreditara la capacitación recibida.

Corresponderá a la Comisión adoptar acuerdos sobre la estabilidad del personal portuario y el posible establecimiento de un escalafón en el que para ascender cabría señalar preferencia a los conocimientos y al interés demostrado en el desempeño de las labores sobre la circunstancia de antigüedad, por ejemplo. Con un sistema de ascensos así determinado, el certificado de la "Escuela Portuaria" podría llegar a considerarse un requisito básico para cualquier promoción. Los anexos II, III y IV contienen información sobre las materias y tiempo de duración de los cursos que la Escuela podría organizar.

Cabría asimismo la posibilidad de que el adiestramiento a este nivel también conviniera establecerlo en los lugares de trabajo, por lo menos en alguna etapa, puesto que el propio puerto puede ser un buen motivo de enseñanza. También podría estudiarse la conveniencia de fomentar las visitas recíprocas entre el personal de los puertos de la región para que pudieran conocerse los problemas y experiencias en una forma práctica.

El costo de este tipo de capacitación dependerá de las características que a la misma señalen en definitiva las autoridades de los puertos y los miembros de la Comisión. Se comprende que si la instrucción se proporciona totalmente en el lugar donde cada uno labora, el costo de la enseñanza será menor; en cambio será más alto el que habrá de representar para cada empresa el traslado y mantenimiento del alumno en el lugar donde la Escuela pudiera instalarse.

/c) Capacitación

c) Capacitación a nivel superior

Ya se ha dicho que la complejidad de las actividades de un puerto es proporcional a la magnitud de las instalaciones que maneja, y que pocas veces se alcanza en las empresas industriales más importantes. Los problemas que deben resolverse son por ese motivo variados y siempre presentan el carácter de urgentes. Se requieren por lo tanto ejecutivos con una preparación excepcional para que estén en capacidad de adoptar resoluciones acertadas y rápidas. Las autoridades portuarias suelen atribuir en casi todo el mundo la mayor importancia a la estabilidad de sus directivos, que con frecuencia se jubilan en cargos a los que ascendieron por su excepcional competencia.

En Latinoamérica carecen prácticamente de estabilidad los ejecutivos portuarios, salvo excepción, y la experiencia que llegan a adquirir al frente de una empresa portuaria se suele perder con el cambio frecuente de estos funcionarios. De ello se deriva la necesidad de establecer una capacitación que sustituya o complemente, en lo posible, conocimientos que muchas veces requieren largo años de experiencia, sin perjucio de que se persiga una mayor y conveniente estabilidad.

Corresponderá a la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias abogar por lograr la mayor estabilidad posible para los directivos portuarios, puesto que esa estabilidad, unida a los cursos de entrenamiento, permitiría disponer de mejores adiestradores. Deberá fomentarse asimismo la asistencia de los directivos portuarios a los seminarios especializados que organizan las Naciones Unidas, y a las reuniones portuarias latinoamericanas y centroamericanas, donde quedarían enterados de los problemas de otros puertos y de las soluciones aplicadas a ellos y dispondrían de literatura especializada internacional de toda clase de organismos. A este respecto podría solicitarse de la SIECA, el ICAP y la CEPAL la preparación de seminarios sobre temas especialmente dirigidos a los portuarios de la región. Estos seminarios podrían llegar a constituirse en reuniones periódicas donde se analizarían los problemas comunes y se examinarían los programas de capacitación establecidos para conocer sus resultados y proceder a las rectificaciones aconsejables.

/Dichas

Dichas reuniones permitirían examinar documentos de interés para la región, como los que elaboran la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD y otros organismos, y adoptar los acuerdos correspondientes a su respecto, cuando se estimara necesario.

8. Conclusiones

Se realiza actualmente en Centroamérica un esfuerzo considerable para mejorar las terminales portuarias; se han aprobado con ese objeto elevadas inversiones; se han constituido empresas autónomas o descentralizadas para la operación de los puertos y se estudia la creación de autoridades portuarias con jurisdicción nacional, en los países donde no existen todavía, que tienen por objeto realizar los programas que los gobiernos han establecido sobre el particular; se ha creado la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias como órgano técnico y asesor de la integración. Todo ello debe ser complementado con la capacitación de quienes trabajan en los puertos y manejan sus instalaciones y sus equipos.

La mejor forma en que esa capacitación deberá llevarse a cabo deberá ser decidida por la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, así como el procedimiento de establecer --por medio de un Grupo de Estudios, en una o más reuniones convocadas al efecto, o en otra forma-- los programas y actividades que se consideren más apropiados.

/Anexo I

Anexo I

EL PROGRAMA DE PUERTOS AMIGOS DE LA ORGANIZACION DE LOS ESTADOS AMERICANOS Y DE LA ASOCIACION AMERICANA DE AUTORIDADES PORTUARIAS*

* Anexo a la resolución XIII de la Quinta Reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos, Lima, Perú, 1965.

Introducción

El Programa de Puertos Amigos de la Organización de los Estados Americanos y de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias es el resultado del esfuerzo mutuo de contribuir al progreso de los puertos de América.

Mediante la atención a la urgente necesidad de extender el adiestramiento práctico en el trabajo y, por ende, mejorar el nivel y aumentar el número de profesionales que se requieren para la eficiente administración, operación y desarrollo de los puertos de América, se marca el inicio de un programa regular y continuo, cuyo objeto fundamental es lograr el máximo grado de desarrollo y rendimiento de los puertos.

De acuerdo con las políticas fijadas en el programa de estas organizaciones, todos los niveles de la labor de administración, operación y desarrollo de los puertos de un país deben confiarse a personal profesionalmente capacitado; por tanto, es indispensable impartir adiestramiento especial, y estas organizaciones han manifestado estar dispuestas a hacerlo.

Además de la capacitación profesional y práctica en el trabajo que se prevé en el programa, las relaciones que se establecen proporcionarán medios más directos y frecuentes de intercambio de información técnica entre los puertos del Hemisferio.

Antecedentes

El programa emanó de una resolución adoptada por unanimidad por la Asociación Americana de Autoridades portuarias en su Quincuagésima Primera Reunión Anual celebrada en Baltimore, Maryland, en octubre de 1962 y en las siguientes. Por voto unánime se incorporó a la Resolución XIV aprobada por la Segunda Conferencia Portuaria Interamericana el 7 de junio de 1963, y luego se lo encomendó a un comité especial de la AAPA y al Comité Técnico Permanente de Puertos, los cuales debían trabajar en estrecha colaboración entre ellos y con otras entidades portuarias de los Estados americanos.

/Alcance

Alcance del programa

En la forma en que se ha ideado, con el programa se establecerá en el Continente un sistema de Puertos Amigos y se obtendrán los siguientes beneficios:

1. Ofrecer mayores oportunidades al personal portuario de toda categoría para que reciba adiestramiento práctico en el trabajo y en otros puertos.

2. Facilitar la consulta sobre problemas portuarios de interés mutuo y el acceso al asesoramiento técnico en problemas particulares.

3. Incrementar el canje de información técnica.

4. Establecer relaciones de amistad entre los profesionales del Hemisferio que se dedican a la labor portuaria.

Administración

La administración de este programa se guiará por las decisiones y recomendaciones de los comités de Puertos Amigos de las organizaciones patrocinadoras.

La oficina del Director Ejecutivo de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias y la del Secretario Técnico del Comité Técnico Permanente de Puertos de la OEA servirán de centro de comunicación y enlace con los puertos y se encargarán de:

a) Estudiar asuntos del programa y servir de secretarías de sus respectivos comités de Puertos Amigos;

b) Mantener estrecho enlace entre ellas para atender en forma rápida y eficaz las solicitudes de las autoridades portuarias y el despacho de información;

c) Llevar registro de las labores del programa con el fin de preparar informes para las respectivas organizaciones;

d) Tramitar las solicitudes de adiestramiento de personal recibidas de las autoridades portuarias, ayudando en lo posible a colocar a los solicitantes en organizaciones apropiadas de acuerdo con sus conocimientos prácticos, experiencia y vocación;

e) Administrar el programa con el mínimo de formalidades y con la flexibilidad que permita el funcionamiento normal y eficaz.

/El adiestramiento

El adiestramiento del personal se rige completamente por el reglamento especial adoptado para esta fase del programa y que se anexa al presente informe.

La consulta sobre problemas de interés mutuo puede ser una fase de gran importancia para establecer las relaciones previstas por las dos organizaciones patrocinadoras. Se espera que dichas consultas llenen la necesidad de asesoramiento técnico y sirvan de orientación a las autoridades portuarias solicitantes para la resolución de sus problemas.

Si se desea conocer mejor algún tema particular, se puede obtener la información necesaria mediante los buenos oficios de las dos secretarías, que estarán en condiciones de presentar dicho tema a la consideración de personas más capacitadas y éstas, a su vez, prepararán las respuestas para remitirlas al solicitante de la consulta.

Se sobreentiende que el intercambio normal de tarifas, publicaciones determinadas, informes especiales, etc. constituirá una ventaja muy importante del programa, y para lograrlo hay que dirigir las consultas a la secretaría apropiada.

En la misma forma, los puertos participantes de las organizaciones patrocinadoras podrán, como parte del programa de establecimiento de relaciones, intercambiar visitas de profesionales dedicados activamente al uso o prestación de servicios portuarios.

El programa no será rígido y, por tanto, podrá ampliarse o reorientarse por acuerdo mutuo de los patrocinadores por intermedio de sus respectivos comités.

Reglamento del Programa de Adiestramiento del Sistema de Puertos Amigos

Introducción

Este reglamento se ha formulado con un mínimo de normas para que el programa marche en forma ordenada. La idea central es que el programa sea informal y flexible y que requiera el mínimo de procedimientos administrativos.

Clases y niveles de adiestramiento

El adiestramiento que ofrece el programa de Puertos Amigos abarca todos los campos de especialización relativos a la administración, operación y desarrollo de los puertos y todos los niveles que exigen las necesidades de los puertos interesados. El adiestramiento será práctico y en el trabajo, de manera que las personas que se adiestran observen de cerca los problemas que enfrentan los puertos o los aspectos particulares que son el objeto de su estudio.

Quienes pueden solicitar

Cualquier persona patrocinada por una autoridad portuaria, por una entidad miembro de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias o por una institución gubernamental o comercial, que por la naturaleza de su empleo esté estrechamente vinculada a los problemas portuarios. Dicha persona, después de recibir su adiestramiento, regresará al país de origen y reanudará sus funciones en la institución a que pertenecía, a fin de que su capacitación contribuya al fortalecimiento de su organización. Si las circunstancias lo justifican, podrá recibir adiestramiento simultáneo más de una persona perteneciente a la misma organización portuaria.

Lugar de adiestramiento

Se impartirá el adiestramiento en cualquier puerto participante de los países miembros de la Organización de los Estados Americanos o de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias, si previamente la autoridad portuaria solicitante y las secretarías de la OEA y de la AAPA, convienen en que es el puerto más conveniente para la capacitación del candidato.

/Duración

Duración del adiestramiento

Deberá acordarse en cada caso de acuerdo con el ramo de especialización requerido.

Obligaciones del puerto que ofrece el adiestramiento

1. El puerto que patrocina al postulante deberá proporcionar supervisión adecuada y directa.

2. Facilitará el trabajo y pondrá a disposición sus instalaciones.

3. Permitirá la máxima participación posible en la clase de trabajo que sea objeto del adiestramiento.

4. Al terminar el curso de adiestramiento, la autoridad portuaria entregará a la persona que ha recibido el entrenamiento una carta que describa los alcances y duración de su adiestramiento, con las observaciones que se estimen convenientes. Se enviará una copia de esta carta al puerto de origen y a la secretaría correspondiente.

5. El puerto patrocinador puede dar por terminado el curso si, a su juicio, no se pueden alcanzar los objetivos para los que fue admitido el postulante. Se deberá presentar a las Secretarías correspondientes un informe detallado de dicha terminación.

6. Los puertos que tengan experiencia especial en instalaciones de utilidad particular para el personal de otros puertos del Hemisferio deberán poner este hecho en conocimiento de las Secretarías respectivas, a fin de que puedan aprovecharse plenamente dichas oportunidades. Así, por ejemplo, algunos puertos pueden ser expertos en el manejo de pescado, de mercaderías a granel o de otros productos especiales, y ese conocimiento puede ser de inestimable valor para otro puerto si se lo adquiere en una organización que tiene experiencia en ese campo.

7. Igualmente es esencial que las autoridades portuarias hagan conocer sus necesidades a las Secretarías respectivas, con el fin de que se informe sobre ellas a los puertos que puedan ofrecer oportunidades para adiestrar personal.

/Obligaciones de

Obligaciones de las personas que reciben adiestramiento

Los solicitantes o las personas que han sido propuestas por sus gobiernos u organizaciones portuarias, al aceptar este curso de adiestramiento, se comprometen a:

a) Viajar al país donde van a recibir su adiestramiento en la fecha que les sea indicada;

b) Aceptar las condiciones y asignaciones establecidas para su adiestramiento;

c) Trabajar activamente en el logro de los objetivos de su adiestramiento;

d) Observar el horario, las normas y reglamentos de la organización que los ha admitido y acatar sus procedimientos;

e) Cumplir con las leyes y reglamentos del país en el que se encuentran y abstenerse de toda actividad política o comercial;

f) Al terminar su adiestramiento, regresar al país de origen y reasumir sus funciones en la organización o institución a la que pertenecían.

Obligaciones de los puertos solicitantes

Antes de enviar una solicitud de adiestramiento, la autoridad portuaria solicitante deberá estar segura de que al terminar el curso de adiestramiento el postulante convenga en regresar a su organización patrocinadora, a fin de que ambos puedan aprovechar los beneficios del programa.

Requisitos

Se harán los arreglos de adiestramiento para cada individuo y variarán de acuerdo con las necesidades u objetivos. Se dará preferencia a las personas que tengan suficiente experiencia para captar los aspectos esenciales de la situación en sus propios campos, sea por su propia experiencia o por su educación, y su designación no dependerá de su preparación universitaria. Es esencial que conozca el idioma del país en el que se impartirá el adiestramiento, a menos que el puerto dispongade facilidades para adiestrar al candidato en su propio idioma.

/Gastos que

Gastos que sufraga el programa de adiestramiento

El candidato recibirá su pasaje y viáticos, mientras dure el curso de capacitación, de la Autoridad Portuaria u organización que solicitó su colocación, y durante este tiempo también continuará recibiendo su sueldo regular. El puerto que lo admite o capacita proporcionará los medios de adiestramiento que respondan a las finalidades requeridas, inclusive la supervisión por personas debidamente capacitadas en el trabajo de interés del candidato. Esto de ninguna manera excluye la posibilidad de cualquier subvención posterior del programa de la Alianza para el Progreso en favor del postulante considerado en este programa.

Tramitación de solicitudes de adiestramiento

Cualquier autoridad portuaria, entidad gubernamental o comercial que se dedique a actividades portuarias y necesite adiestramiento adicional o específico para su personal, así como cualquier persona vinculada a las labores portuarias, podrá solicitar ese adiestramiento.

Las solicitudes deberán transmitirse por intermedio de la autoridad portuaria del país de origen al Secretario Técnico del Comité Técnico Permanente de Puertos, quien coordinará las comunicaciones entre todos los puertos de América y, en forma similar, el Director Ejecutivo de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias se encargará de las solicitudes de los puertos o entidades miembros de esta organización.

Las solicitudes serán atendidas por las dos secretarías, que se consultarán para que todos los detalles sean tramitados rápidamente y a satisfacción de todas las partes interesadas en el adiestramiento. Si se presenta algún problema que no pueda solucionarse mediante los buenos oficios de estas secretarías, se recurrirá al asesoramiento individual o conjunto de los Comités de Puertos Amigos o de sus Presidentes.

El propósito de este programa es hacerlo flexible y así reducir los procedimientos a un mínimo de detalles, para lograr la máxima eficacia en beneficio de las autoridades portuarias participantes. Las solicitudes del puerto se considerarán aceptadas en el momento de su recepción, evitando así que las secretarías seleccionen o certifiquen a los postulantes.

/Iniciación

Iniciación del Programa

Tan pronto el comité de la OEA o el de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias resuelvan la aplicación del programa, las personas o puertos interesados podrán someter sus solicitudes en la forma en que se ha indicado.

Informe sobre el programa de adiestramiento

Se preparará un informe del progreso del programa, de los problemas, recomendaciones y observaciones, para presentarlo en las reuniones regulares del Comité Técnico Permanente de Puertos o al Directorio de la Asociación Americana de Autoridades Portuarias. La preparación del informe estará a cargo de los comités respectivos del Programa de Puertos Amigos.

/Anexo II

Anexo II

ASISTENCIA TECNICA EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS, CON INCLUSION DE LAS RESPUESTAS A LA NOTA VERBAL DEL SECRETARIO GENERAL DE LA UNCTAD RELATIVA A LA ASISTENCIA TECNICA Y A LA CAPACITACION

(Nota de la Secretaría de la UNCTAD)*

* Reproducción del documento TD/B/C.4/48 de la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, elaborado para el Tercer Período de Sesiones de la Comisión del Transporte Marítimo, celebrado en Ginebra, el 9 de abril de 1969, como Tema 9 del programa provisional.

INDICE

/Introducción

Introducción

1. En el segundo período de sesiones de la Conferencia, "...los representantes de varios países en desarrollo sugirieron que la secretaría de la UNCTAD preparase un informe sobre el tipo de asistencia que las Naciones Unidas podrían facilitar a los países en desarrollo en la esfera del transporte marítimo y sobre la clase de ayuda que los países desarrollados estaban en condición de ofrecer". (Véase el párrafo 33 del anexo VII D de las Actas de las conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo, segundo período de sesiones, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: E.68.II.D.14, pág. 339.) Atendiendo a esta sugerencia se somete el presente documento a la Comisión del Transporte Marítimo para su información.

Asistencia técnica bilateral en materia de transporte marítimo y puertos

2. Con objeto de proporcionar datos sobre la ayuda que los países desarrollados y determinados países en desarrollo con una gran marina mercante están en condiciones de ofrecer, el Secretario General de la UNCTAD envió, el 27 de septiembre de 1968, una nota verbal a 23 gobiernos[1/] solicitando información. La parte esencial de dicha nota, reproducida en el apéndice I, se refiere a cuestiones relativas a los programas de formación en materia de transporte marítimo, a la asistencia técnica distinta de la formación, a los programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas, y al procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica.

3. El 15 de febrero de 1969, 18 gobiernos[2/] habían contestado a la nota verbal. En el apéndice II se da un resumen de dichas respuestas. Toda respuesta posterior se publicará en adiciones al presente documento.

1/ Argentina, Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Grecia, India, Israel, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Federal de Alemania, Suecia, URSS y Yugoslavia.

2/ Australia, Bélgica, Brasil, Canadá, Dinamarca, España, Estados Unidos de América, Finlandia, Francia, Grecia, India, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Suecia.

/Asistencia

Asistencia técnica multilateral en materia de transporte marítimo y puertos dentro del sistema de las Naciones Unidas

4. Las organizaciones pertenecientes al sistema de las Naciones Unidas facilitan asistencia técnica para el desenvolvimiento del transporte marítimo y de los puertos en los países en desarrollo. Las funciones de los órganos del sistema de las Naciones Unidas, dejando aparte las mismas Naciones Unidas, y de otras organizaciones intergubernamentales o no gubernamentales vienen descritas en las partes correspondientes del documento TD/B/C.4/49 y Add.1: Examen de los estudios y actividades en la esfera del transporte marítimo y los puertos que llevan a cabo otras instituciones del sistema de las Naciones Unidas, así como organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. (Véanse en particular el capítulo IV, relativo a la Organización Internacional del Trabajo (OIT), al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y las organizaciones afiliadas al mismo, y a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI); y el capítulo V, relativo a los bancos de desarrollo regionales y otras organizaciones intergubernamentales.)

5. Las Naciones Unidas[3/] (con el considerable apoyo del Departamento de Asuntos Sociales y Económicos, de las comisiones económicas regionales y de la UNCTAD) facilitan asistencia técnica a los gobiernos de los países en desarrollo, a petición de éstos, en todas las cuestiones relativas al transporte marítimo y a los puertos dentro de su esfera de competencia. Esta asistencia comprende servicios de expertos para asesorar a los gobiernos en una gran variedad de cuestiones que van desde el estudio de las políticas generales hasta los problemas de detalle que plantea la formulación y aplicación de proyectos; servicios de personal ejecutivo y técnico que deba integrarse en la administración pública de los Estados beneficiarios con arreglo a un plan de complemento de sueldos (OPAS), concesión de becas a los nacionales de los países en desarrollo para que puedan

3/ La descripción de la asistencia técnica prestada por las Naciones Unidas está basada en un memorándum de la Oficina de Cooperación Técnica del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales Secretaría de las Naciones Unidas, enero de 1969.

/completar su

completar su formación técnica en instituciones docentes o capacitarse en las mismas empresas y organizaciones; celebración de reuniones internacionales, seminarios y cursos de formación en el plano regional o interregional, destinados a facilitar el intercambio de experiencia entre el personal técnico y ejecutivo de los países en desarrollo.

6. En términos más específicos, la competencia de las Naciones Unidas en lo que respecta al transporte marítimo abarca esencialmente los servicios de transporte marítimo, los estudios cartográficos e hidrográficos, la legislación sobre transporte marítimo y el desarrollo y funcionamiento de los puertos, así como los problemas relativos a la viabilidad y perfeccionamiento de ciertos tipos de buques especiales. El alcance de la asistencia técnica que las Naciones Unidas pueden prestar dentro de la esfera de su competencia viene brevemente descrito en los siguientes párrafos:

a) Servicios de transporte marítimo

Establecimiento, desarrollo y expansión del transporte marítimo nacional o regional y de otros servicios de transporte marítimo; explotación comercial, empleo y utilización de buques y servicios de transporte marítimo; dirección y administración de los servicios de transporte marítimo (salvo los específicamente relativos a la seguridad).

b) Leyes, reglamentos y convenciones

Todas las leyes y reglamentaciones relativas al transporte marítimo en la forma anteriormente descrita,

c) Desarrollo de puertos e instalaciones anexas

Todo lo relativo al establecimiento, desarrollo, explotación y administración de puertos, incluida la construcción y ampliación de puertos e instalaciones portuarias y de la infraestructura necesaria; proyectos, trazado y construcción de puertos, equipo para operaciones de carga y descarga (distinto del de a bordo) y conservación y funcionamiento de este equipo;

/técnicas de

técnicas de manipulación de la carga, corriente de tráfico, instalaciones para el transporte por aguas interiores con él relacionado; obras de ingeniería de puertos y los destinados al tráfico de cabotaje, etc.

d) Estudios cartográficos e hidrográficos

Creación y ampliación de servicios nacionales de investigación hidrográfica y cartografía de las aguas territoriales, ribereñas y coteras, y de las vías de navegación internas; investigaciones hidrográficas para el trazado de cartas de las aguas territoriales ribereñas y costeras, y las vías de navegación internas, y para prospecciones minerales en aguas próximas y alejadas de la costa, construcción de puertos y otras obras de ingeniería; equipo para la investigación hidrográfica y técnicas de investigación; formación en materia de investigación hidrográfica, trazado de cartas y técnicas para su reproducción.

e) Buques especiales

Aplicación, utilización, viabilidad y desarrollo comercial de tipos especiales como naviplanos, acuaplanos, buques containers, LASH, etc.; creación, desarrollo, explotación y administración de los servicios que utilizan dichos buques.

f) Formación

Toda la formación relacionada con las actividades antedichas al nivel profesional y directivo (con exclusión del personal embarcado).

7. Las actividades operacionales anteriormente descritas se financian mediante contribuciones voluntarias de los gobiernos, por conducto del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) con sus dos sectores, Asistencia Técnica y Fondo Especial, y mediante asignaciones en los presupuestos anuales de las Naciones Unidas, con arreglo a las reglamentaciones en vigor. En particular, las Naciones Unidas sólo prestan asistencia a los gobiernos que la solicitan por mediación del representante residente.

/8. Las

8. Las funciones relativas a la extensión del apoyo orgánico y la prestación de servicios para las operaciones del transporte marítimo y los puertos han sido asignadas en las Naciones Unidas al Departamento de Asuntos Sociales y Económicos y a la secretaría de la UNCTAD, por acuerdo entre las autoridades competentes. La distribución de la competencia entre estas dos dependencias se ha efectuado en líneas generales de la siguiente forma:[4/]

"14. En lo relativo al transporte marítimo y a los puertos, caerán dentro de la competencia de la UNCTAD las investigaciones sobre los aspectos económicos y sobre el impacto de la tecnología en esos aspectos económicos, así como el apoyo orgánico y la prestación de servicios al PNUD y a los programas ordinarios de asistencia técnicas en esas materias.

"15. Del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales dependerán todas las formas de transporte terrestre, así como las vías de navegación internas y los servicios de navegación costera y de cabotaje, incluidas las instalaciones portuarias en la medida en que estén relacionadas con esos servicios, sea que intervengan en el transporte interno de mercancías o en el internacional, y la prestación de servicios sustantivos al PNUD y a los programas ordinarios de asistencia técnica correspondientes a esas actividades.

"16. En lo que se refiere a los casos que suponen el empleo coordinado de más de un modo de transporte (plurimodal) o que entran dentro de la competencia y atribuciones de más de un departamento u órgano, la coordinación general de las actividades corresponderá al Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. No obstante, cuando se trate de algunos aspectos concretos, el Departamento velará porque se lleven a cabo las consultas adecuadas con el departamento o el órgano competente o porque se le encomendará la cuestión según convenga.

"19. Se entenderá que los términos "transporte marítimo" y "puertos" que aparecen en el párrafo 14 comprenden todos los servicios de transporte marítimo internacionales y nacionales (transoceánicos y de cabotaje), con la salvedad de que, en los casos en que el fomento del transporte de cabotaje esté o vaya a estar ligado con el transporte terrestre o pueda competir con él, el Departamento coordinará sus actividades con las de la UNCTAD y consultará con ella en lo que respecte al transporte marítimo."

4/ Véanse los documentos E/4462 y TD/66/Supp.1, titulados ambos <u>División de responsabilidades entre las dependencias de la secretaría de las Naciones Unidas que se ocupan de cuestiones relativas al transporte marítimo</u>, en los que figura el texto íntegro del acuerdo. Este acuerdo fue refrendado por la resolución 1373 (XLV) aprobada por el Consejo Económico y Social en su 35o. período de sesiones, y por la resolución 6 (II) del segundo período de sesiones de la Conferencia. Los cambios administrativos que fue preciso introducir en la secretaría entraron en vigor el 1o. de enero de 1969.

/9. Las

9. Las secretarías de las comisiones económicas regionales son responsables de las actividades relativas al transporte terrestre y marítimo y a los puertos, en el plano regional (véase el documento TD/B/C.4/49, capítulo III)

10. En su vigésimo tercer período de sesiones, la Asamblea General, por su resolución 2401 (XXIII), decidió (véase el apéndice III) que la UNCTAD fuera una organización participante en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

11. Con objeto de determinar el alcance y magnitud de las obligaciones de las Naciones Unidas en lo que respecta a la asistencia técnica en la esfera del transporte marítimo y de los puertos, la secretaría del PNUD reunió en diciembre de 1968 la información que figura en los dos cuadros reproducidos en el apéndice IV. En el cuadro A se indican los proyectos del Fondo Especial cuya ejecución no ha terminado aún, mientras que en el cuadro B se incluyen los proyectos del sector Asistencia Técnica del PNUD también sin terminar. Por lo que respecta a algunos de esos proyectos, hay que señalar que el desarrollo del transporte marítimo y de los puertos constituye sólo una parte de proyectos de mayor envergadura que se refieren al transporte en general.

12. La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) y las Naciones Unidas han llegado a un acuerdo (véase el apéndice V) sobre sus respectivas esferas de competencia en lo que respecta a la prestación de asistencia en virtud del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en materia de transporte marítimo. El Consejo de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental examinó y aprobó dicho acuerdo el 27 de junio de 1967, durante su 18o. período de sesiones (véase también el informe anual de la OCMI, 1968, párrafo 23). Este acuerdo se refiere a la división de responsabilidades entre la UNCTAD y la OCMI en el campo de la asistencia técnica. A este respecto, cabe también señalar la declaración conjunta del Secretario General de la OCMI y el Secretario General de la UNCTAD de fecha 18 de agosto de 1965.[5/]

5/ Véanse los documentos oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, tercer período de sesiones, suplemento No. 2, Informe de la Comisión del Transporte Marítimo sobre su primer período de sesiones (TD/B/36/Rev.1-TD/B/C.4/Rev.1) anexo VI.

/Apéndice I

Apéndice I

NOTA VERBAL DEL SECRETARIO GENERAL DE LA UNCTAD DE FECHA 27 DE SEPTIEMBRE DE 1968

..."y tiene el honor de comunicar al Gobierno de Su Excelencia su intención de presentar a la Comisión del Transporte Marítimo, en su tercer período de sesiones, un informe sobre la disponibilidad y contenido de asistencia técnica bilateral y multilateral en materia de transporte marítimo y puertos, incluidos los medios de formación, y sobre los procedimientos para obtener dicha asistencia. Este informe, en el caso de que sea aprobado por la Comisión, podría ser utilizado como guía por los gobiernos de los países en desarrollo que requieran asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos.

El informe debería servir asimismo para atender la solicitud, formulada en el párrafo 33 del informe de la Cuarta Comisión del segundo período de sesiones de la UNCTAD (TD/L.37/Add.6), de información sobre la asistencia ofrecida a los países en desarrollo en materia de transporte marítimo, así como la recomendación, contenida en el párrafo 1 e) iii) de la resolución 7 (II) de la UNCTAD, en el sentido de que la secretaría estudie "los medios existentes para la formación de personal en la economía de las operaciones portuarias y en las técnicas de gestión y administración de puertos..."

A fin de que la secretaría de la UNCTAD pueda preparar este informe, convendría que las autoridades competentes del Gobierno de Su Excelencia tomasen las medidas necesarias para comunicar a la secretaría de la UNCTAD, antes del 15 de noviembre de 1968, información sobre las cuestiones que se enumeran a continuación, así como cualquier otro dato que el Gobierno de Su Excelencia desee facilitar en relación con el informe proyectado.

1. Programa de formación en materia de transporte marítimo

a) El número y tipos de programas de formación relacionados con el funcionamiento y la economía del transporte marítimo, incluidos los puertos, ofrecidos por el Gobierno de Su Excelencia o por otras autoridades competentes a nacionales de países en desarrollo.

Nota dirigida a 23 gobiernos solicitando información sobre la asistencia técnica que en materia de transporte marítimo y puertos pueden ofrecer.

b) La asignación a los nacionales de países en desarrollo de puestos en universidades u otros establecimientos de enseñanza para recibir dicha formación;

c) Una descripción del contenido de tales programas de formación.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

a) Los tipos de asistencia técnica distinta de la formación (como, por ejemplo, el envío de expertos consultores y de personal directivo) ofrecidos a los gobiernos u otras autoridades competentes de países en desarrollo en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, por: i) el gobierno de Su Excelencia; ii) otras autoridades competentes.

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

El número, tipo y contenido de los programas de formación y otras medidas de asistencia técnica en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, llevados a cabo en beneficio de empresas navieras, de otras organizaciones privadas y de nacionales de países en desarrollo.

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Información sobre el procedimiento para solicitar y obtener los tipos de asistencia enumerados en los párrafos 1, 2 y 3 supra

27 de septiembre de 1968

/Apéndice II

Apéndice II

RESPUESTAS A LA NOTA VERBAL DEL SECRETARIO GENERAL DE LA UNCTAD DE FECHA 27 DE SEPTIEMBRE DE 1968

A continuación se da un resumen de las respuestas de los gobiernos recibidas hasta el 25 de marzo de 1969 inclusive. La fecha de cada respuesta figura entre paréntesis a continuación del nombre del país.

REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA (25 de marzo de 1969)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

b) ...

El Gobierno de la República Federal de Alemania atribuye gran importancia a los programas de educación y capacitación de los nacionales de los países en desarrollo en materia de transporte marítimo y puertos, y proporciona fondos para que los gobiernos de los países en desarrollo puedan contar con la capacitación que desean.

En 1o. de octubre de 1968 se habían financiado con fondos del Gobierno Federal la educación y capacitación en materia de transporte marítimo de 24 expertos de países en desarrollo.

Con cargo a los presupuestos de los Estados de Bremen, Hamburgo y Schleswig-Holstein se han suministrado fondos para financiar la formación de 123 expertos de estos grupos profesionales, con inclusión de 40 becas para cursos en colegios de ingeniería y escuelas técnicas especiales. No existen datos sobre becas para estudios en las universidades.

Entre los expertos cuya capacitación se ha financiado figuran ingenieros de transporte marítimo y de puertos así como funcionarios de transporte marítimo (personal náutico), agentes de transporte marítimo y empleados de armadores. El Instituto Alemán de Hidrografía forma expertos en oceanografía, hidrografía y problemas de las mareas.

e) ...

Lo mismo que los demás programas de capacitación, los relativos al transporte marítimo comprenden por lo general 4 meses de estudio del idioma, así como capacitación dentro del empleo por un período de 8 a 12 meses.

/Por lo

Por lo general la capacitación dentro del empleo se orienta con arreglo a los deseos del solicitante o a las necesidades del proyecto pertinente. No es posible dar una descripción esquemática, pues la capacitación se ofrece en un plano superior (por ejemplo, en el grado de capitán), así como en materia de construcciones navales mediante cursos para ingenieros y trabajadores especializados (por ejemplo, soldadores), en afamados astilleros alemanes.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

a) ...

Como en el pasado, el Gobierno de la República Federal de Alemania presta asistencia técnica en materia de transporte marítimo, proporcionando expertos y asesores tanto en transporte marítimo y construcción naval como en construcción, operación y administración portuarias. Se ha proporcionado además personal alemán de capacitación y de operaciones para trabajar en los puertos de los países en desarrollo y se ha creado una escuela naval. Para estas finalidades y para algunas medidas especiales el Gobierno Federal ha proporcionado la suma de 9 millones de marcos alemanes, porque está persuadido de que con puertos bien equipados y con personal de capacitación superior se podrán lograr efectos positivos en los países en desarrollo y en su economía.

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

a) ...

Dos armadores alemanes bien conocidos ejecutan programas para la capacitación de personal de transporte marítimo procedente de los países en desarrollo, en las profesiones náuticas y técnicas. Uno de estos armadores financia la capacitación de personal docente (capitán, primer ingeniero y comisario) en la Escuela Naval de las Islas Gilbert. Otros armadores capacitan personal de tripulación procedente de los países en desarrollo, de acuerdo con los países en que trabajan. El Germanischer Lloyd, esto es,

/el órgano

el órgano de clasificación en la República Federal de Alemania, capacita varios expertos procedentes de los países en desarrollo, en materia de clasificación naviera.

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

4) ...

Las solicitudes para las becas de capacitación son presentadas por el gobierno del país del propuesto becario al representante diplomático de la República Federal de Alemania en el país, o se incluyen en parte en los acuerdos de proyecto respectivos.

Dentro del marco de un plan anual de becas, dichas solicitudes se aprueban después de examinar los requisitos y se ofrecen al gobierno interesado por conducto del representante diplomático alemán en el país. Después del examen del candidato propuesto, se toman las disposiciones necesarias para su partida. Todas las solicitudes de asistencia técnica deberán ser presentadas por el gobierno del país en desarrollo interesado al Gobierno de la República Federal de Alemania por conducto del representante diplomático de Alemania."

AUSTRALIA (3 y 17 de diciembre de 1968)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

En 1966 y 1968 Australia organizó cursos de formación en materia de administración portuaria. Estos cursos consistieron en 10 semanas de conferencias, seminarios y demostraciones, según las normas seguidas en Australia, y en dos semanas de formación práctica en diversos puertos australianos. En 1970 se celebrará un curso análogo si los países en desarrollo beneficiarios de determinados proyectos de ayuda en los que Australia participa muestran suficiente interés. Se han celebrado también cursos sobre aplicación de la cuarentena de las plantas (1966 y 1968), almacenaje y conservación de granos y simientes (1968) y administración aduanera (1968); en todos ellos se ha tratado además de las instalaciones portuarias. Se prevé la repetición de tales cursos en años venideros. Además, desde 1960 existen programas para 60 personas sobre administración portuaria, técnicas de astilleros, hidrografía, vigilancia de ríos en los puertos fluviales, técnicas de construcción naval, seguridad industrial en los muelles, operaciones de embarque, dirección de personal en las dársenas, equipo hidráulico, instalaciones de refrigeración y de aire acondicionado en los muelles. Más adelante figura en detalle el programa del curso de 1968 sobre administración portuaria.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

En virtud del Plan de Colombo, del Programa de Ayuda de la OTASE y del programa de asistencia de Australia para el Pacífico meridional, Australia ha prestado asistencia técnica distinta de la formación a países de las regiones de Asia sudoriental y el Pacífico. Si es necesario se pueden facilitar detalles sobre esta asistencia técnica.

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

No se dispone de información.

/4. Procedimiento

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Los gobiernos de los países en desarrollo de Asia, Africa y el Pacífico, que participan en los acuerdos de cooperación técnica del Gobierno de Australia, tales como el Plan de Colombo, pueden solicitar asistencia de conformidad con los procedimientos establecidos por los conductos diplomáticos normales.

CURSOS DE ADMINISTRACION PORTUARIA PARA 1968

Resumen del programa

El programa del curso se ajustará a la siguiente pauta:

Melbourne 1 semana Apertura del curso; comentarios sobre el programa

1/2 semana Departamento de Asuntos Exteriores

Significado de la dirección

Adopción de decisiones

Capacidad de iniciativa

Dirección de conferencias

Simplificación del trabajo

Entrevistas y deliberaciones

1 semana El Departamento de Embarque y Transportes Marítimos del Commonwealth

Responsabilidad y funciones del Departamento de Embarque y Transporte Marítimo del Commonwealth en lo que respecta a los asuntos marítimos

Código marítimo

Examen y formación de funcionarios

Faros

Vigilancia de buques y concesión de licencias

Naufragios, salvamento, búsqueda y rescate

Explosivos

Sección de fomento del transporte

Oficina de la marina mercante

Características y tráfico de los principales puertos de Australia

/1 semana

1 semana Junta Portuaria de Melbourne

Inspección del puerto de Melbourne

Relaciones laborales

Normas y práctica seguida respecto al espacio y a la carga

Relaciones con los navieros

Política legal y contable

Dotación de los servicios

Servicio de emergencia portuaria

Inspección de la Junta de Geelong y de Point Wilson

1 semana Departamento de Obras Públicas de Victoria

Instalaciones marítimas en Victoria. Plan de acción y ejemplos

Comisión de Transporte Marítimo de Cabotaje de Australia

Compañía Naviera Nacional de Australia

Manipulación de la carga

Progresos técnicos en el transporte marítimo de cabotaje

Relaciones industriales

Métodos contables

Inspección superior

Departamento de Trabajo y del Servicio Nacional

Uniones sindicales australianas, en especial las relacionadas con la industria marítima

Comisión de Conciliación y Arbitraje

Función en los asuntos marítimos

Sydney 1 semana Junta de Servicios Marítimos de Nueva Gales del Sur

Organización y funciones

Funciones de la sección de vigilancia

Funciones de la sección de ingeniería (planificación y proyectos)

Funciones de la sección de ingeniería (construcción y explotación)

Funciones de la sección jurídica

/Estudio y

Estudio y conservación del equipo

Aspectos administrativos de la vigilancia de las aguas navegables

Funciones del jefe del puerto

Inspecciones

1 semana Departamento de Obras Públicas de Nueva Gales del Sur

Inspecciones

Función del Departamento de Obras Públicas

Sección de puertos y ríos

Sección de construcción

Inspección de las obras de puertos y ríos

Dragado

Desarrollo de los puertos pesqueros

Investigación y modelos

Laboratorios hidráulicos

Departamento de Policía de Nueva Gales del Sur

Operaciones de rescate

Merodeo

Departamento de Ferrocarriles de Nueva Gales del Sur

Recorridos de inspección de las instalaciones dedicadas a operaciones de transporte marítimo

Dirección australiana de las operaciones de estiba y desestiba

Organización y métodos de funcionamiento

Relaciones laborales en el sector portuario

Centro de colocación de marineros

1 1/2 semana Departamento de Sanidad y Departamento de Agricultura de Nueva Gales del Sur

Reglamentación de la cuarentena y sus procedimientos

Departamento de Aduanas y Arbitrios

Métodos aduaneros

Australian Oil Refining Co. Pty. Ltd.

Inspección

/Comisión

		Comisión de Tráfico Marítimo de Cabotaje de Australia
		Inspección de instalaciones
		Junta de Construcciones Navales de Australia
		Funciones
		Departamento de Sanidad del Commonwealth
		Sistema de cuarentena
	1/2 semana	Inspección de un puerto industrial, Puerto de Kembla, Nueva Gales del Sur
	2 semanas	Formación práctica y estudio detallado de determinadas instalaciones portuarias
Melbourne	1/2 semana	Revisión del curso
Fremantle	1/2 semana	Organización de la autoridad portuaria del Puerto de Fremantle y métodos aplicados

/BELGICA

BELGICA (11 de febrero de 1969

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) Instituto profesional para empleados portuarios, asociación sin fines lucrativos, Korte Gasthuisstraat, 18, Amberes; comprende dos grupos de cursos: i) los cursos de base (ramas o transporte marítimo y consignación); y ii) los cursos de especialización (aduanas, explotación del buque mercante, marcaje, idiomas francés, holandés, inglés y alemán).

Tienen acceso a estos cursos, en principio, todos los estudiantes que deseen perfeccionarse en las materias estudiadas en los mismos.

En anexo figura una nota en la que se dan mayores detalles sobre la organización de los cursos y del programa de estudios.

El idioma de trabajo de estos cursos es el holandés.

Estudios portuarios: curso organizado por la Dirección general del puerto de la ciudad de Amberes.

Este programa, del que se acompaña un ejemplar en anexo a la presente nota, figura publicado en el folleto de la Oficina de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas bajo el título: Selected Training courses especially designed for developping countries.

Además, pueden organizarse cursillos de capacitación individuales en las esferas siguientes:

1o. Legislación y reglamentación marítimas

a) esfera de la navegación

b) construcción y armamento de buques

c) máquinas

d) transporte y manipulación de mercancías peligrosas o nocivas, carga a granel, géneros perecederos

e) problemas jurídicos

f) problemas administrativos.

2o. Inspección marítima: acogida de los cursillistas en los servicios de la Inspección marítima;

3o. Diseño, construcción y armamento del buque (cualquier clase de buque)

/4o. Navegación,

4o. Navegación, explotación del buque, las máquinas y el equipo

Cada solicitud para participar en un cursillo de capacitación deberá ser examinada individualmente.

5o. Carga - Contaminación por hidrocarburos

a) mercancías peligrosas

b) cereales

c) containers

d) manipulación y estiba de las mercancías a bordo

e) plano de estiba

f) hidrocarburos

g) contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos

6o. Medición de arqueo

b) Programa postuniversitario de Amberes para el transporte y los puertos

El Instituto de enseñanza postuniversitaria de las facultades de San Ignacio, Amberes, organiza, con la colaboración del Centro Universitario del Estado en Amberes, un programa que comprende la economía del transporte, el derecho del transporte, la técnica naviera, el estudio comparativo de los puertos, el derecho marítimo y de seguros, el derecho fluvial, la consignación y el derecho marítimo internacional.

Estas materias se enseñan en cursos de noche y los sábados. Pueden participar en ellos los poseedores de diplomas universitarios y los que han recibido una formación equivalente.

Los cursos se dan en lengua holandesa.

Además, el programa postuniversitario organiza periódicamente seminarios y coloquios sobre problemas determinados en la esfera del transporte y los puertos.

Curso de la Escuela superior de navegación

Se dan cursos en el marco de la Escuela superior de navegación.

Por otra parte, los buques escuela se utilizan de modo continuo en función de las necesidades nacionales.

Es conveniente señalar aquí que, hasta el momento, se ha atribuido prioridad en esta materia a los estudiantes autóctonos de la República

/Democrática del

Democrática del Congo (Kinshasa), lo que no excluye la posibilidad de acoger en el futuro a nacionales de otros países.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

En principio, Bélgica está en condiciones de proporcionar prácticamente todos los servicios de expertos, tanto en materia de transporte marítimo como de instalaciones portuarias.

Las peticiones, bilaterales y multilaterales, se examinan individualmente.

Según el carácter de la asistencia solicitada, se recurre bien a un especialista del Ministerio de Comunicaciones (Administración de Marina y Navegación Interior), asignado provisionalmente a este servicio, o bien a una oficina privada.

A título informativo se transcribe a continuación un breve resumen de la asistencia que el Gobierno presta actualmente en estas dos esferas:

1o. En la actualidad, unos veinte expertos belgas se encuentran a disposición de la República Democrática del Congo y prestan sus servicios en:

- la Dirección de Marina: 1 ingeniero director y 8 pilotos;
- la Dirección de vías navegables: 1 ingeniero director, 1 ingeniero especialista de estudios y trabajos portuarios, 1 ingeniero técnico de trabajos portuarios, 1 topógrafo, 1 electricista naval, 2 mecánicos navales, 1 hidrógrafo, 1 oficial de marina...

Por otra parte, el Gobierno belga financia un proyecto para el acondicionamiento de los pasos navegables del río Congo.

2o. Por último, se ha asignado a un oficial de marina al servicio de la East African Railways and Harbours (Tanzania, Uganda, Kenia) para que se ocupe de las instalaciones portuarias.

/3. Programa de

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica

Una empresa naviera ha contribuido varias veces a la formación de nacionales de países en desarrollo tanto en la esfera de la economía del transporte como en la de la administración de empresas navieras.

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Las solicitudes de asistencia técnica, tanto bilaterales como multilaterales deben dirigirse al Ministro de la Cooperación para el Desarrollo, 2 rue Quatre-Bras, Bruselas.

No obstante, las solicitudes bilaterales deben dirigirse al Ministro de la Cooperación para el Desarrollo por conducto de la Embajada de Bélgica acreditada ante el Gobierno solicitante.

Conviene añadir que los asuntos que se refieren específicamente a la asistencia técnica se tratan en el marco de la OCMI, de conformidad con la resolución C.40 (XX) del Consejo de esta organización.

Bélgica ha proporcionado información a la OCMI. Esta información figura resumida en el documento INCO CXXI (12) Add.1 de 7 de noviembre de 1968.

BRASIL (23 de enero de 1969)

El Gobierno del Brasil informa que, en la actualidad, ni el Gobierno ni las empresas navieras del Brasil ofrecen programas de formación o asistencia técnica en materia de transporte marítimo a los nacionales de los países en desarrollo. Los programas existentes tienen por objeto la formación y el perfeccionamiento de los oficiales de la marina mercante, y sólo los nacionales del Brasil pueden solicitar su admisión a los mismos.

/CANADA

CANADA (29 de enero de 1969)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

El Canadá dispone de pocos servicios para dar formación a los estudiantes en materia de transporte marítimo y hasta la fecha son contadísimos los servicios de formación que se proporcionan dentro del marco del Programa de Ayuda del Canadá. Estos servicios son los siguientes:

a) Aduanas

Hay la posibilidad de que los estudiantes observen y estudien los procedimientos y modalidades que se aplican en Canadá. Al no existir un curso oficial, esta formación se llevaría a cabo en el curso del trabajo. (Departamento de Rentas Públicas, Aduanas.)

b) Inmigración

Se dispone de las facilidades necesarias para crear un curso básico dividido en cuatro partes, en el que se estudien los siguientes aspectos: documentos de inmigración de tripulaciones y pasajeros de los buques; procedimientos contra polizones y marineros desertores; aplicación de la ley y los reglamentos de inmigración. Estas materias se estudiarían en los centros de Otawa, Montreal y Vancouver. (Departamento de Mano de Obra e Inmigración.)

c) Sanidad

Cierto número de estudiantes podrían observar en Vancouver y Montreal las prácticas que se siguen en materia de sanidad y cuarentena en los puertos, así como la regulación del tráfico del puerto. (Departamento de Sanidad y Sección Social.)

d) Normas internacionales respecto de las leyes y reglamentos en vigor para los buques y el transporte marítimo, y sus correspondientes procedimientos administrativos

No existen posibilidades de dar formación en estos aspectos.

e) Detección, prevención y extinción de incendios

El único curso existente sobre la materia se dicta en el Newfoundland College, que admite candidatos para dicho curso. Al final de este curso se concede un diploma de capacitación para servicio en casos de energencia.

/f) Transporte

f) Transporte de mercancías, inclusive la manipulación y estiba de la carga

No existen cursos en estas materias. Estas cuestiones están comprendidas, en parte, en los cursos básicos para obtener el diploma de oficial.

g) Utilización de dispositivos electrónicos auxiliares de la navegación

La instrucción en materia de funcionamiento de los dispositivos auxiliares de la navegación forma parte de los cursos básicos para obtener el diploma de oficial. También pueden seguirse cursos independientes sobre observación del radar y cursos prácticos sobre simuladores de radar en las escuelas provinciales.

h) Entretenimiento de los dispositivos electrónicos auxiliares de la navegación

Los servicios existentes permiten dictar varios cursos para técnicos en la Escuela del Departamento de Transportes, sobre las siguientes disciplinas:

Radiocomunicaciones básicas
Sistemas de control de comunicaciones
Material de fototelegrafía
Navegadores Decca
Formación de torreros en materia de radiofaros
Radiofaros marinos
Radar marítimo
Fundamentos del radar
Material básico de pruebas
Sondas de eco
Brújulas giroscópicas
Técnicas en materia de transistores y miniaturización
Fundamentos de las calculadoras digitales
Entretenimiento de emisores y receptores
Métodos de instalación y construcción
Instalación de material de terminales de línea
Material perfeccionado de pruebas (adjunto al material básico de pruebas)

/i) Faros,

i) Faros, boyas y otros auxiliares de la navegación

No se dan cursos al respecto.

j) Construcción de buques

No se dan cursos a nivel universitario. Sin embargo, en las tres escuelas técnicas que se indican a continuación, todas ellas provinciales, pueden seguirse cursos de arquitectura naval: Newfoundland College, en St. John, Nova Scotia College of Technology, en Halifax, y Ecole Polytechnique, en Montreal.

k) Puertos

En las capitarías de puerto en Montreal y Vancouver (Junta Nacional de Puertos) existen facilidades para la formación en el curso del trabajo en materia de seguridad de la navegación en los puertos y en las entradas a los puertos.

l) Cartografía e hidrografía

Existen unos pocos servicios que podrían integrarse en el programa de formación básica del servicio hidrográfico del Canadá. La duración del curso es de 12 a 18 meses y empieza en otoño. El programa se divide en las cinco partes siguientes:

Clases teóricas: 3 meses

Formación en manejo de instrumentos: 1 mes

Cursos de hidrografía a bordo (Caribe): 3 meses

Cursos de hidrografía sobre el terreno (Canadá): 6 meses

Cartografía y compilación: 2 meses.

m) Inspectores

i) Buques: servicios para la formación en el trabajo;

ii) Ingeniería naval: servicios para la formación en el trabajo;

iii) Ingeniería eléctrica: servicios para la formación en el trabajo;

iv) Radiotecnia: no se dispone de servicios sobre esta materia;

v) Náutica: servicios para la formación en el trabajo;

vi) Arqueo: servicios para la formación en el trabajo;

vii) Carga y descarga de los buques: servicios para la formación en el trabajo.

/Los cursos

Los cursos se limitan bastante estrictamente a las materias antes mencionadas y todos se dan en inglés, salvo el v) que se da en inglés y en francés.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

En sus actividades de asistencia técnica el Canadá no ha enviado expertos en esta materia, excepto de manera muy indirecta en relación con los proyectos de infraestructura relativos a la construcción de puertos y al suministro de equipo.

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

La experiencia del Canadá en este terreno es muy limitada. Los alumnos hacen prácticas de breve duración a bordo de buques de compañías navieras que operan en los grandes lagos, pero hasta ahora los resultados no han sido muy satisfactorios.

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Los gobiernos de los países aptos para recibir asistencia del Canadá pueden solicitar ayuda sobre cualquiera de las materias indicadas anteriormente al Organismo Internacional de Desarrollo del Canadá, bien a través de los conductos normales de las Naciones Unidas o bien directamente al Organismo Internacional de Desarrollo, por mediación de la embajada del Canadá o la Oficina del Alto Comisionado que se encarga de estas cuestiones en el país solicitante.

DINAMARCA (13 de enero de 1969)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) Desde 1959, las Naciones Unidas, en colaboración con la Junta de Cooperación Técnica con los Países en Desarrollo de Dinamarca, ha patrocinado ocho seminarios sobre transporte marítimo y puertos, a los que han asistido participantes de países en desarrollo de Africa, Asia y América Latina. Dos de estos seminarios se celebraron fuera de Dinamarca, uno en Nigeria y el otro en el Perú. Otros dos fueron cursos de perfeccionamiento para participantes que habían asistido a un seminario previo.

En los seminarios se han estudiado materias relativos a la eficacia de la administración del transporte marítimo, administración de puertos y otras materias de interés especial relacionadas con los transportes y el funcionamiento de los puertos.

En octubre de 1968 se celebró un seminario sobre formación en materia de transporte marítimo, en colaboración con la OIT. La finalidad del seminario, al que asistieron participantes de los países en desarrollo, era servir de centro para un intercambio de puntos de vista sobre la posibilidad de mejorar y hacer más efectiva la formación en materia de transporte marítimo.

b) La admisión a las escuelas de transporte marítimo de Dinamarca no está limitada por la nacionalidad, pero los estudiantes deben hablar y escribir el danés. Esta condición obvia no ha impedido a varios estudiantes asiáticos recibir formación en las escuelas de Dinamarca.

c) Los mencionados seminarios sobre transporte marítimo y puertos constaban de una parte teórica, con lecciones, debates y trabajos de grupos, y de una parte práctica, consistente en visitas a puertos y empresas navieras de Dinamarca. Las lecciones versaban sobre la planificación de los puertos, organización del trabajo en los mismos, transporte de containers, efectos de las nuevas formas de transporte en el desarrollo de los puertos, astilleros modernos, conferencias marítimas, balizaje, hidrografía, etc.

/El trabajo

El trabajo de grupos se dedicó al estudio de la construcción y modernización de puertos, tiempo de rotación de los buques y problemas laborales de los puertos.

Los ejercicios prácticos de los seminarios incluyeron visitas a puertos para la inspección de las instalaciones portuarias y otros servicios, visitas a astilleros, fábricas de motores, faros, etc.

El seminario sobre formación en materia de transporte marítimo incluyó un informe sobre el sistema de formación seguido en Dinamarca, y expertos procedentes de seis países industrializados describieron sus sistemas de formación; se efectuaron visitas a escuelas navales de Dinamarca, buques-escuela, etc. y los grupos de trabajo estudiaron cuestiones de planificación y financiación de la formación, y la cooperación internacional para la formación en materia de transporte marítimo.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

Dos ingenieros daneses, a quienes la Secretaría para la Cooperación Técnica con los Países en Desarrollo concedió subvenciones de estímulo, colaboraron en la organización de un programa sistemático para la investigación de litoral en la Universidad Técnica del Oriente Medio, de Ankara, desde 1960 a 1968.

Dinamarca colabora en la aplicación de estudios modelo de las corrientes en la zona portuaria de Jurong en Singapur.

El objetivo de esos estudios es determinar la situación óptima de los pasos en los estrechos al sur del Jurong, a fin de que puedan pasar por ellos los buques, y atracar y desatracar de los desembarcaderos sin tener que recurrir a la ayuda de remolcadores. El proyecto se lleva a cabo bajo la supervisión del Instituto de Ingeniería Hidráulica de la Universidad Técnica de Dinamarca.

3. .....

/4. Procedimiento

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

a) Los proyectos de asistencia técnica de Dinamarca y la asignación de expertos se aprueban con arreglo a las solicitudes recibidas de países en desarrollo, que suelen prepararse en colaboración con los representantes diplomáticos en Dinamarca y los asesores de asistencia técnica que trabajan en la Secretaría de Cooperación Técnica con los países en Desarrollo.

La Secretaría somete esas solicitudes a la aprobación de la Junta de Cooperación Técnica con los Países en Desarrollo, a condición de que estén bien clasificadas en la lista de prioridades del país beneficiario y pueda encontrarse personal calificado en Dinamarca. Uno de los criterios más decisivos para la atribución de prioridades es la voluntad del país beneficiario de contribuir al costo de aplicación del proyecto.

Los programas de formación en materia de transporte marítimo se han establecido mediante la colaboración entre las Naciones Unidas, la OIT y la Junta de Cooperación Técnica con los Países en Desarrollo de Dinamarca. Las Naciones Unidas y la OIT enviaron a los gobiernos de los países interesados las correspondientes invitaciones para participar en estos seminarios. Los participantes fueron designados por los respectivos gobiernos.

ESPAÑA (17 de enero de 1969)

1. La formación profesional náutica y pesquera en España

La formación profesional náutica y pesquera en España depende de la Dirección General de Instrucción Marítima, de la Subsecretaría de la Marina Mercante.

Existen básicamente dos modalidades: a) carrera de oficiales de la Marina Mercante, tanto de "puente" como de "máquinas" y b) formación profesional nauticopesquera que abarca todos los tripulantes de buques y embarcaciones mercantes de pesca, con excepción de los oficiales que han seguido la carrera de naútica.

A. Carrera de náutica

Existen en España diez escuelas de náutica; de ellas cinco oficiales radicadas en Bilbao, La Coruña, Cádiz, Barcelona y Santa Cruz de Tenerife y otras cinco privadas reconocidas en Santander, Sevilla, Málaga, Palma de Mallorca y Madrid. Estas escuelas siguen las dos modalidades de las carreras náuticas, es decir, la sección "puente" y la sección "máquinas".

Sección de "puente". Los programas de estudio en esta sección incluyen un curso preparatorio o de adaptación y tres cursos que abarcan entre otras materias: construcción naval, teoría de buque, astronomía, derecho marítimo, economía, dibujo, inglés, etc.

Una vez terminados los tres cursos los alumnos pasan el examen correspondiente para piloto de segunda clase, pero para ello necesitan 400 días de prácticas, embarcados en buques españoles.

A su vez, los pilotos de segunda pueden pasar a pilotos de primera. Para ello necesitan otros 300 días de mar, tras los cuales pueden mandar buques hasta de 900 toneladas.

Sección de "máquinas". Existen asimismo tres cursos en los que se siguen materias propias de la especialidad (mecánica, electricidad, termodinámica, ensayos, etc.).

/Finalizados

Finalizados los tres cursos deben cumplir 200 días de embarque y pasar un examen para llegar a oficial de máquinas de segunda. Para obtener el título de oficial de máquinas de primera se necesitan 300 días de embarque y para llegar a la categoría superior de maquinista naval Jefe deben permanecer 600 días embarcados y pasar el examen correspondiente.

B. Formación profesional náuticopesquera

Generalidades

Como antes se decía, incluye a todos los tripulantes de buques y embarcaciones, con exclusión de los oficiales. Es decir, en esta categoría entran los patrones de pesca, mecánicos, motoristas, radiotelefonistas, contramaestres, marineros y oficios de a bordo.

La formación profesional nauticopesquera es cíclica, es decir, que se necesita pasar por los grados inferiores, y fundamentalmente práctica, con gran número de días en mar, entre los cuales se intercalan las enseñanzas.

Centros

Los centros de enseñanza náuticopesquera que existen en España son los siguientes:

1) Escuelas oficiales en Pasajes, Vigo, Cádiz, Valencia y Lanzarote (Islas Canarias). El régimen de estas escuelas es gratuito y se procura dar un gran número de becas. Se exige un examen de ingreso, a fin de que los alumnos tengan la base mínima necesaria para no perjudicar el resto de ellos.

2) Existen también Centros no oficiales que, en determinadas condiciones, son reconocidos por el Estado.

Especialidades y grados

Las especialidades y grados que se pueden seguir en las escuelas de formación profesional nauticopesquera son los siguientes:

/1) Cargos de

1) Cargos de mando y cubierta de embarcaciones mercantes para buques de hasta 500 TRE. Son de categoría inferior a superior, las siguientes: patrón de tráfico inferior, patrón de cabotaje y patrón mayor de cabotaje.

2) Cargos de mando y cubierta de embarcaciones de pesca. Incluye cualquier tipo de embarcaciones de pesca, sea cual fuere su tonelaje, y son en orden ascendente: patrón de pesca local, patrón de pesca litoral de segunda y primera clase, patrón de pesca de altura y capitán de pesca.

3) Especialistas de equipos propulsores de embarcaciones mercantes y de pesca, es decir, maquinistas para motores de hasta 1.250 cv. Las categorías son: motorista naval, mecánico naval de segunda y primera clase mecánico mayor.

4) Especialistas de equipos radiotelefónicos de embarcaciones mercantes y de pesca. Los títulos son: radiotelefonista naval y restringido y radiotelefonista naval.

2. Posibilidades para otros países en vías de desarrollo

Las autoridades competentes de España, como país en vías de desarrollo, desearían colaborar con otros países en vías de desarrollo en la formación profesional de sus marinas mercantes, de tal forma que sus experiencias y procedimientos pudieran ser recíprocamente beneficiosos.

En la práctica se han formulado, en diversas naciones, a través de la Subsecretaría de la Marina Mercante, ofrecimientos para recibir alumnos de países hispanoamericanos en las escuelas de náutica y formación profesional nauticopesquera anteriormente aludidas.

Igualmente se han formulado ofrecimientos para que a las escuelas oficiales de náutica de Santa Cruz de Tenerife y de formación profesional nauticopesquera de Lanzarote (Islas Canarias), tengan acceso alumnos de países africanos en vías de desarrollo.

Por otra parte, dicha Subsecretaría está dispuesta a conceder matrícula gratuita hasta un número máximo de 12 plazas, a alumnos procedentes de otros países en vías de desarrollo para que puedan cursar estudios en las escuelas oficiales de náutica o en las de formación profesional

/nauticopesqueras.

nauticopesqueras. Dicha matrícula gratuita comprendería, por tanto, los derechos de enseñanza pero no los gastos de viaje, internado, libros, becas o dietas en metálico.

En cuanto a los programas de formación en materia de puertos, la enseñanza de las mismas corresponde en España a la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, donde se imparte la enseñanza superior, así como a la Escuela de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, para los técnicos de grado medio.

ESTADOS UNIDOS DE AMERICA (24 de diciembre de 1968)

Los Estados Unidos tienen la posibilidad de prestar asistencia técnica, en mayor o menor grado, en prácticamente todas las ramas diferentes del transporte marítimo, y hasta ahora ha prestado dicha asistencia en gran escala en virtud de diversos programas. Para ello ha habido necesariamente que contar con la cooperación desinteresada de instituciones docentes, autoridades portuarias, consultores privados, uniones sindicales y corporaciones privadas, así como con las aportaciones de cierto número de órganos oficiales. De todas formas, el hecho de que intervengan tantos elementos de los sectores público y privado hace extremadamente difícil efectuar proyecciones de la capacidad específica de los Estados Unidos para seguir prestando asistencia de este tipo. Por ello, al contestar a la nota de referencia, el Gobierno de los Estados Unidos se limita a describir algunos de los diversos tipos de ayuda que hasta ahora ha proporcionado. Es de esperar que esta exposición sucinta de los programas de asistencia ya ejecutados sea de utilidad para quienes tratan de indagar cómo y dónde podrán satisfacer sus actuales necesidades de asistencia. No obstante, hay que advertir que la respuesta que el Gobierno de los Estados Unidos pueda dar a las futuras solicitudes de asistencia variará en función de un conjunto determinado de circunstancias.

La respuesta del Gobierno de los Estados Unidos acerca de las cuestiones suscitadas en la nota de referencia es la siguiente:

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) Los programas de formación sobre organización y economía del transporte marítimo, incluidos los puertos, abarcan todos los aspectos de la cuestión pero son muy limitados por lo que respecta al número de personas que pueden participar en ellos. En su mayor parte estos programas son de carácter práctico, pero incluyen cursos teóricos cuando el objetivo de la formación lo requiere. Los programas se adaptan cada vez a las necesidades; no existen programas de carácter general. Facilitan la

/formación

formación todos los órganos gubernamentales en el plano federal, estatal o local, las compañías privadas y las intituciones docentes.

b) Cuando para un programa determinado se requiere una formación académica o profesional oficial, los trámites para la inscripción de los cursillistas se realizan en la forma usual por conducto de las oficinas de admisión. En ciertos casos se asiste a los cursos con el propósito de obtener un título; en otros se asiste simplemente como oyente.

c) Debido a la gran variedad de la formación facilitada y al hecho de que los programas se ajustan a las necesidades de los participantes, resulta difícil dar una lista de programas normales. Estos programas varían desde visitas de unos 30 días efectuadas por especialistas en determinadas materias marítimas a empresas privadas y organismos gubernamentales que revisten interés para ellos, hasta programas de cuatro o cinco años a nivel universitario sobre ingeniería civil (puertos), construcción de buques e ingeniería naval. La mayoría de los programas constituyen un medio para que personal técnico y administrativo superior estudie en este país operaciones que son una réplica de las realizadas en su país de origen. Una característica frecuente de estos programas es la inclusión de cursos oficiales en materia de gerencia.

Entre las materias respecto de las cuales se facilita formación cabe mencionar las siguientes: explotación y gerencia de los puertos, dirección y explotación de las compañías de navegación a vapor (para un número muy reducido de personas), formación de oficiales de la marina mercante, funcionamiento y atribuciones de los órganos gubernamentales que se ocupan de asuntos marítimos a diversos niveles, seguro marítimo, ingeniería costera, etc.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

Con mucho, la mayor parte de la asistencia técnica facilitada por el Gobierno de los Estados Unidos en la esfera marítima se ha prestado mediante programas realizados en los Estados Unidos, pero los Estados Unidos han participado también en programas que suponían el envío de técnicos y expertos

/al extranjero.

al extranjero. Como ejemplos de programas llevados a cabo, cabe mencionar el envío de equipos de asesores en materias tales como drenaje, medios auxiliares de la navegación y asuntos marítimos de carácter general. En otros casos los Estados Unidos han tomado las disposiciones necesarias para la realización de estudios de viabilidad económica y de ingeniería en relación con los puertos y su desarrollo. También se ha facilitado asistencia temporal para el desarrollo de vías de navegación interna. Algunos programas han sido de carácter bilateral y otros de carácter multilateral y regional. Cada uno de estos programas ha obedecido a las necesidades particulares y a un conjunto determinado de circunstancias y ha sido realizado dentro del marco del programa de asistencia técnica de los Estados Unidos al país o a la región interesada. Los Estados Unidos seguirán considerando las solicitudes futuras en forma similar.

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

El Gobierno de los Estados Unidos no conserva una relación de los programas de este tipo y no se encuentra por tanto en situación de formular observaciones sobre los programas existentes.

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Por lo general, las solicitudes de asistencia técnica de los tipos descritos en los párrafos 1 y 2 deberán enviarse por conducto oficial a la misión diplomática de los Estados Unidos en el país interesado. Si la asistencia debe prestarse bajo los auspicios de una organización internacional, las solicitudes podrán enviarse por los conductos previstos por la organización internacional de que se trate. Toda la información relativa a los programas patrocidados por organizaciones privadas de los Estados Unidos deberá solicitarse directamente de dichas organizaciones.

FINLANDIA (7 de enero de 1969)

Finlandia, que no es un país predominantemente marítimo, envía desde hace tiempo a sus estudiantes a las compañías navieras de los grandes países marítimos a fin de que aprendan las técnicas del transporte marítimo, etc. Sin embargo, esto no excluye la posibilidad de que se adopten las medidas necesarias para que estudiantes de países en desarrollo puedan venir a Finlandia, acogiéndose a un programa establecido de intercambio de estudiantes, dirigido por el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas de Finlandia (Harjoittelijainvaihtotoimisto, Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriö, Siltasaarenkatu 3 A, Helsinski 53), bajo cuyos auspicios es indudable que podrán crearse oportunidades para el estudio de las operaciones y técnicas de transporte marítimo.

Las autoridades competentes de Finlandia estiman que su país está mejor preparado para recibir a los estudiantes de los países en desarrollo, que deseen estudiar las cuestiones del funcionamiento y administración de puertos, por cuanto Finlandia ha facilitado a algunos países en desarrollo, desde hace algunos años, los servicios de sus expertos encargados de prestar asistencia técnica en la construcción de puertos y de dar asesoramiento sobre administración y técnicas portuarias.

/FRANCIA

FRANCIA (15 de enero de 1969)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) El número y tipos de programas de formación relacionados con el funcionamiento y la economía del transporte marítimo, incluidos los puertos ofrecidos por el Gobierno de Francia a nacionales de países en desarrollo;

b) La asignación a los nacionales de países en desarrollo de puestos en universidades y otros establecimientos de enseñanza para recibir dicha formación;

c) Una descripción del contenido de tales programas de formación.

Respuesta

En Francia los problemas relacionados con el transporte marítimo o los puertos son de la incumbencia de diferentes departamentos: para el transporte marítimo propiamente dicho, el Ministerio de Transportes (Secretaría General de la Marina Mercante) y para los puertos, el Ministerio del Equipo (Dirección de Puertos Marítimos y Vías Interiores).

El Gobierno de Francia ofrece dos formas de asistencia técnica en materia de transporte marítmo: bilateral y multilateral.

A. Asistencia técnica bilateral

Las solicitudes se transmiten por mediación de las embajadas de Francia en el extranjero, cada una de las cuales puede conceder un determinado número de becas. Además, se han organizado y siguen organizándose viajes colectivos de estudio en Francia para especialistas extranjeros, de ordinario por iniciativa de las misiones diplomáticas francesas, dentro del marco de los acuerdos en vigor.

/B. Asistencia

B. Asistencia técnica multilateral

La asistencia técnica multilateral depende de los servicios especializados de los organismos internacionales pertenecientes al sistema de las Naciones Unidas.

Tanto para la asistencia bilateral como para la multilateral, las dos organizaciones que se indican a continuación se encargan de remitir al departamento gubernamental correspondiente los expedientes de las solicitudes para cursos individuales o colectivos de estudio en Francia: L'Association pour l'Organisation des stages en France (ASTEF) (Asociación para la organización de cursillos en Francia) y el Centre international des stages (CIS) (Centro internacional de cursillos).

TIPOS DE ASISTENCIA TECNICA FACILITADA

A. Cursillos individuales

Tienen carácter excepcional, debido a los problemas de personal y tiempo que plantean a la Administración. Del mismo modo y por idénticas razones, las organizaciones privadas —en este caso las compañías navieras-- empiezan a mostrarse poco dispuestas a aceptar alumnos. Sin embargo, las peticiones son examinadas con toda la flexibilidad compatible con las necesidades del servicio y suelen aprobarse cuando se refieren a aspectos determinados en los que la formación puede completarse mediante cortas estancias en algún departamento exterior.

B. Cursillos en grupo

Se han organizado cursillos colectivos para evitar las dificultades que presentan los cursillos individuales.

a) Ecole d'Administration des Affaires Maritimes, Bordeaux (Escuela de Administración de Asuntos Marítimos, Burdeos)

Se prevén dos breves cursillos:

i) economía del transporte marítimo

ii) economía de la industria pesquera marítima.

/Se prevé

Se prevé que ambos se realicen durante el último trimestre, octubre, noviembre y diciembre. Es probable que empiecen hacia el 1o. de octubre de 1969 y las solicitudes deben enviarse por los conductos ordinarios a principios de 1969.

Estos cursillos se organizan en régimen de externado. Su costo total es de 8 000 francos por grupo de alumnos, cifra que actualmente debe aumentarse en un 10 por ciento y que ha de dividirse por el número de estudiantes del grupo, fijado en un mínimo de diez. Esta cantidad cubre únicamente los gastos docentes y a ella hay que añadir los de manutención Burdeos cuenta con servicios de alojamiento adecuados.

Las condiciones previas para la admisión de alumnos son las siguientes:

- un conocimiento suficiente del idioma francés para seguir con aprovechamiento un curso de enseñanza superior;
- una cultura general equivalente, como mínimo, a la necesaria para aprobar el bachillerato francés así como, en lo posible, conocimientos de derecho y economía;
- la aceptación de la disciplina de la escuela de Burdeos, en la que normalmente se capacitan los administradores de asuntos marítimos (Administrateurs des Affaires maritimes), que dependen de un cuerpo militar de la Armada francesa.

iii) Por último, varios alumnos extranjeros, con una formación equivalente a la de los licenciados en derecho, han asistido y asisten a los cursos ordinarios de la Escuela de Burdeos, para llegar a ser administradores de la marina mercante al regresar a sus respectivos países.

A. PROGRAMA DE ESTUDIOS EN LA ESCUELA DE BURDEOS

1. Cursillos sobre economía del transporte marítimo

Duración:	de 3 a 4 meses
Epoca:	del 1o. de octubre a finales de diciembre o de enero
Enseñanzas teóricas:	en la Escuela de Burdeos, hasta finales de enero
Cursillo de prácticas:	en el Puerto de Burdeos y sus servicios anexos de la marina mercante en esta ciudad.

/1.1 Enseñanza

1.1 Enseñanza teórica

a) Nociones de organización de los servicios de la marina mercante en Francia (a cargo del personal docente de la escuela);

b) Estadística y contabilidad elementales (a cargo de profesores del Institut d'Administration des Entreprises) (Instituto de Administración de Empresas);

c) Nociones de crédito bancario (a cargo de un director de banco);

d) Economía del transporte marítimo (a cargo del personal docente de la Escuela).

1.2 Cursos de prácticas

En los servicios públicos y privados con el transporte marítimo: departamentos administrativos y financieros, técnicos y marítimos de los puertos, construcción y reparación de buques, servicios portuarios (pilotaje y remolque), oficinas de compañías y agencias navieras, armamento de buques, combustibles, pertrechos, consignación, corretaje y otros servicios prestados a los buques, tránsito y manipulación de mercancías, servicios de desembarque para la ulterior expedición del tráfico transportado por vía marítima y seguros marítimos.

2. Cursillo sobre economía de la industria pesquera

Duración:	3 meses
Epoca:	del 1o. de octubre a finales de diciembre, más lo que dure el curso de prácticas
Enseñanza teórica:	En la Escuela de Burdeos, hasta el final del cursillo, exceptuados unos pocos días de prácticas exteriores

2.1 Cursos de enseñanza teórica

a) Nociones de organización de los departamentos encargados de la administración de la industria pequera en Francia (a cargo del personal docente de la Escuela);

b) Estadística y contabilidad elementales (a cargo de profesores del Institut d' Administration des Entreprises) (Instituto de Administración de Empresas);

/c) Nociones

c) Nociones de crédito bancario (a cargo de un director de banco);

d) Oceonografía y tecnología pesquera (a cargo de un oceanógrafo);

e) Economía de la industria pesquera (a cargo del personal docente de la Escuela);

f) Organizaciones profesionales de la industria pesquera (a cargo del personal docente de la Escuela).

2.2 Curso de prácticas

Una semana en La Rochelle, en el mes de enero.

3. Costo de los cursillos

Aproximadamente 8 000 francos por grupo de alumnos. A esta cantidad deben añadirse los gastos de manutención.

B. CONFERENCIAS PRONUNCIADAS POR FUNCIONARIOS DE LA ADMINISTRACION CENTRAL

1. Transporte marítimo

- planificación de las actividades de transporte marítimo (elaboración y ejecución de planes);
- financiación del transporte marítimo;
- problemas de carácter internacional de la marina mercante;
- promoción comercial de los servicios marítimos franceses (actividades de las autoridades públicas y los organismos profesionales);
- instrumentos estadísticos.

2. Pesca marítima

- circulación de mercancías y prácticas comerciales internacionales;
- la Comunidad Económica Europea y las relaciones con los Estados asociados;
- la política pesquera común y la organización del mercado dentro de la Comunidad.

Por supuesto, la admisión de alumnos a alguno de estos cursillos de formación depende de:

/un conocimiento

- un conocimiento suficiente del idioma francés para seguir con aprovechamiento un curso de enseñanza superior;
- una cultura general equivalente, como mínimo, a la necesaria para aprobar el bachillerato francés, así como, en lo posible, conocimientos de economía.

Escuelas nacionales de la marina mercante

La formación dura cuatro años, dividida del modo siguiente:

- dos años de instrucción teórica,
- un año de prácticas de navegación, y
- un año final de instrucción teórica.

Varios países extranjeros han reconocido que la formación como oficial de la marina mercante constituye una preparación muy valiosa para la gestión de los asuntos marítimos. La mayor parte de los alumnos extranjeros frecuenta la escuela de Marsella.

Las escuelas nacionales de la marina mercante poseen instalaciones y equipo que permiten la formación de oficiales y marinos capaces de servir en toda clase de buques, desde los más sencillos a los más complicados. Existen dos tipos de estas escuelas: para la formación de oficiales y marinos que prestarán servicio en los buques mercantes y para la formación de pescadores, cuya capacitación tiene lugar en la escuela nacional de la marina mercante en St. Malo.

La asistencia técnica facilitada por Francia en materia de instalaciones portuarias no se limita a estas instalaciones propiamente dichas, sino que abarca también de manera general todas las cuestiones portuarias: diseño, construcción, administración y explotación. Hay dos clases de enseñanza: la formación de técnicos extranjeros en escuelas francesas y la organización de cursos de perfeccionamiento para los ya graduados.

I. La formación de técnicos extranjeros

La formación de técnicos extrajeros forma parte de un programa de capacitación técnica general que abarca varias disciplinas, relativas a todas las cuestiones concernientes a puertos marítimos y fluviales: infraestructura, equipo, administración y explotación.

Dicha capacitación se efectúa en:

a) L'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (Escuela Nacional de Ingenieros Civiles) para la formación de ingenieros proyectistas.

i) Admisión:

- con título, previo examen de ingreso para los poseedores de una licenciatura en matemáticas o un diploma de ingeniería reconocidos;
- por oposición, a nivel de los cursos preparatorios de una de las escuelas técnicas superiores del tipo A2 (por ejemplo, los cursos de matemáticas especiales);
- previo un examen de ingreso para los ingenieros extranjeros presentados por sus respectivos gobiernos.

ii) Duración de los estudios:

Dos o tres años, según los casos.

iii) Número de estudiantes extranjeros:

Cada año frecuentan los cursos de esta escuela unos veinte estudiantes extranjeros.

b) L'Ecole d'applications des Ingénieurs des Travaux publiques de l'Etat

(Escuela de aplicación de Ingenieros de Obras Públicas del Estado), para la capacitación de ingenieros de obras.

i) Admisión:

- por oposición, a nivel de los cursos preparatorios de una de las escuelas técnicas superiores del tipo A2.

ii) Duración de los estudios:

Tres años.

/iii) Número

iii) Número de estudiantes extranjeros admitidos:
En el pasado ha oscilado entre 60 y 20; debería ser de unos 25 alumnos cada año.

El tercer año de estudios es voluntario y durante el mismo algunos alumnos pueden especializarse en puertos marítimos y fluviales. La formación es en parte teórica y en parte práctica.

Tres alumnos extranjeros siguen esta formación anualmente.

Existen asimismo cursillos individuales de formación profesional para ingenieros y técnicos que hayan terminado un ciclo de formación general.

Conviene igualmente indicar, en el campo de la señalización marítima, las formaciones especializadas en materia de faros y balizas para:

- electromecánicos de faro;
- torreros de faro.

2. Cursos de perfeccionamiento para técnicos extranjeros

El Gobierno francés organiza corrientemente cursillos individuales de perfeccionamiento para ingenieros y administradores titulados.

Hasta la fecha, los temas abarcados son los siguientes: construcción, organización, administración, explotación de puertos, problemas de conservación y estudios económicos.

Por término medio, cada año siguen estos cursillos unos diez técnicos extranjeros.

Se está organizando para 1969 un cursillo en grupo sobre administración portuaria. Estará dedicado a especialistas extranjeros de alto nivel, que poseen ya alguna experiencia práctica. La duración prevista en este cursillo es de 9 semanas; el número de participantes oscilará entre 15 y 20.

Este cursillo irá seguido de otros cursos individuales de formación práctica, de dos a cuatro semanas de duración, durante los cuales cada alumno tendrá la posibilidad de examinar los problemas que más le interesen.

/3. Asistencia

3. Asistencia técnica distinta de la formación

Los tipos de asistencia técnica distinta de la formación (como, por ejemplo, el envío de expertos consultores y de personal directivo) ofrecidos a los gobiernos u otras autoridades competentes de países en desarrollo por el Gobierno francés u otras autoridades competentes en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos.

Respuesta

El Gobierno francés envía consejeros técnicos en misión, por lo general corta, a los países en desarrollo. Así, cada año se solicita la colaboración de unos veinte expertos franceses de alto nivel, especializados en problemas portuarios. Asimismo, técnicos franceses pueden entrar al servicio de Estados extranjeros por períodos de larga duración, dentro del marco de la asistencia bilateral o multilateral, en calidad de asesores técnicos para los diferentes problemas relativos a los puertos marítimos.

Varios organismos técnicos, como por ejemplo el Bureau central pour les Equipements d'Outre-mer (BCEOM), y la sección de cooperación de la Société centrale d'Equipement du Territoire (SCET), pueden suministrar la ayuda de sus respectivos expertos y divisiones técnicas a los Estados que lo soliciten.

Así, gracias a su división de puertos y vías navegables, el BCEOM puede estudiar cualquier proyecto de instalaciones portuarias marítimas o fluviales. Su competencia abarca desde la elaboración de los estudios preliminares hasta la construcción y conservación de las instalaciones, pasando por el estudio completo de proyectos, la preparación de ofertas de licitación, la conclusión de contratos, la supervisión de las obras y su aceptación una vez terminadas.

Para determinados estudios de hidráulica, el BCEOM puede recurrir a laboratorios altamente especializados, como por ejemplo el Laboratoire de Chatou, el Laboratoire central d'Hydraulique de France (LCHF), y la Société grenobloise d'etudes appliqués d'Hydraulique (SOGREAL). Dichos laboratorios pueden, además, ser consultados directamente y proporcionar consejo y asistencia técnica en todos los aspectos de la hidráulica marítima y fluvial.

/Asimismo, los

Asimismo, los Estados que lo soliciten pueden recibir documentación relativa a determinadas realizaciones o equipos portuarios franceses.

4. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

El número, tipo y contenido de los programas de formación y otras medidas de asistencia técnica en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, llevados a cabo en beneficio de empresas navieras, de otras organizaciones privadas y de nacionales de países en desarrollo.

Respuesta

La ayuda técnica proporcionada por empresas navieras francesas consiste por lo general en asistencia en forma de personal y equipo a compañías navieras francesas consiste por lo general en asistencia en forma de personal y equipo a compañías navieras recientemente constituidas en los países en desarrollo. Además, si las compañías francesas que dependen del Comité central de armadores de Francia recibiesen propuestas precisas sobre, por ejemplo, la facilitación de buques de pasajeros o incluso de carga a países en desarrollo para su utilización como buques escuela o universidad flotante, las estudiarían con el máximo interés.

La información siguiente se refiere a seis importantes empresas francesas: Compagnie générale Transatlantique, Compagnie maritime des Chargeurs réunis, Compagnie de Navigation Paquet, Compagnie des Messageries Maritimes, Nouvelle Compagnie Havraise péninsulaire de Navigation y Société navale Caennaise; cada una de ellas ha contribuido en su respectivo sector y constituyen ejemplos de la ayuda que pueden prestar:

Compagnie générale Transatlantique

Durante dos años, de 1965 a 1967, esta compañía puso a disposición de la Compañía Nacional Argelina técnicos para ayudarla a explotar sus buques de carga "Ville de Bougie" y "Ville de Djidjelli", y durante algunos meses le proporcionó un equipo de contadores para sus servicios financieros.

/Asimismo,

Asimismo, ha proporcionado asistencia a una compañía peruana en 1966 y 1967, contribuyendo a la formación de las tripulaciones de dos barcos. Esta asistencia continúa mediante los servicios de un miembro de dicha compañía, enviado en calidad de consejero de la Dirección.

Compagnie maritime des Chargeurs réunis

Esta compañía presta asistencia técnica y comercial a la Sociedad de Transportes Marítimos de la Costa de Marfil (SITRAM). Ha formado todo el personal de operaciones y contribuye a la capacitación de oficiales y contramaestres (algunos nacionales de la Costa de Marfil ya han obtenido el título de oficiales). La asistencia técnica se ha ampliado al personal administrativo de tierra, lo que permite que la SITRAM funcione con un director, ayudado por un consejero técnico francés.

Además, la compañía contribuye a la formación de personal de la Costa de Marfil participando en una escuela de aprendizaje marítimo instalada en Abidján y concediendo algunas becas.

Además, ha ayudado a la administración de la Costa de Marfil a preparar códigos, reglas y convenios aplicables a la gente de mar.

Compagnie de Navigation Paquet

Esta compañía presta su asistencia técnica y comercial a la Compañía Senegalesa de Navegación (COSENA).

Compagnie des Messageries Maritimes et Nouvelle
Compagnie Havraise péninsulaire de Navigation

La asistencia técnica de estas dos compañías está concentrada en Madagascar. Han ayudado a constituir una compañía malgache de navegación y una sociedad malgache de transportes marítimos.

Esta asistencia adopta las formas siguientes: ayuda para la formación de oficiales y marinos, asistencia técnica para la compra, construcción, reparaciones y conservación de material naval (por ejemplo, la construcción del "Mananjary", buque de carga moderno de 14 000 toneladas), la asistencia para la formación de personal de tierra y ayuda financiera, principalmente en forma de avales, para la construcción del "Mananjary".

/Société

Societé navale Caennaise

La Comunidad Económica Europea ha encargado a una de las filiales de esta sociedad que estudie la organización de la enseñanza profesional en materia de pesca y de marina mercante en la Costa de Marfil, Togo, Dahomey, Alto Volta y Níger. En este aspecto, la Société navale Caennaise espera enseñar las prácticas pesqueras y el manejo de buques en un barco frigorífico de reciente adquisición.

Además, la Société navale Caennaise explota, por cuenta de Guinea, un barco dedicado a la formación de oficiales y marineros para que con el tiempo los propios guineos estén en condiciones de explotar ese mismo buque.

5. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Información sobre el procedimiento para solicitar y obtener los tipos de asistencia enumerados en los párrafos 1, 2 y 3 supra.

Respuesta

En el caso de la asistencia técnica bilateral, el gobierno interesado debe presentar su petición a través de la enbajada de Francia, que la transmite al Gobierno francés.

En el caso de asistencia técnica multilateral se aplican los procedimientos elaborados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.

GRECIA (28 de noviembre de 1968)

La asistencia técnica que ofrece Grecia a los países en desarrollo se extiende a la esfera de la formación en materia de transporte marítimo. Consiste en admitir cada año en las Academias Nacionales de Marina Mercante un número limitado de nacionales de países en desarrollo.

La admisión de estudiantes extranjeros no está sujeta a ningún examen previo, pero depende exclusivamente de una propuesta del Ministerio de la Marina Mercante. Los gastos de matrícula y de otra índole (manutención, ropa, etc.) corren a cargo de los estudiantes, o bien se sufragan mediante becas concedidas por la Fundación de Becas del Estado.

La mencionada Fundación concede becas a los estudiantes extranjeros de conformidad con el procedimiento que se describe en la circular adjunta, dentro de las posibilidades de un plan anual establecido por la Junta Administrativa de la Fundación.

Reino de Grecia
Fundación de Becas del Estado
(S.S.F.)
14, calle Lysicrates
Atenas (119) - Grecia
Tel. 235580, 230274

Becas para extranjeros
Tercer programa (1968-69)

Aviso de ofrecimiento de becas

La Fundación de Becas del Estado anuncia el ofrecimiento (para el año lectivo 1968-69) de 40 becas para extranjeros procedentes de los países que a continuación se enumeran:

a) Para ampliación de estudios superiores (en cualquier especialidad) en Grecia

País	Número de becas	País	Número de becas
Afganistán	1	Irán	1
Argentina	2	Japón	1
Australia	1	Jordania	1
Brasil	1	México	1
Canadá	2	Siria	1
Corea del Sur	1	Tailandia	1
Chile	1	Vietnam del Sur	1
Filipinas	1	Total	17

/Requisitos:

Requisitos: Los candidatos becarios habrán de cumplir los siguientes requisitos:

a) Poseer la nacionalidad del país que les propone.

b) Ser diplomados de una institución de enseñanza superior.

c) Tener 40 años como máximo (al 31 de diciembre de 1968)

d) Poseer un conocimiento adecuado del inglés o del francés.

Procedimiento para la concesión de las becas:

El Consejo de Administración de la Fundación efectuará la selección final de los becarios en función de las posibilidades docentes existentes.

El Ministerio de Educación de cada país deberá enviar al Ministerio de Relaciones Exteriores de Grecia, a más tardar el 30 de septiembre de 1968, las solicitudes de los candidatos y una lista de prioridades basada en una evaluación comparativa.

Disciplina:

Los candidatos becarios podrán proponer un programa de ampliación de estudios en cualquier disciplina.

Duración de la beca:

Un año con posibilidad de prórroga.

Subsidios y gastos de viaje:

Los becarios recibirán una asignación mensual, así como los gastos de viaje de ida y vuelta a Grecia. La Fundación no concede ningún subsidio por concepto de personas a cargo.

Supresión de la beca:

La Fundación de Becas del Estado se reserva el derecho de suprimir la beca y poner término a los pagos, en caso de conducta impropia o de falta de éxito en los estudios.

b) Para estudios de enseñanza superior (en cualquier disciplina) en Grecia:

País	No.de becas	País	No.de becas
Burundi	1	Nigeria	1
Camerún	1	República Centroafricana	1
Congo	1	Sudán	1
Etiopía	1	Tanzania	1
Kenia	2	Uganda	10
Madagascar	1	Zambia	1
Malawi	1	Total	23

Requisitos: Los candidatos becarios habrán de cumplir los siguientes requisitos:

a) Poseer la nacionalidad del país que les propone;

b) Ser diplomados de un instituto de segunda enseñanza;

c) Tener 25 años como máximo (al 31 de diciembre de 1968);

d) Poseer un conocimiento adecuado del inglés o del francés;

e) Los candidatos de Uganda habrán de pertenecer a la Iglesia Ortodoxa, poseer un conocimiento básico del griego y, una vez terminados sus estudios, deberán volver a Uganda y ofrecer sus servicios a la Iglesia Ortodoxa.

Procedimientos para la concesión de becas

El Consejo de Administración de la Fundación efectuará la selección final de los becarios en función de las posibilidades docentes existentes, sobre la base de la lista de candidatos establecida por el Ministerio de Educación del país a quien se ofrecen las becas. El número de candidatos incluidos en las listas debe ser por lo menos doble del número de becas y las listas correspondientes deberán obrar en poder del Ministerio de Relaciones Exteriores de Grecia antes del 30 de septiembre de 1968.

Instituciones docentes: Los candidatos becarios podrán proponer la existencia a cualquiera de las instituciones de enseñanza superior que existen en Grecia.

Duración de las becas: Los años necesarios para asistir regularmente a la institución docente propuesta, más uno o dos años para aprender el griego.

Subsidios y gastos de viaje: Los becarios recibirán una asignación mensual, así como los gastos de viaje de ida y vuelta a Grecia. La Fundación no concede ningún subsidio por concepto de personas a cargo.

Supresión de la beca: La Fundación de Becas del Estado se reserva el derecho de suprimir la beca y poner fin a los pagos, en caso de conducta impropia o de falta de éxito en los estudios.

/INDIA

INDIA (3 de diciembre de 1968)

I. PROGRAMAS DE FORMACION EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO

A. Posibilidades de recibir formación para ocupar empleo en la marina mercante

En la India es posible recibir formación para ocupar un empleo de oficial o de marinero mercante en las siguientes instituciones de formación:

Instituciones para la formación de oficiales

1. Buque escuela "Dufferin", muelle Mazgaon, Bombay. Esta institución proporciona dos años de formación previa a la navegación a quienes pretenden ocupar un puesto oficial de puente en la marina mercante. La capacidad anual del barco es de 80 alumnos. La edad para el ingreso está comprendida entre 15 1/2 y 18 años (al 1o. de julio del año del ingreso). Se requiere como mínimo el bachillerato o un título equivalente de una institución docente reconocida. Una vez terminado el período de formación en el "Dufferin", los alumnos han de efectuar el tiempo prescrito de servicio en la mar antes de presentarse a los exámenes de aptitud para obtener el certificado del Ministerio de Transportes. En el "Dufferin" el curso empieza el 1o. de septiembre de cada año.

2. Escuela de Náutica y Máquinas "Lal Bahadur Shastri", Hay Bunder Road, Bombay-33. Este establecimiento, destinado a los alumnos que ya han navegado, proporciona formación de navegación y máquinas a los candidatos que se preparan para los diversos exámenes para obtener los certificados de aptitud, organizados por el Ministerio de Transportes. Es la única institución de ese tipo existente en Asia sudoriental y está abierta a los alumnos de todas las nacionalidades. En esta Escuela han recibido formación candidatos del Reino Unido, Birmania, China, Ceilán y Paquistán. La Escuela proporciona formación para los siguientes certificados de aptitud, que normalmente requieren un curso de tres meses.

/Náutica

Náutica

1. Capitán mercante (F.G.)
2. Primer oficial (F.G.)
3. Segundo oficial (F.G.)
4. Patrón (H.T.)
5. Piloto (H.T.)
6. Patrón de pesca de arrastre
7. Segundo piloto de pesca de arrastre
8. Certificado de navegación interior, primera y segunda clase (curso de dos semanas)
9. Curso para observador de radar (curso de dos semanas)

Máquinas

10. Primera clase, partes A y B
11. Primera clase, parte A
12. Primera clase, parte B
13. Certificados de aprobación (dos meses)
14. Segunda clase, parte A y B
15. Segunda clase, parte A y
16. Segunda clase, parte B.

Los estudiantes pueden ingresar en la escuela en cualquier época del año.

Facilidades de formación para extranjeros

Las facilidades de formación que brindan el buque escuela "Dufferin" y la Escuela de Náutica y Máquinas "Lal Bahadur Shastri", ambos en Bombay, se extienden también a los extranjeros.

En el buque escuela "Dufferin" se reservan siete puestos a los nacionales de Aden, Ceilán, Irán, Malasia, Singapur y las Indias occidentales. Si se reciben peticiones concretas de los gobiernos de esos países, los estudiantes se acogen al Programa de Cooperación Técnica del Plan de

/Colombo.

Colombo. En la Escuela de Náutica y Máquinas "Lal Bahadur Shastri" se reserva un puesto en cada uno de los cursos que tienen lugar en la Escuela para la capacitación de nacionales de países de Asia sudoriental y de otros países del Commonwealth que participan en el Programa de Cooperación Técnica del Plan de Colombo.

Instituciones para la formación del personal marítimo especializado

Los establecimientos para la formación de personal marítimo especializado "Bhadra" de Calcuta, "Mekhla" de Visakhapatnam y "Nau Lakshi" de Navalakhi proporcionan formación previa a la navegación para ocupar puestos en el puente y en la sala de máquinas en buques que tocan en puertos extranjeros. Desde abril de 1967 el cursillo de capacitación, que era de tres meses, se ha ampliado a cuatro meses. La calificación mínima para el ingreso es el certificado de sexto grado (VI Pass Standard) y los candidatos han de poder tomar notas en el idioma en que se dictan los cursos, es decir, en inglés o hindi. Los límites de edad establecidos para el ingreso en las instituciones de formación de personal marítimo especializado son 18 a 22 años. Aunque dichas instituciones están equipadas para dar formación a unos 1 260 candidatos cada año, en la actualidad sólo la reciben 882 candidatos. El establecimiento de capacitación de personal marítimo especializado "Bhadra", de Calcuta, organizó también cursillos de reorientación de tres a cuatro semanas destinados al personal marítimo no especializado que ha de emplearse en algunas compañías de navegación.

Además, cada año reciben formación en el Buque Escuela "Dufferin", y en el establecimiento de formación de personal marítimo especializado "Bhadra", respectivamente, 16 mozos no pertenecientes a la cocina y 12 mozos de cocina, para prestar servicio en el comedor de los buques de pasaje y mixtos de pasaje y carga, y 32 cocineros (bhandaris).

B. Programas de formación en administración de puertos

Cuando se recibe una solicitud de otro país para que sus funcionarios reciban formación en el pilotaje de buques y en la manipulación a granel de cereales alimenticios y fertilizantes en los puertos indios, las

/autoridades

autoridades portuarias proporcionan los medios de formación necesarios. Por añadidura, a instancias del Ministerio de Transportes y Navegación de la India se ha iniciado en el Instituto Indio de Tecnología de Bombay un curso, sancionado por un diploma, sobre maquinaria de muelles y puertos. El curso de capacitación dura 18 meses y consta de un año de formación teórica en el Instituto y de seis meses de formación práctica en diversos puertos e instituciones. Pueden participar en dicho curso maquinistas diplomados con uno o dos años de experiencia práctica en maquinaria de puertos. También existe un Instituto de Administración de Puertos que da formación a funcionarios portuarios en los diversos aspectos de las operaciones y administración de los puertos.

II. ASISTENCIA TECNICA DISTINTA DE LA FORMACION

En lo que respecta al fletamento, existe la posibilidad de poner la experiencia y los servicios de la Organización de Fletamento del Ministerio de Transportes y Navegación a la disposición de otros países en desarrollo que deseen establecer organizaciones similares en sus países. La India también puede ofrecer asistencia técnica a otros países en desarrollo para la constitución de grupos de estudio sobre los fletes. En la India se ha formado recientemente el Consejo Nacional de Usuarios. Pueden ofrecerse facilidades para el estudio del Consejo en la India a otros países en desarrollo que quieran adoptarlo. Asimismo, se puede proporcionar asistencia técnica a los países en desarrollo para constituir sistemas nacionales de consultas en dichos países.

III. PROCEDIMIENTO PARA OBTENER ESA FORMACION Y OTROS TIPOS DE ASISTENCIA TECNICA

Los extranjeros que deseen ingresar en el Buque Escuela "Dufferin" y en la Escuela de Náutica y Máquinas "Lal Bahadur Shastri" deberán solicitarlo por conducto de sus gobiernos nacionales y habrán de pagar los derechos individuales que les correspondan, a más de cualquier otro derecho que se aplique normalmente.

Las solicitudes relativas a los demás tipos de formación y asistencia técnica, que se mencionan en los epígrafes I, II y III supra, habrán de enviarse al Ministerio de Transportes y Navegación del Gobierno de la India.

/ISRAEL

ISRAEL (6 de mayo de 1969)

"El Gobierno de Israel está dispuesto a poner sus servicios de formación en esta materia a disposición de otros países en desarrollo miembros de la UNCTAD que deseen recurrir a ellos. Se incluye en la presente la información detallada de los medios de capacitación disponibles.

Para algunos de esos tipos de formación, el Gobierno de Israel está dispuesto a proporcionar varias becas que cubrirían los gastos de enseñanza y de subsistencia."

TIPOS DE ESTUDIOS DE QUE SE DISPONE EN ISRAEL

No.	Materia de estudio	Calificaciones necesarias	Duración del estudio	Lugar de estudio	Observaciones
1	Organización de colegios de náutica	Profesor graduado con diploma universitario, capitán, jefe de máquinas; es conveniente que tenga experiencia en materia de formación marítima; Cococimientos de inglés	1 - 2 meses	Instituto de Formación de Marinos del Ministerio de Transportes, en Acre; otras escuelas de la marina mercante y a bordo de buques de adiestramiento	
2	Formación de oficiales para distintos grados de la marina mercante	Capitán, jefe de máquinas o administrador Conocimientos de inglés	1 - 2 meses	Instituto de Formación de Marinos del Ministerio de Transportes, en Acre; otras escuelas de la marina mercante y a bordo de buques de adiestramiento	
3	Instrucción premarítima para jóvenes de 12 a 16 años	Graduado de escuela secundaria. Conocimientos de inglés	1 - 2 meses	Instituto de Formación de marinos del Ministerio de Transportes, en Acre; otras escuelas de la marina mercante y a bordo de buques de adiestramiento	
4	Formación de oficiales de máquinas en los grados de encargados de guardia	Graduado de escuela secundaria técnica (por lo menos 3 años). Conocimientos de inglés	18 meses	Instituto de Formación de marinos del Ministerio de Transportes, en Acre; otras escuelas de la marina mercante y a bordo de buques de adiestramiento	Grupos de 10-15

No.	Materia de estudio	Calificaciones necesarias	Duración del estudio	Lugar de estudio	Observaciones
5	Formación de oficiales de cubierta en los grados de encargados de guardia	Graduado de escuela secundaria. Conocimientos de inglés	3 años	Instituto de Formación de marinos del Ministerio de Transportes, en Acre; otras escuelas de la marina mercante y a bordo de buques de adiestramiento	Grupos de 10-15
6	Formación de oficial de primera y de segunda, capitán, jefe de máquinas, ingeniero de primera y de segunda	Oficial de cubierta o de máquinas titulado. Conocimientos de inglés	6 meses	Instituto de Formación de Marinos del Ministerio de Transportes, en Acre; otras escuelas de la marina mercante y a bordo de buques de adiestramiento	Grupos de 10-15
7	Capacitación de contramaestres en manipulación de la carga en los puertos	Certificado de escuela secundaria, experiencia de trabajo en puertos. Conocimientos de Inglés	3 - 6 meses (según la experiencia del cursante)	Centro de Adiestramiento de la Dirección de Puertos de Israel	
8	Organización y administración de puertos: formación de oficiales para las direcciones de los puertos	Certificado de escuela secundaria, experiencia en operaciones portuarias. Conocimientos de inglés	2 - 3 meses	Sede de la Dirección de Israel y uno de los puertos de ese país	
9	Derecho marítimo: para abogados de organismos gubernamentales relacionados con la marina mercante y el transporte marítimo	Título universitario de Derecho y otras calificaciones que faculten al interesado para ejercer la abogacía. Conocimientos de inglés	2-3 meses	Departamento Jurídico del Ministerio de Transportes y su dependencia en el Departamento de Transporte Marítimo y Puertos	

ITALIA (4 de febrero de 1969)

Las administraciones técnicas interesadas no prevén por el momento ningún programa de formación profesional en la esfera del transporte marítimo.

No obstante, las compañías de navegación del Grupo Finmare ofrecen un tipo de asistencia dentro del marco del "programa de cooperación técnica" del Instituto de Reconstrucción Industrial (IRI). A este respecto, recordamos que el IRI ha organizado ya seis cursos de perfeccionamiento para los técnicos de los países en desarrollo, que abarcan las principales esferas de la actividad económica, entre ellas el transporte marítimo.

Se conceden becas que cubren los gastos de viaje ida y vuelta a Italia, la manutención y el alojamiento, así como los gastos iniciales de instalación. La información necesaria para los candidatos figura en el programa de cada curso; no obstante, las candidaturas se presentan normalmente a través del Gobierno del país interesado por conducto de su embajada o de la embajada de Italia en los países a los que se aplica el programa, o bien mediante los representantes locales del IRI.

Además, las asociaciones de compañías de navegación han indicado que podrían estudiar la posibilidad de poner a la disposición de jóvenes de los países en desarrollo algunos puestos en el Instituto Marítimo de Nápoles (por medio de becas o de algún otro modo).

En lo que respecta a las otras formas de asistencia, la industria naviera ha declarado que puede proporcionar al Gobierno de Italia los nombres de técnicos o de institutos técnicos que podrían enviar sus expertos a los Estados interesados durante períodos de tiempo más o menos largos.

JAPON (22 de noviembre de 1968)

Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) Seminario sobre puertos
b) Curso colectivo de formación en maquinaria de puertos
c) Formación individual en materia de puertos
d) Formación en materia de seguridad marítima
e) Formación en el manejo de buques
f) Organismo de Cooperación Técnica para Ultramar (OTCA), e Instituto de Investigaciones sobre Puertos del Ministerio de Transportes para a), b) y c)
g) Academia de Seguridad Marítima para d)
h) Facultad de Marina Mercante y Escuela Técnica de Marina para e)
i) Los seminarios y cursos de formación mencionados en a), b) y c) son organizados por el OTCA
j) El seminario mencionado en a) está destinado a funcionarios superiores administrativos o de máquinas, que recibirán formación en administración o gestión, desarrollo y maquinaria de construcción de puertos, una vez al año durante unos dos meses. Hasta la fecha este seminario se ha celebrado siete veces
k) El curso de formación mencionado en b) se destina a maquinistas de puerto de menos de 35 años, que recibirán formación en cuestiones relativas a la maquinaria de puertos durante unos 4 meses; hasta la fecha dicho curso se ha celebrado cinco veces
l) La formación individual mencionada en c) tiene por objeto fundamental proporcionar formación relativa a la maquinaria para construcción de puertos, durante un período comprendido entre varios meses y un año
m) La formación mencionada en d) tiene por objeto proporcionar los conocimientos técnicos necesarios a los funcionarios de seguridad marítima, incluido el comandante del puerto
n) La formación mencionada en e) tiene por objeto proporcionar a los marinos, o a quienes se proponen llegar a serlo, los conocimientos técnicos necesarios para el manejo de los buques.

/NORUEGA

NORUEGA (10 de febrero de 1969)

En general, debe tenerse presente que, en materia de asistencia para el desarrollo, Noruega ha seguido la política de encauzar la parte principal de la asistencia a través de las Naciones Unidas y sus distintos órganos, así como a través de las organizaciones financieras internacionales. Como consecuencia, la asistencia técnica bilateral de Noruega se ha prestado hasta ahora en escala relativamente reducida, lo que se aplica también al campo del transporte marítimo y de los puertos.

En lo que respecta a las cuestiones concretas planteadas en su nota, puedo informarle que en la actualidad se prevé celebrar en Bergen, en septiembre de este año, un seminario de las Naciones Unidas sobre servicios de cabotaje y de trasbordo. Este seminario está patrocinado por las Naciones Unidas, en estrecha cooperación con el Organismo Noruego para el Desarrollo Internacional (NORAD) y el Instituto Noruego de la Economía del Transporte.

A través del NORAD se dispone cada año de dos a tres millones de coronas para la asignación de becas a los países en desarrollo. No obstante, hasta ahora se ha recibido solamente un número muy limitado de solicitudes en el campo del transporte marítimo. Las solicitudes para cursar estudios se examinan individualmente. Por consiguiente, los interesados en cursar estudios en transporte marítimo pueden tener que competir con otros candidatos para esas becas. En las universidades u otros establecimientos de enseñanza de Noruega no existe un número limitado de plazas para la formación de nacionales de países en desarrollo, en ningún campo en especial.

En lo que respecta a la asistencia técnica distinta de la formación, el NORAD ha indicado su interés a ese respecto ofreciendo al Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento la asistencia de Noruega para realizar estudios de viabilidad económica y estudios funcionales y administrativos sobre proyectos en materia de puertos, incluyendo asistencia en materia de gestión y administración.

/El NORAD

El NORAD presta asistencia para el establecimiento de un centro de formación práctica y teórica de oficiales de cubierta e ingenieros, para la operación y mantenimiento de barcos de pesca, en el Colegio de Náutica de Nungua (Ghana). Noruega proporcionará equipo especial para el centro, 5 instructores (4 ingenieros y un navegante) durante un período de tres años, y becas para la formación de personal de contraparte de Ghana. Noruega contribuirá también á la construcción de un taller en el centro. Se han capacitado ya 17 becarios en Noruega.

El NORAD ha otorgado una donación a la UNCTAD para finalizar una investigación sobre el desarrollo de los puertos, realizada por el Instituto Noruego de la Economía del Transporte.

El NORAD ha sufragado también los gastos incurridos en estudios de rentabilidad de los servicios de trasbordo entre puertos de Túnez y Francia, y entre Túnez e Italia.

Por último, cabe señalar que varios expertos noruegos han desempeñado misiones en proyectos del PNUD en materia de desarrollo de puertos.

En lo que respecta al procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica, cabe señalar que las embajadas de Noruega en el extranjero pueden proporcionar toda la información necesaria en lo que respecta a becas, y que las solicitudes deben encaminarse a través de esas embajadas. También puede obtenerse información sobre todo tipo de asistencia técnica en ese campo del Organismo Noruego para el Desarrollo Internacional (NORAD), Oslo, DEP., Noruega.

/PAISES

PAISES BAJOS (7 de enero de 1969)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) El número y tipos de programas de formación relacionados con el funcionamiento y la economía del transporte marítimo, incluidos los puertos, ofrecidos por el Gobierno de Su Excelencia o por otras autoridades competentes a nacionales de países en desarrollo.

El Gobierno de los Países Bajos concede gran importancia a los programas de formación para nacionales de los países en desarrollo y se habilitan fondos para poder dar curso a las solicitudes de asistencia de todo tipo que provengan de los gobiernos de esos países.

Dentro de ese criterio general se presta debida atención a las solicitudes de formación relacionadas con el funcionamiento y la economía del transporte marítimo, incluidos los puertos. En especial, el Gobierno de los Países Bajos favorece la formación de personal en la esfera de la economía del funcionamiento de los puertos y las técnicas de gestión y administración de puertos, ya que, como se sabe, existen grandes posibilidades de reducir el costo total del transporte si se mejoran los sistemas portuarios existentes y se establecen nuevos sistemas de ese tipo.

Debe indicarse que en los Países Bajos se dispone de recursos para otorgar becas, y el tipo y contenido de cualquier programa de formación que se establezca se ajustará a los deseos que formulen los gobiernos de los países en desarrollo.

Cabe mencionar en particular el seminario anual sobre administración de puertos. En 1967 asistieron a ese seminario 25 participantes procedentes de 16 países en desarrollo. Debe apuntarse además que en el caso de algunos becarios procedentes de países en desarrollo, que estaban interesados en una determinada esfera y deseaban especializarse en ella, se prepararon programas especiales. Esos programas, cuya duración era de seis semanas a doce meses, trataban, entre otras cosas, de construcción de buques, pilotaje, derecho marítimo internacional y seguridad en puertos y muelles.

/b) La

b) La asignación a los nacionales de países en desarrollo de puestos en universidades u otros establecimientos de enseñanza para recibir dicha formación.

En lo que respecta a la asignación a los nacionales de países en desarrollo de puestos en universidades u otros establecimientos de enseñanza, el Gobierno de los Países Bajos sigue la política general de dar posibilidades, para lo cual otorga becas a los posgraduados para especializarse en un determinado campo.

Dentro de esa política general se prestará la atención debida a toda solicitud en materia de transporte marítimo, en especial los puertos.

Además de lo señalado anteriormente, cabe agregar que en 1967 se adoptaron medidas especiales para satisfacer una solicitud de las Líneas Marítimas Etíopes de que ingresaran varios jóvenes de esa nacionalidad en una escuela de navegación para recibir formación como oficiales de marina. Se organizaron cursos especiales, en idioma inglés, en una escuela de náutica de Flushing, con resultados muy satisfactorios.

En 1968, cuatro alumnos etíopes se graduaron de tercer oficiales. Veinte jóvenes etíopes ingresaron en ese colegio para seguir los nuevos cursos que comenzaron en septiembre de 1968. Esa formación no ha sido financiada por el programa de asistencia técnica de los Países Bajos.

c) Una descripción del contenido de tales programas de formación.

Cabe señalar que los seminarios mencionados en el punto a) se ocupan no solamente de las cuestiones de organización sino también de los aspectos hidráulicos y estructurales de la ingeniería de puertos. A esos seminarios de cinco semanas de duración pueden asistir los funcionarios de las administraciones portuarias. La parte correspondiente a la enseñanza oficial en los seminarios (dos semanas) está a cargo de los cursos internacionales de ingeniería hidráulica y sanitaria, de Delft.

Con arreglo al programa de visitas de los seminarios, de tres semanas de duración, los participantes visitan, entre otros, los puertos de Rotterdam y Amsterdam y otro puerto importante en uno de los países vecinos (Hamburgo o Amberes).

/2. Asistencia

2. Asistencia técnica distinta de la formación

a) Los tipos de asistencia técnica distinta de la formación (como por ejemplo, el envío de expertos consultores y de personal directivo) ofrecidos a los gobiernos u otras autoridades competentes de países en desarrollo en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, por

i) el Gobierno de Su Excelencia

ii) otras autoridades competentes.

El Gobierno de los Países Bajos asigna fondos para la organización de programas para enviar expertos de diverso tipo que soliciten los gobiernos u otras autoridades competentes de los países en desarrollo. Cabe observar que, en particular en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, en los Países Bajos se dispone de un amplio acervo de conocimientos técnicos.

De lo expresado anteriormente se desprende que el Gobierno de los Países Bajos está en condiciones de prestar la atención necesaria a las solicitudes de los países en desarrollo para el envío de expertos consultores y de personal directivo. Pueden mencionarse los ejemplos siguientes:

En los últimos años se envió un piloto de puertos a Camboya y un experto de puertos a Tailandia. También se envió a este último país un grupo de expertos para estudiar las posibilidades de establecer un segundo puerto marítimo en Laem Krabang.

En cooperación con los gobiernos de Malí, Dahomey, Níger y Nigeria, varios expertos de los Países Bajos realizarán una investigación sobre la navegabilidad del sector central del río Níger.

En Indonesia, algunos expertos de los Países Bajos han examinado la cuestión del transporte marítimo interinsular. De conformidad con sus recomendaciones se enviará a Indonesia un grupo de 15 expertos para asesorar a las autoridades en distintos aspectos del transporte marítimo (muelles, telecomunicaciones, dragado, seguridad y aspectos comerciales, técnicos y náuticos).

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

El número, tipo y contenido de los programas de formación y otras medidas de asistencia técnica en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, llevados a cabo en beneficio de empresas navieras, de otras organizaciones privadas y de nacionales de países en desarrollo.

/A este

A este respecto cabe mencionar el hecho de que desde hace poco tiempo, las empresas navieras de los Países Bajos han colocado sus expertos a la disposición de las organizaciones internacionales (por ejemplo, el Grupo sobre Puertos de la CEPAL) o de los países en desarrollo (en este último caso, para asesorar a las empresas navieras de dichos países).

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

Información sobre el procedimiento para solicitar y obtener los tipos de asistencia enumerados en los párrafos 1, 2 y 3 supra.

En los asuntos de asistencia técnica en materia de transporte marítimo, incluidos los puertos, la Dirección General del Transporte Marítimo, La Haya, cuenta con el asesoramiento del Departamento de Asistencia Técnica Internacional del Ministerio de Relaciones Exteriores, que sirve de centro administrativo para la asistencia técnica en los Países Bajos. Las solicitudes de asistencia deben dirigirse a la Dirección General del Transporte Marítimo.

INSTITUTO PROFESIONAL PARA EMPLEADOS PORTUARIOS (ASBL)

(Nota relativa a la organización del curso escolar 1968/69)

1. La enseñanza impartida en el Instituto Profesional para Empleados Portuarios comprende dos grupos de cursos:

GRUPO A (Cursos de base)

Ramas: Transporte marítimo - Consignación

GRUPO B (Cursos de especialización, facultativos)

Ramas: Aduanas, Explotación del buque mercante, Marcaje, Francés, Holandés, Inglés y Alemán.

2. Todos los cursos están repartidos en tres años de estudios. Unicamente los cursos "Marcaje" y "Explotación del buque mercante" están repartidos en dos años de estudios.

En la rama "Marcaje" se da un curso administrativo que abarca un año de estudios. El idioma de trabajo es el holandés. Sólo se admitirá en los cursos de idiomas a los alumnos que hayan dado pruebas de conocimientos lingüísticos suficientes para poder seguirlos con provecho.

Criterios de base: diploma de humanidades o equivalente; o bien examen de ingreso.

3. Los nuevos alumnos que así lo deseen pueden presentarse a un examen escrito. Sobre la base de este examen se decidirá si el examinando puede inscribirse directamente en el segundo curso.

4. Al final de cada curso los alumnos deben someterse a un examen. Se aplican los criterios siguientes:

a) Cursos de base (Grupo A)

Para poder pasar a un curso superior u obtener el diploma de tercer año, los alumnos de los cursos de base deben obtener el 50 por ciento de los puntos atribuidos en cada una de las dos ramas individuales y el 60 por ciento de los puntos en el conjunto de ambas ramas;

b) Cursos de especialización (Grupo B)

Un mínimo del 60 por ciento para cada rama.

/5. Los

5. Los alumnos que no obtengan el mínimo de puntos previsto para cada rama o grupo de ramas, deben someterse a un examen para pasar al curso siguiente; en caso contrario, deben volver a empezar el año escolar con el estudio de la rama o ramas de que se trate. Los exámenes para pasar al curso siguiente se efectúan inmediatamente antes del comienzo del año escolar. Los alumnos del último curso no tienen esta posibilidad y deben en todo caso volver a empezar el año escolar si no aprueban el examen y si desean obtener el diploma correspondiente.

6. Para completar los cursos de base se han creado cursos de perfeccionamiento bajo la denominación: "Escuela de Personal Directivo Marítimo y de Consignación". Estos cursos están destinados a los miembros del personal de las empresas portuarias de Amberes que pueden algún día entrar a formar parte del personal directivo. Finalizados los estudios (tres cursos) y a condición de haber aprobado los exámenes (60 por ciento de los puntos), los alumnos obtienen el diploma de la Escuela de Personal Directivo.

La Escuela de Personal Directivo posee su propio reglamento interno.

7. Cursos de especialización para "Marcadores":

Muchas personas se interesan por los cursos destinados a los "Marcadores" sin que por ello tengan la intención de presentar ulteriormente su candidatura para ingresar en el cuerpo de Marcadores del puerto de Amberes. Se ofrece a estas personas la oportunidad de seguir un Curso de Marcaje Administrativo cuyo contenido corresponde en líneas generales al curso para "Candidatos-Marcadores" (primer curso). Este curso administrativo es independiente de los demás cursos destinados a los marcadores, organizados según las decisiones del Comité Nacional del Puerto de Amberes. Las personas que aprueban el examen de este curso no pueden en ningún caso presentar su candidatura para ingresar en el cuerpo de Marcadores. Se pueden pedir a la secretaría mayores detalles sobre este curso y sobre los cursos para "Candidato-Marcador" y "Marcador".

8. Curso de especialización: "El buque mercante y su explotación":

El curso de especialización sobre "El buque mercante y su explotación" está compuesto de dos partes que son enseñadas alternativamente, es decir, cada dos años. Cada parte comprende 15 horas de clase. La primera parte

/consiste en

consiste en una descripción detallada del buque y la segunda comprende la explotación propiamente dicha, con explicaciones relativas al armamento y su organización, así como a la explotación técnica y económica del buque mercante. Aunque el programa de cada una de las partes se establece en función de la otra, los interesados pueden seguir las clases correspondientes a cada parte separadamente. El año escolar 1968/69 está dedicado a la primera parte del curso, es decir, "El Buque".

9. Con objeto de permitir a los alumnos que no hayan tenido ocasión de asistir a los cursos, o que tienen otros motivos válidos, la obtención del diploma del Grupo A o de los cursos de idiomas del Grupo B, se ha creado un Tribunal Examinador Central, que se reúne una vez al año y está compuesto por miembros del Consejo de Administración y el cuerpo de profesores. El Tribunal Examinador Central se atiene a las normas siguientes:

a) un examen severo, escrito y oral, sobre todas las materias de los tres años de estudios;

b) los candidatos deben satisfacer un derecho de inscripción irrecuperable de 1 000 florines.

Los candidatos están autorizados para asistir a las clases de los diferentes cursos como alumnos libres. Además se les proporcionan los cursos mimeografiados.

DISPOSICIONES ADOPTADAS PARA EL CICLO 1968/69

1. Los alumnos pueden matricularse en los cursos del Grupo A o en una o varias ramas del Grupo B, o ambas cosas. Para ello deben satisfacer un derecho de matrícula compuesto de una participación en los gastos de los cursos mimeografiados y de una garantía que es reembolsada al candidato al finalizar el curso, siempre que haya asistido regularmente a los cursos y se haya presentado a los exámenes. El derecho de matrícula debe satisfacerse al contado en el momento de la entrega del formulario de inscripción. Se hace una excepción cuando la empresa del empleado paga el derecho de matrícula.

Los candidatos que desean inscribirse con arreglo a las normas expuestas deben entregar a la secretaría, en el plazo fijado por el Instituto, un formulario debidamente llenado.

/Los nuevos

Los nuevos alumnos que así lo deseen pueden presentarse a un examen escrito. Sobre la base de este examen se decide si el examinando puede inscribirse directamente en el segundo curso.

2. Principio y fin del ciclo

Las clases empiezan el lunes 30 de septiembre de 1968 y finalizan el jueves 27 de marzo de 1969.

3. Locales

Facultades universitarias de San Ignacio, Prinsstraat, 13, Amberes, para todos los cursos con excepción de los de la Escuela de Personal Directivo, que se dan en los locales de la Federación Marítima de Amberes, 18 Korte Gasthuisstraat, Amberes.

4. Exámenes de ingreso y para pasar a un curso superior.

Estos exámenes se celebrarán los días y a las horas siguientes (siempre de 19,30 a 22 horas) en la Facultad Universitaria de San Ignacio, 13 Prinsstraat, Amberes (Salas 01 y 02).

Lunes 9 de septiembre de 1968

Exámenes de lengua holandesa:

a) Examen para los nuevos alumnos (véase el artículo 2 del reglamento interno);

b) Exámenes de ingreso y para pasar de primer curso a segundo curso.

Martes 10 de septiembre de 1968

Primer curso, Transporte Marítimo/Consignación

Segundo curso, Consignación

Examen de selección para Marcadores, primer curso.

Miércoles 11 de septiembre de 1968

Primer curso y segundo curso de aduanas

Primer curso y segundo curso de alemán.

Jueves 12 de septiembre de 1968

Primer curso y segundo curso de inglés

Segundo curso transporte marítimo.

Viernes 13 de septiembre de 1968

Exámenes de francés:

a) Examen para los nuevos alumnos (véase el artículo 2 del reglamento interno);

/b) Exámenes

b) Exámenes de ingreso y para pasar de primer curso a segundo curso.

Nota

Salvo caso imprevisto, la secretaría no enviará nuevas convocatorias para los exámenes.

5. Derecho de matrícula

Cuantía: 300 florines, es decir:

a) 100 florines de garantía reembolsados al candidato al fin del curso siempre que haya asistido regularmente a las clases y se haya presentado a los exámenes;

b) 200 florines (participación en los gastos).

Se trata de un derecho fijo que sólo se satisface una vez, sea cual fuere el número de cursos a los que asista el alumno.

6. Formulario de matrícula

Las personas que deseen asistir a los cursos pueden matricularse, con arreglo a las normas precitadas, en la secretaría del Instituto, 18, Korte Gasthuisstraat, Amberes, los días y horas siguientes:

Lunes 2 de septiembre de 1968, de 13:30 a 20 horas;

Martes 3 de septiembre de 1968, de 17 a 20 horas.

Los candidatos deben entregar personalmente en la secretaría el formulario adjunto debidamente llenado. Salvo disposición especial, no se aceptará ninguna inscripción efectuada en otra fecha o de otra manera. Pueden obtenerse formularios de matrícula suplementarios en la secretaría del Instituto.

AVISO IMPORTANTE

Todos los que deseen asistir a los cursos, incluso quienes hubieren aprobado el año anterior y deban pasar a un curso superior, deben llenar un formulario de matrícula.

7. Horario y programa de los cursos.

Véanse los anexos.

8. Informaciones complementarias.

Pueden obtenerse informaciones complementarias en la secretaría del Instituto Profesional para Empleados Portuarios, 18, Korte Gasthuisstraat, Amberes, por escrito o por teléfono (No. 33-59-60, línea interna 2).

/PROGRAMA

PROGRAMA DE ESTUDIOS PARA EL CURSO 1968/69

Grupo A: Cursos de base (3 años de estudios)

Ramas: Transporte marítimo y consignación

Primer curso:

Transporte marítimo/consignación - Nociones generales preliminares: (Profesor E. Van der Heyden) (1 1/2 horas semanales) 1/

Las sociedades, los bancos y el Instituto de Cambio - Documentación (compras/ventas) - Cálculo de flete marítimo y del interés - Documentación (el transporte por vía marítima) - La economía portuaria - El trabajo portuario - Ministerio de Hacienda (Aduanas y Consumos, Licencias, Impuestos de transmisión) - Impuesto sobre los transportes - Ferrocarriles belgas - Seguros.

Segundo curso:

Transporte marítimo:

(Profesor R. De Rijdt) (1 hora semanal)

Examen general de la nevegación marítima - Características del puerto de Amberes (explotación, equipo, etc.) - La navegación marítima (los métodos de explotación los mercados mundiales - las grandes rutas marítimas) - Los armamentos marítimos (antecedentes - explotación - instalaciones, etc.) - El buque de navegación marítima (tipos - medidas - dotación - documentos marítimos) - La clasificación - La evolución de la flota mundial - El conocimiento de embarque - Cláusulas - La carga - descarga - estiba (trabajos - conflictos) etc. - Las escalas en los puertos - trámites - cuentas de escala - agencias, etc., - El flete - La organización profesional en Amberes.

Consignación:

(Profesor J. Van Alsenoy) (1 hora semanal)

Introducción - Definiciones

La empresa de consignación: Tareas y funciones en el puerto - Papel y función del consignador - Clases de consignadores - Evolución de la profesión - Organizaciones profesionales - Estatuto jurídico del consignador - Derechos y deberes - Responsabilidad - Privilegios - Utilidad económica de la profesión de consignador - Organización de una oficina de consignación - Consignación de mercancías en general - Medidas económicas y financieras - Regímenes aduaneros y fiscales - Documentos - Manipulación de mercancías - Instrucciones de los comitentes.

1/ Durante el primer curso las ramas transporte marítimo y consignación están fusionadas.

/Importación:

Importación: (por vía marítima) - Certificados de consignación - Entrega y recepción de las mercancías - Medidas de control - Pago de los derechos de aduana - Almacenaje de mercancías - Manipulación de mercancías - Custodia de las mercancías - Casos de avería - Cartas de garantía - Certificados de depósito.

Exportación: (por vía marítima) - Certificados de consignación - Entrega- Medidas de control - Pago de los derechos de aduana - Reglamentos fiscales - Responsabilidad de las partes - Cartas de garantía - Restricciones en los conocimientos de embarque - Facturas consulares - Recibo de a bordo - Conocimientos endosables.

Cuestiones diversas: Importación, exportación y tránsito por otros medios de transporte - F.C.R y otros documentos - Agrupamiento - Tráfico de "containers" - Condiciones generales de los consignadores - Seguro contra los riesgos de consignación - Gastos - tarifas - facturas - viajes a tanto alzado - impuesto de factura.

Tercer curso:

Transporte marítimo:

(Profesor R. De Rijdt) (1 hora semanal)

Reglas de La Haya - El nuevo régimen de los conocimientos de embarque - Avería general y particular, clubs de protección y de indemnización - Arbitraje y peritaje judicial -Derecho de presa - Zonas navegables, temporadas, tonelajes, etc. Fletamentos marítimos (partes interesadas - estadías - cláusulas, etc.) - Las diversas pólizas de fletamento - La recepción del buque de navegación marítima.

Consignación:

(Profesor F. S. Somers) (1 hora semanal)

Terminología comercial: Introducción - explicación de los términos - derogaciones - los términos aéreos, los términos comerciales de los Estados Unidos - variaciones en el fob - usos y costumbres - las condiciones fob de Amberes - los usos de otros puertos de mar europeos.

Seguros de mercancías: Definiciones - las averías - la avería gruesa - la avería particular - la póliza marítima de Amberes de 1859.

/Crédito

Crédito documentario: Introducción - el mecanismo - tipo de créditos - los usos en materia de créditos documentarios - la solicitud de apertura de un crédito.

Navegación fluvial: Definiciones - los documentos - algunos aspectos de la navegación fluvial - la legislación - algunas definiciones principales de la ley de 5 de mayo de 1936 - cálculo del impuesto.

Navegación renana: Significado - generalidades - órganos y organismos - consorcios y convenciones - algunas cotizaciones - las condiciones de los conocimientos de embarque - los documentos - la navegación a remolque.

ESCUELA DE PERSONAL DIRECTIVO MARITIMO Y DE CONSIGNACION: (3 horas semanales)

a) Cursos técnicos: en forma de seminarios y conferencias y con la colaboración de varios especialistas.

Programa para 1968/69: 1) Economía portuaria, organización del puerto y los diversos sectores del transporte (carreteras - ferrocarriles- navegación interior - navegación aérea). 2) Problemas aduaneros de actualidad.

b) Curso de idiomas (ingles (Profesor: N. Dallas-Conte).

Grupo B: Cursos de especialización

Ramas: Aduanas - explotación del buque mercante - marcaje - idiomas holandés, francés, alemán e inglés.

A. Aduanas (3 años de estudios)

Primer curso (Profesor F. De Vré) (1 hora semanal)

La función de la administración de aduanas y consumos.

Trámites aduaneros que hay que cumplir al efectuar importaciones por vía marítima - por vía fluvial - por ferrocarril - por ferrocarril vecinal - por carretera - por vía aérea, de mercancías o medios de transporte.

Documentos aduaneros que hay que rellenar en caso de tránsito vigilado - tránsito ordinario.

Normas locales para la zona portuaria de Amberes.

/Segundo

Segundo curso (Profesor C. Schroons) (1 hora semanal)

Los depósitos (libres - públicos - particulares - ficticios). Utilización - mercancías admitidas - ventajas - estudios detallado de las disposiciones relativas a la exención de derechos para ciertas mercancías (franquicia aduanera) - importación en régimen de franquicia aduanera temporal - impuestos: impuestos de factura - de transmisión - de lujo - reintegro de estos impuestos - importación temporalmente libre de tales impuestos.

Tercer curso (Profesor C. Schroons) (1 hora semanal)

Estudio detallado de la convención aduanera con los Países Bajos y Luxemburgo - CECA - Mercado Común - Euratom - Definición del valor que hay que declarar en la aduana llamada "Definición de Bruselas" y sus aplicaciones - Declaraciones de consumo - Documentos de exportación en materia de aduanas y consumos - estatutos del consignador fronterizo (legislación aduanera) - Disposiciones restrictivas aplicables a la importación, el tránsito y la exportación (económicas, sanitarias, etc.) - Tráfico internacional de los medios de transporte.

B. El buque mercante y su explotación (Profesor T. Van Bommel (curso de especialización de 15 horas, que se inicia el primer trimestre)

Primera parte: El buque.

Descripción del buque mercante. Las características fundamentales del buque.

C. Marcadores

Primer curso "Candidatos-marcadores" (Profesor A. Lamot) (1 1/2 horas semanales)

Segundo curso "Curso de perfeccionamiento" (Profesores: A. Lamot y C.A. Ritzky) (1 1/2 horas semanales)

Curso administrativo (Profesor A. Lamot) (1 1/2 horas semanales)

Terminología y documentación relativas a la profesión de "marcador". Examen de los diferentes aspectos del cálculo, cotización, medición, descripción, verificación, etc., de las mercancías compactas y a granel antes, durante y después de su manipulación en el muelle o en el almacén o de su carga o descarga del buque o la gabarra.

Las funciones del marcador - ejercicios prácticos.

/D. Cursos

D. Cursos de idiomas (holandés-francés-inglés-alemán)

a) Primer curso: (1 hora semanal)

Holandés: Profesor J. Jacobs

Francés: Profesor L. De Pessemier

Inglés: Profesor N. Dallas-Conte

Alemán: Profesor H. Van Wiele

La redacción de los documentos utilizados en el comercio y la navegación marítima. Significado de expresiones, especialmente de las relacionadas con el comercio, la consignación, el transporte, el tráfico marítimo, el pago de los derechos de aduanas, etc.

Principales organismos públicos y privados con los que el consignador, el agente marítimo o el armador tratan diariamente. Ejemplos prácticos.

b) Segundo curso: (1 hora semanal)

Holandés: Profesor J. Van der Cruys

Francés, inglés y alemán: véase primer curso.

La redacción de los documentos utilizados en el comercio y la navegación marítima. Verificación por escrito de las pérdidas de la carga, de daños en el momento de la entrega y durante el transporte. Terminología comercial, especialmente en lo que concierne al transporte marítimo, el puerto, el tráfico fluvial internacional, el transporte por ferrocarril, por carretera y por vía aérea.

El examen de los problemas del transporte desde el punto de vista económico. Ejemplos prácticos.

c) Tercer curso: (1 hora semanal)

Profesor: ver segundo curso.

La redacción de los documentos utilizados en el comercio y la navegación marítima. La profesión, función y significado del consignador, el agente marítimo y el armador. Su lugar en la economía. Estudio de los diversos documentos que utilizan ya sea ordinaria o accidentalmente.

Relaciones comerciales con las personas y los organismos. Ejemplos prácticos.

Tema: Estudios portuarios

Lugar: Amberes

Curso organizado por: la ciudad de Amberes, Dirección del puerto.

/Duración

Duración: variable; depende de cada caso concreto; de preferencia no en junio, julio y agosto.

Materias objeto de enseñanza: gestión y explotación del puerto de Amberes; visita detallada del puerto; estudios prácticos de la organización y funcionamiento de los servicios náuticos (remolque, funcionamiento de las esclusas, etc.); organización práctica de los servicios de muelles y tinglados (depósito de mercancías, concesiones de terrenos portuarios, explotación de los almacenes municipales, etc.); estudio práctico de los trabajadores portuarios y del equipo portuario; estudio del servicio financiero del puerto.

Condiciones de admisión: titular de un diploma universitario o de enseñanza superior, o funcionario portuario.

Idiomas de trabajo: holandés-francés-inglés-alemán.

Fecha límite de inscripción: _____

/POLONIA

POLONIA (27 de noviembre de 1968)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

a) Los nacionales de países en desarrollo pueden incorporarse a los cursos regulares para estudiantes polacos o seguir cursos escogidos en las instituciones de enseñanza superior, en las escuelas secundarias de formación profesional o en los programas de formación profesional en Polonia. En el campo del transporte marítimo, los alumnos extranjeros disponen de los siguientes programas de formación profesional:

Economía del transporte marítimo	- Escuela Superior de Economía de Sopot
Construcción de buques	- Universidad Técnica de Gdańsk
Navegación e ingeniería naval	- Colegios Estatales de Náutica de Gdynia y Szczecin

Los dos colegios estatales de náutica tienen en la actualidad la categoría de instituciones de formación profesional pero, a partir de octubre de 1969, gozarán de la categoría de academia.

b) En 1967, 18 nacionales de países en desarrollo asistieron a los mencionados cursos de economía del transporte marítimo y de construcción de buques, y 40 alumnos procedentes de esos países siguieron cursos en los colegios estatales de náutica. El Gobierno de Polonia otorgó becas a muchos de ellos.

El número de plazas en las instituciones mencionadas es variable y depende de las necesidades concretas de los países en desarrollo, según los objetivos reconocidos a estos últimos en los acuerdos bilaterales. Ese número de plazas aumenta constantemente.

c) En el Departamento de Transporte de la Escuela Superior de Economía de Sopot existen las tres ramas especializadas de estudios siguientes:

- transporte marítimo y puertos
- transportes interiores (ferrocarriles y vías de navegación interior)
- comercio exterior.

/En la

En la Facultad de Arquitectura Naval de la Universidad Técnica de Gdańsk existen los siguientes cursos especializados:

- construcción de buques mercantes y de guerra
- construcción de buques de navegación fluvial
- máquinas navales.

En todos esos cursos, además de las materias de carácter general, como matemáticas, física y mecánica, se presta gran atención a las conferencias y estudios sobre diseño, construcción, arquitectura naval, tecnología, operación y reparación de buques.

En los colegios estatales de náutica existen las siguientes facultades: Navegación, Ingeniería Naval, Electricidad/Electrónica, Contabilidad y Abastecimiento de Buques. En lo que respecta a los programas de enseñanza de esos colegios, éstos figuran en el documento de la Oficina Internacional de Trabajo, titulado "Monographs of seafarers" vocational training programmes in various countries", págs. 161 y 162 (IMC/20/3/2, Ginebra, 1967.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

Además de la formación, la asistencia técnica que se brinda a los gobiernos e instituciones de los países en desarrollo en materia de transporte marítimo comprende los servicios de consultores en los siguientes campos:

- programación del desarrollo de la marina mercante y de los puertos
- gestión y administración de puertos
- diseño y planificación de puertos
- operación de buques

Dentro de la asistencia a los países en desarrollo puede incluirse también, a petición, la labor de investigación necesaria para los estudios de preinversión. Este trabajo podría ser realizado por el personal de investigación del Instituto Morski de Gdańsk.

/3. Programas

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica

Los programas especializados de formación están patrocinados por el Gobierno de la República Popular Polaca y los llevan a cabo armadores, agencias marítimas y autoridades portuarias de Polonia (que son empresas de propiedad estatal).

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

En el folleto que se adjunta se describe el procedimiento que deben seguir los nacionales de otros países para seguir estudios en las instituciones académicas de Polonia. En lo que respecta a otras formas de asistencia técnica (mencionadas en 2 y 3) a los países en desarrollo, esos tipos de asistencia pueden obtenerse sobre la base de convenios bilaterales entre Polonia y el país respectivo. La institución autorizada a ese respecto, en Polonia, es el Comité de Cooperación Económica con otros Países, Varsovia, Al. I Armii Wojska Polskiego 14.

Los contactos preliminares a tales fines tienen que establecerse a través de la embajada de Polonia en el país respectivo. Las embajadas están facultadas para tramitar todo lo relacionado con la labor de selección de candidatos.

REINO UNIDO (11 de febrero de 1969)

1. Programa de formación en materia de transporte marítimo

a) Por conducto de la Docks and Harbour Authorities' Association, el Ministerio de Transportes de Gran Bretaña organiza períodos de formación con las autoridades portuarias; esta formación abarca, en principio, todos los aspectos de la organización y gestión portuarias. Entre las materias que recientemente han sido objeto de esos períodos de formación cabe mencionar, por ejemplo, los ingresos portuarios y su contabilidad, las operaciones de dragado y remolque, las instalaciones modernas para carga y descarga, el tráfico marítimo y las relaciones con los pasajeros. En 1967 unas 65 personas recibieron asistencia de la Dock and Harbour Authorities' Association en materia de formación. Por lo general, se atiende a todas las solicitudes.

b) Los períodos de prácticas en el Lloyd's Register of Shipping, Trinity House y la Junta de Aduanas y Arbitrios se organizan por conducto del Ministerio de Desarrollo Ultramarino y del Consejo Británico.

c) El City of London College, al que asisten estudiantes de muchos países en desarrollo organiza cursos sobre gestión y economía del transporte marítimo y corretaje de buques.

d) En varias instituciones británicas de enseñanza superior se dan cursos de dirección empresarial.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

a) El transporte marítimo forma parte del programa de asistencia bilateral del Gobierno británico. En virtud de este programa se ha enviado recientemente a Malasia un experto en puertos, a Tailandia un asesor en servicios portuarios y un experto en manipulación de la carga, y a Trinidad un experto en administración portuaria y manipulación de la carga.

b) El Gobierno británico está también dispuesto a efectuar encuestas en nombre de los países en desarrollo y de las comisiones económicas regionales sobre la posibilidad de disponer de expertos. Un especialista británico formó parte del equipo de estudios portuarios de la CEPALO.

/3. Programas

3. Programas de formación y otras medidas de asistencia técnica patrocinados por empresas navieras y otras organizaciones privadas

a) Diversas empresas navieras británicas, en particular las que explotan líneas regulares de transporte de carga y buques cisterna, facilitan formación en las mismas empresas al personal directivo del transporte marítimo de los países en desarrollo y en particular a los empleados de las compañías asociadas.

Son ejemplos típicos:

i) personal directivos de empresas explotadas en común por compañías de países en desarrollo y compañías británicas;

ii) personal directivo empleado por representantes locales de las líneas británicas en los países en desarrollo;

iii) personal directivo empleado por las compañías de estiba y desestiba de los países en desarrollo que trabajan para compañías británicas, y

iv) personal directivo de las compañías explotadoras de buques cisterna de los países en desarrollo.

b) La naturaleza de la formación depende evidentemente de los intereses del personal directivo de los países en desarrollo pero la formación proporcionada abarca cuestiones tales como operaciones de flete, reclamaciones, contabilidad, seguros y trabajo en las dársenas.

c) Los representantes británicos en las conferencias marítimas están generalmente dispuestos a examinar con ánimo favorable las solicitudes de asistencia en materia de gestión procedentes de nuevas empresas navieras de los países en desarrollo como parte de los acuerdos concertados para su admisión en dichas conferencias.

d) Las conferencias marítimas a que pertenecen las compañías navieras británicas pueden facilitar ayuda en lo que respecta al envío de asesores a las autoridades portuarias de los países a los cuales prestan sus servicios.

e) Pueden organizarse con el British Shippers' Council períodos de formación para funcionarios de los consejos de usuarios de los países en desarrollo.

/4. Procedimiento

4. Procedimiento para obtener esa formación y otros tipos de asistencia técnica

a) Las solicitudes de asistencia, así como las peticiones de información relativas a la formación que pueden facilitar los establecimientos de enseñanza, deben dirigirse a la embajada británica o a la High Commission del país de que se trate.

b) Deberán iniciarse de preferencia los primeros contactos con los armadores por conducto de sus representantes locales.

c) Las relaciones con el British Shippers' Council, deben establecerse directamente.

SUECIA (5 de diciembre de 1968)

1. Programas de formación en materia de transporte marítimo

Hasta ahora no ha habido en Suecia cursos de ese tipo. Sin embargo, se proyecta organizar los dos cursos siguientes:

a) Se prevé celebrar en Sundsvall (Suecia), en septiembre de 1969, un curso de cuatro semanas de duración sobre manipulación de carga, patrocinado conjuntamente por la FAO y por el organismo sueco encargado de las actividades de ayuda (SIDA), en el que participarán 20 nacionales de países de Africa. La División del Comercio Invisible de la UNCTAD formuló sus observaciones sobre ese curso en una carta que dirigió al SIDA el 15 de octubre de 1968.

b) Se prevé celebrar en Bangkok (Tailandia), en enero de 1970, un curso de tres semanas de duración sobre economía y administración del transporte marítimo, patrocinado conjuntamente por la CEPALO y el SIDA, y en el que participarán de 30 a 35 nacionales de países del Asia sudoriental. En una carta de 26 de septiembre de 1968, dirigida a la CEPALO, la División del Comercio Invisible de la UNCTAD formuló sus observaciones sobre dicho curso.

Si los resultados de esos dos cursos son satisfactorios, se podrán organizar cursos similares en esos mismos lugares o en otras partes. En principio, el SIDA acogerá con beneplácito las sugerencias que, respecto de cursos similares, puedan formularle la UNCTAD u otros organismos interesados en el campo del transporte marítimo.

2. Asistencia técnica distinta de la formación

En la actualidad Suecia no suministra ese tipo de asistencia. En principio, la asistencia técnica que presta este país en forma de servicios de expertos consultores se limita, por razones administrativas, a ciertos países (en la actualidad Etiopía, Kenia, Tanzania, Túnez, la India y el Paquistán). Ese mismo principio se aplicaría a la asistencia en materia de transporte marítimo. Cabe concebir, por lo tanto, que Suecia contrate expertos consultores

/nacionales

nacionales especializados en transporte marítimo para prestar servicios en algunos de esos países.

En el caso de Tanzania y Etiopía existe ya un marco básico para ese tipo de asistencia, en forma de dos acuerdos, en los que si bien no se menciona específicamente la cuestión del transporte marítimo, tampoco se la excluye, y que son el Acuerdo entre el Gobierno de Suecia y el Gobierno de la República Unida de Tanzania sobre asistencia en materia de personal de la administración pública, de 20 de agosto de 1966, y el Acuerdo sobre cooperación técnica entre el Gobierno de Suecia y el Gobierno Imperial de Etiopía, de 28 de junio de 1968.

Se están preparando en la actualidad acuerdos similares con la Comunidad del Africa Oriental, Kenia, Paquistán, Túnez, Uganda y Zambia.

3. Asistencia técnica patrocinada por organizaciones privadas

Según la información de la Asociación Sueca de Armadores, en la actualidad no existe en Suecia ningún programa ordinario de asistencia técnica en dicho campo, patrocinado por empresas navieras u otras organizaciones privadas.

4. Procedimiento para obtener asistencia técnica

Las solicitudes relacionadas con la asistencia del tipo mencionado en el párrafo 2 pueden presentarse al SIDA por la vía diplomática que corresponda.

UNION DE REPUBLICAS SOCIALISTAS SOVIETICAS (25 de febrero de 1969)

1. La Unión Soviética presta asistencia técnica a los países en desarrollo en cuestiones relacionadas con el transporte marítimo, principalmente dando capacitación al personal de diversos países y cooperando en el desarrollo de las bases materiales y técnicas para el transporte marítimo.

2. La capacitación del personal se da en establecimientos de capacitación de la URSS y también en conjunción con la prestación de asistencia para la construcción y funcionamiento de las instalaciones de transporte marítimo de los países en desarrollo.

3. En los establecimientos de capacitación sobre transporte marítimo de la URSS, los nacionales de los países en desarrollo reciben formación profesional en todas las disciplinas principales, incluso navegación, funcionamiento de motores y equipo eléctrico marinos, operaciones de transporte marítimo, construcción naval y reparación de buques, ingeniería de vías navegables y puertos e hidrografía.

4. En los establecimientos de capacitación de la URSS los nacionales de países en desarrollo reciben instrucción con arreglo a planes intergubernamentales de cooperación cultural. Los trámites de admisión de estudiantes extranjeros se hacen por intermedio del Ministerio de Enseñanza Superior y Secundaria Especializada de la URSS.

5. La capacitación en el curso del trabajo que se da directamente en las empresas de los países en desarrollo tiene por fin formar, en un tiempo relativamente corto, un personal especializado en las diversas ramas del transporte marítimo. Los especialistas soviéticos que participan en la construcción de los puertos procuran especialmente compartir su experiencia y dirigir la capacitación de un núcleo nacional de trabajadores de construcción, ajustadores, maquinistas, estibadores y demás obreros especializados.

6. Uno de los aspectos importantes de la asistencia técnica consiste en ayudar a los países en desarrollo en materia de construcción, reconstrucción y modernización de puertos y operaciones portuarias. En los últimos años se ha prestado asistencia de esta índole al Afganistán (puerto de Shirah), Irán (puertos de Pahlavi y de Now Shahr), República de Somalia (puerto de Berbera) y Yemen (puerto de Hodeida).

7. La asistencia técnica que presta la Unión Soviética a los países en desarrollo se proporciona mediante acuerdos bilaterales concertados entre la URSS y cada uno de los países en desarrollo interesados".

/Apéndice III

Apéndice III

RESOLUCION 2401 (XXIII) DE LA ASAMBLEA GENERAL[1/]

La Asamblea General,

Habiendo considerado la resolución 44 (VII) de la Junta de Comercio y Desarrollo de 21 de septiembre de 1968, sobre asistencia técnica en materia de comercio y esferas conexas,

Tomando nota de la declaración que sobre este asunto hizo el Secretario General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en el séptimo período de sesiones de la Junta,[1/]

Recordando sus resoluciones 2207 (XXI) de 17 de diciembre de 1966 y 2297 (XXII) de 12 de diciembre de 1967,

1. Hace suyas las recomendaciones contenidas en la resolución 44 (VII) de la Junta de Comercio y Desarrollo;

2. Decide que la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo sea una organización participante en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, en conformidad con la resolución 2029 (XX) de la Asamblea General, de 22 de noviembre de 1965.

1/ Aprobada el 13 de diciembre de 1968, en su 1741a. reunión plenaria.

/Apéndice IV

Apéndice IV

PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO; PROYECTOS EN CURSO DE EJECUCION EN MATERIA DE TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS

A) Proyectos del PNUD (Fondo Especial) a/

Número del proyecto		País o región	Título del proyecto	Asignación del PNUD para el proyecto (en miles de dólares)
IVC	10	Costa de marfil	Estudio sobre el transporte	663,5
CHI	24	Chile	Centro de investigación y formación en materia de construcción naval, Valdivia	735,8
CHA	23	China	Instituto para el desarrollo marítimo nacional, Taipe	1 492,7
UK	42	Fiji	Estudio del sistema de transporte	634,7
PHI	32	Filipinas	Estudio sobre el transporte	788,0
IND	55	India	Estudio de preinversión sobre puertos pesqueros	773,8
MAL	14	Malasia	Estudio sobre el transporte	1 315,1
NIR	32	Nigeria	Estudios sobre el transporte en Nigeria, centro occidental	297,0
AUL	3	Nueva Guinea y Papua	Estudio sobre el transporte en Nueva Guinea y Papua	489,6
PAK	38	Paquistán	Centro de formación del personal de cubierta, Narayanganj, Paquistán oriental	565,7
PAR	12	Paraguay	Estudio sobre la navegación en el río Paraguay, al sur de Asunción	825,3
TUN	22	Túnez	Estudio sobre el transporte	490,0
REG	47	Africa	Estudio sobre el transporte en las regiones meridionales de la República Centroafricana y el Camerún	2 134,5
REG	86	Africa	Estudio sobre navegabilidad y puertos en el río Senegal	1 314,3
REG	109	Africa	Ferrocarriles de Africa oriental y capacitación y desarrollo portuarios	1 409,0
REG	145	Africa	Examen de los estudios sobre el transporte en Africa	357,0

a/ En este cuadro se indican los proyectos del PNUD (Fondo Especial) aprobados pero todavía sin terminar. Para más detalles véanse los documentos del Consejo de Administración.

B) Proyectos

B) Proyectos del PNUD (Asistencia Técnica) a/

Número del proyecto	País o región	Título del proyecto	Cantidad destinada por el PNUD para el proyecto (en miles de dólares)
1-67	Birmania	Armamento de a bordo	7,2
55-61	Ceilán	Transporte y comunicaciones	19,4
1-66	Costa de Marfil	Estimación de las necesidades marítimas	22,0
2-67	Chile	Seguridad marítima	7,2
30-57	China	Transporte y comunicaciones	3,6
3-67	China	Leyes, reglamentaciones y convenios	3,6
3	Chipre	Condiciones de trabajo y vida	5,5
54-60	Ecuador	Transporte y comunicaciones	3,0
8-67	Etiopía	Transporte y comunicaciones	3,6
264-65	Filipinas	Transporte y comunicaciones	37,8
222-63 b)	Guinea	Transporte y comunicaciones	28,0
44-57	Indonesia	Transporte y comunicaciones	54,6
4-67	Islas Gilbert y Ellice	Formación marítima	44,0
26-63	Malasia	Transporte y comunicaciones	33,0
2-66	Marruecos	Legislación marítima	16,2
3-66	Nigeria	Estudio de las necesidades marítimas	22,0
71-57	Paquistán	Transporte y comunicaciones	24,0
2 c)	Paquistán	Desarrollo de los recursos humanos (formación profesional)	82,8
3	Paquistán	Condiciones de trabajo y vida	11,0
278-65	Polonia	Transporte y comunicaciones	9,6
238-57	República Arabe Unida	Transporte y comunicaciones	76,6
1-68	República Arabe Unida	Armamento de a bordo	3,6

/continúa

B) Proyectos del PNUD (Asistencia Técnica) a/ (conclusión)

Número del proyecto	País o región	Título del proyecto	Cantidad destinada por el PNUD para el proyecto (en miles de dólares)
ninguno	Túnez	Seguridad en los buques	21,0
276-57	Turquía	Transporte y comunicaciones	16,8
296-57	Yugoslavia	Transporte y comunicaciones	4,4
68-67	Africa	Seminario subregional sobre puertos (Africa occidental)	7,5
70-67	Africa	Seminario subregional sobre puertos (Africa oriental)	11,0
5-67	Interregional	Centro de formación marítima interregional	67,0
6-67	Interregional	Formación marítima	8,1
2-68	Interregional	Seminario de formación en materia de protección contra el fuego, detección de éste y métodos para combatirlo	45,0
74-64	Interregional	Centro de formación en materia de puertos y transporte marítimo	130,0

a/ En este cuadro se indican los proyectos del PNUD (Asistencia Técnica) aprobados para 1967-68. Para más detalles, véanse los documentos del Consejo de Administración.

/Apéndice V

Apéndice V

ACUERDO ENTRE LA IMCO Y LAS NACIONES UNIDAS ACERCA DE LOS SECTORES DE RESPONSABILIDAD PARTICULAR EN LO QUE RESPECTA A LAS SOLICITUDES RELATIVAS AL TRANSPORTE MARITIMO FORMULADAS EN VIRTUD DEL PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL DESARROLLO (PNUD)

Parte "A"

Sectores de responsabilidad particular de las Naciones Unidas en lo que respecta a las solicitudes relativas al transporte marítimo formuladas en virtud del PNUD 1/ 2/

Tema	Naciones Unidas
Buques y navegación	El establecimiento, desarrollo y/o expansión de servicios marítimos nacionales o regionales. Operación comercial, empleo y utilización de buques y servicios de navegación. Gerencia y administración de servicios de navegación (excepto los relativos específicamente a la seguridad).
Reconocimiento	Operaciones de reconocimiento para ingeniería, construcción de puertos y para exploración mineral en alta mar. Equipo y técnica de reconocimiento.
Leyes, reglamentos y convenciones	Todas las leyes y reglamentos (con exclusión de los relativos a la seguridad) para la organización comercial, la operación y la administración de servicios marítimos.
Puertos	Todas las materias relacionadas con el desarrollo, operación y administración de puertos, inclusive la creación y/o expansión de puertos y servicios portuarios, y su infraestructura. Diseño, plan y construcción de puertos, equipo para manipulación de carga, mantenimiento y operación. Técnicas de manipulación de carga en tierra, corrientes de tráfico, servicios de conexión de transporte interior, obras de ingeniería portuarias y costeras, etc.

1/ Cuando parezca que una solicitud abarca tanto los intereses de las Naciones Unidas como los de la OCMI, incumbe a la organización que reciba la solicitud el consultar a la otra, al objeto de llegar a una solución aceptable para ambas. Dicha solución deberá tener debidamente en cuenta el elemento predominante de la solicitud.

2/ A este respecto, la expresión "transporte marítimo" abarca solamente los aspectos oceánico y costero, y no se aplica a las vías acuáticas interiores, a los ríos ni a los lagos.

Parte "A"(Cont.)

Parte "A" (continuación)

Tema	Naciones Unidas
Buques especiales	Aplicación comercial, utilización y viabilidad y desarrollo del empleo de tipos especiales, como hovercraft, hidrodeslizadores, buques container, concepto LASH, etc.

Parte "B"

Sectores de responsabilidad particular de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental en lo que respecta a las solicitudes relativas al transporte marítimo formuladas en virtud del PNUD 1/ 2/

OCMI

Leyes y reglamentos aplicables a buques y navegación	Normas internacionales aplicables a la navegación, inclusive mecanismos de inspección y administración pertinente, por lo que se refiere a:
	Convención Internacional para la Seguridad, 1960
	Seguridad de la navegación
	Construcción
	Transporte de mercancías peligrosas
	Transporte de grano
	Transporte de cargamento a granel, aparte de grano
	Equipo de salvamento
	Comunicaciones: radiotelegrafía y radiotelefonía.
	Administración de seguridad del buque
	Reglamentos internacionales para prevenir los abordajes en el mar
	Convenio Internacional sobre Líneas de Carga
	Facilitación de viajes y transporte marítimos
	Prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos
	Medición del arqueo de buques

1/ Cuando parezca que una solicitud abarca tanto los intereses de las Naciones Unidas como los de la OCMI, incumbe a la organización que reciba la solicitud el consultar a la otra, al objeto de llegar a una solución aceptable para ambas. Dicha solución deberá tener debidamente en cuenta el elemento predominante de la solicitud.

2/ A este respecto, la expresión "transporte marítimo" abarca solamente los aspectos oceánico y costero, y no se aplica a las vías acuáticas interiores, a los ríos ni a los lagos.

/Parte "B"(cont.)

Parte "B" (continuación)

Tema	OCMI
Seguridad de la navegación	Ubicación, funcionamiento y mantenimiento de todos los aparatos electrónicos y de radio, tanto en tierra como a bordo; normas y especificaciones internacionales, procedimiento de operación. Ubicación, funcionamiento y mantenimiento de todas las ayudas visuales, faros, boyas, balizas instaladas para su utilización por los buques. Cualesquiera instalaciones que, aunque no se hayan creado específicamente para ser utilizadas por los buques, puedan afectar la seguridad o la eficiencia de la navegación. Navegación en zonas congestionadas; encauzamiento del tráfico: obstáculos y peligros para una navegación segura Búsqueda y salvamento: medidas y organización Nuevos métodos de navegación
Construcción de buques	Diseño de buques: - Diseño inicial de buques (determinación de las dimensiones principales, cálculo del peso, cálculo de la potencia, etc.) - Diseño estructural de buques (resistencia, cálculos sobre estabilidad y compartimentación, trazado de planes estructurales, etc.) - Diseño de maquinaria, instalaciones eléctricas, equipo y espacios de alojamiento (inclusive protección contra incendios, así como detección y extinción de éstos) - Tecnología de nuevos tipos de buque (buques container, buques nucleares, buques totalmente sumergidos, barcazas para carga en alta mar, etc.) Métodos de construcción naval: - Construcción de estructura de casco (sistema de construcción por picaderos, etc.) - Mano de obra (cortar, soldar, remachar, montar, etc) Botadura: - Trabajos de equipamiento y carpintería de taller - Reparación y remodelamiento Control de producción y calidad: - Control y materiales, horas/hombre, etc. - Control de calidad

/Parte "B" (cont.)

Parte "B" (continuación)

OCMI

Tema	
Construcción de buques (continuación)	Automatización: - Perfeccionamiento y aplicación de nuevas técnicas para control a distancia y automatización a bordo de buques - Aspectos relacionados con la seguridad y el funcionamiento
Buques especiales	Tipos especiales de embarcaciones: - Construcción, armamento y navegación de tipos especiales de embarcaciones, tales como hovercraft, hidrodeslizadores y plataformas de perforación. Reglamentos relativos a los mismos. Idoneidad desde el punto de vista de funcionamiento en determinadas circunstancias - Tecnología de nuevos tipos de buques, tales como buques container, buques nucleares, buques totalmente sumergidos, barcazas para carga en alta mar, etc., y aspectos relativos a la seguridad y reglamentos sobre los mismos - Aspectos relativos a la seguridad de la construcción, armamento y operación de buques de pesca, de conformidad con los acuerdos concertados con la FAO y la OIT
Transporte de mercancías por mar	Mercancías peligrosas: - Documentación - Empacado, rotulación y etiquetaje - Carga, necesidades de estiba y medidas de segregación - Medidas de seguridad durante el viaje - Tráfico de containers - Utilización del Código de la OCMI Granos: - Necesidades para carga y estiba de granos a) a granel b) en sacos - Medidas de seguridad durante el viaje - Planes para carga de granos

/continúa

Parte "B" (continuación)

Tema	OCMI

Transporte de mercancías por mar (continuación)	Cargamentos a granel, aparte de granos:
	- Minerales y cargamentos semejantes:
	  - Necesidades para carga y estiba
	  - Medidas de seguridad durante el viaje
	  - Utilización del Código de la OCMI
	- Concentrados y materiales semejantes:
	  - Necesidades para carga y estiba
	  - Medidas de seguridad durante el viaje
	  - Procedimiento de muestreo
	  - Procedimientos de ensayo
	  - Utilización del Código de la OCMI
	- Madera:
	  - Estiba
	  - Montantes y amarras
	  - Medidas de seguridad durante el viaje

Administración de la seguridad del buque	Organización de oficinas administrativas. Aplicación de normas y establecimiento de sistemas de inspección y estudios, etc.
Puertos	Todas las cuestiones de la seguridad de los buques en puerto y accesos, junto con los servicios pertinentes a ellos. Eficiencia y funcionamiento del equipo de a bordo.
Cartas e hidrografía	Todos los aspectos que afectan la seguridad de la navegación Reconocimiento de fondos destinados a una navegación segura Normas, símbolos y marcas internacionales Intercambio internacional de datos sobre hidrografía, inclusive publicación, sistemas de aviso y advertencias a los marineros

/continúa

Parte "B" (conclusión)

OCMI

Tema	
Prevención de la contaminación del mar	Perfeccionamiento de procedimientos especiales e instalación del equipo apropiado en buques al objeto de evitar la contaminación
	Establecimiento de servicios portuarios para la recepción de residuos y mezclas aceitosas. Prevención de la contaminación de las aguas del mar producida por los buques a consecuencia de otros agentes aparte de los hidrocarburos.
Capacitación	Según sea pertinente, en los temas arriba reseñados (de conformidad con los acuerdos concertados con la OIT)
Facilitación	Simplificación y normalización de documentos relativos a aduanas, sanidad e inmigración y todos los demás documentos necesarios internacionalmente para el despacho de buques.

/Anexo III

Anexo III

EXAMEN DE LOS ESTUDIOS Y ACTIVIDADES EN LA ESFERA DEL TRANSPORTE MARITIMO Y LOS PUERTOS QUE LLEVAN A CABO OTRAS INSTITUCIONES DEL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS, ASI COMO ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES Y NO GUBERNAMENTALES

(Informe de la secretaría de la UNCTAD)*

* Reproducción del documento TD/B/C.4/49 de la Junta de Comercio y Desarrollo de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, elaborado para el Tercer Período de Sesiones de la Comisión del Transporte Marítimo, celebrado en Ginebra el 9 de abril de 1968, temas 7, 9 y 11 del programa provisional.

INDICE

/VI. Organizaciones

* Los informes anteriores sobre las actividades de estas organizaciones figuran en el documento TD/B/C.4/26 y Add. 1, que se presentó a la Comisión del Transporte Marítimo en su segundo período de sesiones.

\+ Los informes anteriores sobre las actividades de estas organizaciones en la esfera del transporte marítimo figuran en los anexos a la publicación titulada Reglamentación internacional sobre transporte marítimo (TD/32/Rev.1) del Dr. T. K. Thommen.

I. INTRODUCCION

1. Este informe se presenta en conformidad con la decisión adoptada en el primer período de sesiones de la Comisión del Transporte Marítimo, según la cual "la secretaría presentará a la Comisión informes sobre los estudios y trabajos realizados en materia de transporte marítimo y de puertos por otras instituciones pertenecientes al sistema de las Naciones Unidas y por las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales, en especial sobre los asuntos referentes a la asistencia técnica y a la ayuda y financiación internacionales" (TD/B/36/Rev.1, anexo I a).

2. Como se indica en las anotaciones al programa provisional (TD/B/C.4/35), la Comisión deseará tal vez considerar este informe como documento general de antecedentes para sus debates, en particular al examinar los temas 7 y 9 del programa provisional, y a la luz de los párrafos 8 y 9 de sus atribuciones,[1/] en que se le encomienda lo siguiente:

> "8. Examinar y facilitar la coordinación de las actividades de otras instituciones dentro del sistema de las Naciones Unidas y de las organizaciones internacionales o intergubernamentales en relación con la asistencia técnica y con la financiación y ayuda internacional en la esfera del transporte marítimo, operaciones y servicios portuarios y servicios de transporte interior conexos, y hacer recomendaciones.
>
> 9. Cooperar con los órganos internacionales competentes en la asistencia técnica a los países en desarrollo en la esfera del transporte marítimo, las operaciones portuarias y los servicios de transporte interior conexos."

3. El presente informe es de carácter descriptivo y ha sido preparado sobre la base de la información suministrada por las organizaciones cuyas actividades en él se describen. El material presentado por dichas organizaciones ha sido sometido a las necesarias modificaciones de forma y en unos cuantos casos ha sido resumido. No obstante, la secretaría desea señalar que los hechos, las interpretaciones de los hechos y las expresiones de opinión contenidos en el presente informe son los presentados por las organizaciones interesadas, y no reflejan necesariamente las opiniones de la secretaría.

1/ Resolución 12 (I) de la Junta, reproducida en el documento TD/B/64/Rev.1-TD/B/C.4/7/Rev.1, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: 66.I.22, págs. 3 y 4

/4. En

4. En el segundo período de sesiones se presentó a la Comisión un informe análogo (TD/B.C.4/26 y Add.1). En general, el presente informe abarca el período transcurrido desde la publicación del informe anterior (esto es, aproximadamente los años 1967 y 1968). Sin embargo, las organizaciones a que no se refirió aquel informe quedaron autorizadas para suministrar información acerca de sus actividades anteriores a 1967 que siguieron siendo de interés. Los nombres de las organizaciones que colaboraron en el informe anterior se indican en el presente documento con un asterisco (*); al adaptar sus comunicaciones destinadas al presente informe, la secretaría ha tratado de eliminar toda repetición de información anteriormente publicada.

5. Los anteriores informes acerca de las actividades de ciertas organizaciones en la esfera del derecho marítimo están contenidos en los anexos a la publicación titulada Reglamentación internacional sobre transporte marítimo (TD/32/Rev.1),[2/] del Dr. T.K. Thommen. En el presente informe los nombres de estas organizaciones se indican con una cruz (+).

6. La información contenida en el presente informe es complementaria de la presentada en el Informe sobre la marcha de las actividades de la secretaría en la esfera del transporte marítimo y los puertos (TD/B/C.4/43) y en el informe sobre Asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos (TD/B.C.4/48).

7. La secretaría agradece la cooperación de las organizaciones que han enviado información para este informe. Toda nueva información de interés para la Comisión que se reciba antes de la apertura del tercer período de sesiones se publicará en una adición al presente documento.

2/ Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta S.69.II.D.2.

II. SECRETARIA DE LAS NACIONES UNIDAS EN LA SEDE[3/]

8. En la Sede de las Naciones Unidas, la División de Recursos y Transportes del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales ha estado encargada del trabajo técnico relacionado con el transporte marítimo y los puertos. En general, esta labor ha consistido en las actividades siguientes: prestación de asistencia directa a países en desarrollo; organización de actividades de carácter mundial o interregional y prestación de servicios para las mismas; investigación de los problemas tecnológicos y económicos del desarrollo de los servicios de transporte en los países en desarrollo; mejoramiento del enlace y la coordinación entre los miembros del sistema de las Naciones Unidas.

9. La labor de la División de Recursos y Transportes en materia de transporte marítimo y puertos de mar se puede dividir en dos categorías generales: labor de carácter permanente y labor de índole especial. La primera comprende los servicios sustantivos a los proyectos de cooperación técnica financiados por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y algunos fondos extrapresupuestarios, así como la preparación de informes periódicos al Consejo Económico y Social, al Comité Asesor de las Naciones Unidas sobre la Aplicación de la Ciencia y la Tecnología al Desarrollo y a otros órganos de las Naciones Unidas. Las actividades de índole especial son resultado, normalmente, de las resoluciones del Consejo Económico y Social, y adoptan la forma de seminarios interregionales y estudios de investigación.

10. Para evitar la duplicación de actividades entre las dependencias de la Secretaría de las Naciones Unidas que se ocupan del transporte marítimo y los puertos, a principios de 1968 se llegó a un acuerdo entre la secretaría del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y la de la UNCTAD acerca de la división de las responsabilidades.[4/] Este acuerdo fue refrendado por

3/ Las actividades de la Oficina de Cooperación Técnica del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales en la esfera del transporte marítimo se exponen en el documento TD/B/C.4/48, en que también se mencionan las actividades del PNUD en esta esfera.

4/ Véase el documento TD/66/Supp.1 - E/4462.

/la Conferencia

la Conferencia en su segundo período de sesiones (resolución 6 (II)) y por el Consejo Económico y Social en su 45° período de sesiones (resolución 1373 (XLV)). Actualmente, las cuestiones de transporte marítimo y puertos de mar son de la competencia de la secretaría de la UNCTAD, en tanto que el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales se ocupa de los transportes interiores (junto con las vías de navegación interior, los servicios de navegación corta y de cabotaje y las instalaciones portuarias correspondientes), de la coordinación de actividades en materias que entrañan la utilización de más de una forma de transporte o la competencia y disciplina de más de un departamento u organismo, y de la prestación de asistencia a los gobiernos para la formulación, desarrollo y aplicación de su política general de transporte.

1. Asistencia técnica y otras actividades de carácter permanente

11. El apoyo de las actividades de asistencia técnica ha comprendido muchos aspectos del desarrollo del transporte marítimo y los puertos, por ejemplo, el estudio de las necesidades de transporte, el establecimiento de programas de desarrollo y los estudios de viabilidad y preinversión con respecto a proyectos específicos. La mayor parte de esos estudios e investigaciones han sido hechos por misiones individuales de expertos o por grupos de expertos y, a estos efectos, se han mantenido consultas directas con otros órganos y organismos de la Naciones Unidas.

12. Durante el período de 1967-68 se emprendieron 24 proyectos diferentes de asistencia técnica que requirieron los servicios de 41 expertos y la concesión de 63 becas. Estos proyectos abarcaron una gran variedad de cuestiones, entre ellas las relativas a organización, planificación, administración y funcionamiento de puertos y servicios de transporte marítimo; a los problemas técnicos y tecnológicos vinculados con el mejoramiento de puertos existentes; a la proyección y trazado de nuevos puertos y de sus servicios de enlace con el interior, y cuestiones más específicas, como las operaciones, las técnicas y los equipos para la manipulación del cargamento, el mantenimiento de las instalaciones portuarias, el dragado y la hidrografía marina.

/13. Se

13. Se asignaron expertos para que asesoraran al Gobierno de Malta acerca del establecimiento de una zona franca, y un experto en operaciones portuarias asesoró al Gobierno de Filipinas respecto del establecimiento de un organismo portuario y de la programación del desarrollo de los puertos. Se asesoró a la República de China acerca de la preparación de un programa de desarrollo portuario a largo plazo, del mejor trazado de instalaciones portuarias y de la selección del equipo de manipulación de carga más económico y eficaz. El experto designado cooperó con un especialista en operaciones portuarias, quien prestó su asesoramiento acerca de aspectos concretos de la corrientes de carga, de los métodos de manipulación de materiales y de la coordinación entre las operaciones portuarias y los transportes interiores. En la Argentina, un asesor especializado en operaciones portuarias está ayudando al Gobierno a mejorar la rotación de los buques en el puerto de Buenos Aires. Un experto en puertos y transporte marítimo asesoró al Gobierno de Jordania respecto de la viabilidad de una zona franca en Aqaba. Dos asesores en materia de transporte marítimo ayudaron al Gobierno de Ceilán en cuestiones de su competencia. En Guinea, un experto estudió el establecimiento de una nueva administración de la marina mercante nacional. Un asesor especializado en desarrollo del transporte marítimo ayudó al Gobierno de Tailandia a encontrar soluciones para problemas de desarrollo de la marina mercante, y otro experto está ayudando al Gobierno de Malasia a establecer una compañía naviera.

14. La División de Recursos y Transportes está prestando su colaboración técnica al proyecto de transporte marítimo del PNUD (Fondo Especial) en la República de China. El objeto del proyecto es establecer un Instituto Nacional de Desarrollo Marítimo. Este proyecto, que requiere los servicios de 12 expertos por un período de cuatro años, incluye la transformación de tres buques de carga en buques-escuela y abarca todos los aspectos de la industria, ya sean económicos, técnicos, administrativos, directivos, de funcionamiento y de capacitación profesional. Quedará terminado en 1969. Un proyecto del PNUD (Fondo Especial) que se está realizando en las Islas Viti, que durará tres años y en el que colabora la División, entraña ciertos aspectos de transporte marítimo y puertos; tiene por objeto preparar un plan

/de desarrollo

de desarrollo de los transportes para las Islas Viti y estudios de viabilidad técnica y económica de determinadas inversiones en esa esfera de actividad. Además, en el período de 1967-68 la División ha preparado o evaluado ocho solicitudes de asistencia dirigidas al PNUD (Fondo Especial) en materia de transporte marítimo.

2. Actividades de índole especial

15. La División de Recursos y Transportes también ha organizado seminarios interregionales. En cooperación con el Gobierno de Dinamarca y la Oficina de Cooperación Técnica, se reúne alternativamente en Dinamarca y en un país en desarrollo un seminario anual de capacitación en materia de puertos y transporte marítimo. La séptima reunión del seminario se celebró en Lima (Perú), en febrero y marzo de 1967, y en ella intervinieron altos funcionarios con experiencia práctica en materia de puertos, transporte marítimo o marina mercante. La octava reunión se celebró en Holte (Dinamarca) en mayo de 1968 y dio ocasión para un estudio de alto nivel de cuestiones discutidas en reuniones anteriores, así como de problemas nuevos que no habían podido considerarse anteriormente.

16. En un seminario interregional sobre "containerización" y otros métodos similares para la expedición de mercancías por diversos medios de transporte, que se reunió en Londres en mayo de 1967, por invitación del Gobierno del Reino Unido, se discutieron algunos aspectos de la cuestión relacionados con el transporte marítimo y los puertos. En este seminario se tuvieron en cuenta las consecuencias económicas y técnicas de la aplicación de los sistemas de unidades de carga al transporte plurimodal en los países en desarrollo. Varios expertos dieron conferencias que fueron seguidas de debates en los que intervinieron los participantes, que en su mayor parte eran funcionarios superiores de países en desarrollo encargados de actividades directamente relacionadas con la planificación y el desarrollo de los servicios de transporte.

17. Además, se proporcionó asistencia al Gobierno de Chile para la preparación, organización y celebración de un seminario regional sobre puertos y transporte marítimo, durante el cual actuó como codirector y conferenciante

/un miembro

un miembro del personal. Asimismo, se prestó asistencia al Gobierno de la República de China para la celebración de un seminario regional sobre transporte de mercancías en containers, en Taipeh. Se preparó para 1969 un seminario interregional sobre navegación de cabotaje y servicios de enlace y de transbordadores, y el Gobierno de Noruega ha indicado que está dispuesto a actuar como huésped. En este seminario se examinará la infraestructura general de los sistemas de transporte de los países en desarrollo, situándolos en sus adecuadas perspectivas en relación con diferentes formas de transporte corrientes o especiales. Asistirán al seminario un máximo de 30 participantes, en su mayor parte funcionarios de alta categoría encargados de la planificación y el desarrollo de los servicios de transporte; se organizarán conferencias, debates y viajes de observación por Noruega.

3. Publicaciones

18. En 1967 se publicó un informe titulado "Turn-around Time of Ships in Ports" (ST/ECA/97, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: 67.VIII.5), en el que se analizan los problemas de rotación de los buques en los puertos, para determinar los factores en que podría ser de utilidad la aplicación de la ciencia y la tecnología. Se reimprimió un estudio anterior, titulado Examen de algunos aspectos del sistema de carga unificada para el transporte de carga: aplicación a los países en desarrollo (ST/ECA/93, publicación de las Naciones Unidas, No. de venta: 66.VIII.2). En 1968 se publicó un informe acerca del seminario interregional de las Naciones Unidas sobre "containerización" y otros métodos similares para la expedición de mercancías por diversos medios de transporte (ST/TAO/Ser.C/102).

19. Actualmente se están elaborando otros varios estudios relacionados con el transporte marítimo o se están preparando para su publicación, entre los que cabe mencionar:

a) Manual de administración y legislación portuarias;

b) Posibilidades de utilización de vehículos especiales en las redes de transportes de los países en desarrollo;

/c) Containers,

c) Containers, bandejas y otros sistemas de carga unificada. Aplicación del transporte plurimodal en los países en desarrollo;

d) Informe sobre la octava reunión del seminario de las Naciones Unidas sobre puertos y transporte marítimo.

20. Atendiendo a lo solicitado en la resolución 1082 A (XXXIX)del Consejo Económico y Social, se prepararon informes sobre la marcha de los trabajos en la esfera del transporte marítimo y los puertos de mar para los períodos de sesiones 43o., 44o. y 45o. del Consejo. En conformidad con la resolución 1372 (XLV) del Consejo Económico y Social se está preparando un informe sobre los principales problemas de transporte de los países en desarrollo, en el contexto de su evolución económica y social, con referencia especial a los últimos adelantos tecnológicos y a su repercusión en los programas y actividades de las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas con miras a ayudar a los países en desarrollo a mejorar sus servicios de transporte.

III. COMISIONES ECONOMICAS REGIONALES DE LAS NACIONES UNIDAS

1. Comisión Económica para Africa*

21. En cumplimiento de la resolución 160 (VIII), la secretaría de la Comisión Económica para Africa (CEPA) ha seguido adelantando los estudios sobre puertos y problemas del transporte marítimo en países africanos. La parte II (relativa a la subregión del Africa oriental) de un estudio preliminar de los factores que influyen en el nivel de los fletes en el comercio marítimo de Africa y cuestiones conexas, ha sido transmitida a los países miembros del Africa oriental para que formulen las observaciones que estimen pertinentes.

22. A petición de la reunión subregional sobre cooperación económica en el Africa septentrional, un experto en transporte marítimo de la secretaría ha visitado los cuatro países del Magreb (Marruecos, Argelia, Túnez y Libia). Se ha completado un proyecto preliminar de estudio sobre el transporte marítimo y se ha transmitido a los gobiernos de los países interesados para que formulen las observaciones que estimen pertinentes. El proyecto examina la posibilidad de desarrollar las marinas mercantes nacionales, de aumentar la eficiencia de las instalaciones portuarias y de reforzar la cooperación en esta esfera entre los países del Magreb y de otras cuestiones.

23. La secretaría de la CEPA participó en el seminario interregional sobre "containerización" y otros métodos similares para la expedición de mercancías por diversos medios de transporte, que se celebró en Londres en mayo de 1967, y presentó un documento que reflejaba la limitada experiencia de los países africanos en estas nuevas técnicas de manipulación del cargamento. En el momento actual, parecen buenas las perspectivas de desarrollo del empleo de bandejas.

24. Se están haciendo preparativos para la reunión de un grupo de trabajo de expertos marítimos, que debe celebrarse en 1969. Este grupo de trabajo examinará los problemas que plantean los fletes marítimos, el establecimiento de consejos de usuarios en las subregiones, el desarrollo de las empresas navieras nacionales, los problemas de organización portuaria, la navegación de cabotaje y la formación de personal.

/2. Comisión

2. Comisión Económica para Asia y el Lejano Oriente*

a) Transporte marítimo y fletes

25. El objeto de este proyecto es fomentar el comercio internacional mejorando los servicios de transporte marítimo.

i) Grupo de trabajo sobre transporte marítimo y fletes

26. El primer período de sesiones del Grupo de Trabajo sobre transporte marítimo y fletes de la CEPALO se celebró en Bangkok, del 18 al 22 de septiembre de 1967. El Grupo de Trabajo estudió medidas para mejorar la comunicación entre usuarios y armadores, estudió los problemas del desarrollo de las marinas mercantes nacionales, examinó los servicios de formación profesional para el personal de a bordo y el de tierra en la región de la CEPALO, discutió experiencias jurídicas y de otro tipo relacionadas con la reglamentación del transporte marítimo y exploró las posibilidades de cooperación regional.

27. El Grupo de Trabajo opinó que si se organizara la formación profesional sobre base regional o subregional, o ambas, podría aliviarse el problema de la escasez de personal marítimo capacitado. Un estudio de la secretaría confirmó que puede ser decididamente ventajoso organizar algunos tipos de formación a escala regional. Recomendó nuevas medidas para la organización de uno o más centros regionales de formación profesional, aprovechando las instalaciones ya existentes. Los Gobiernos de la República de China, India y Singapur ofrecieron sus servicios de formación para uso regional.

28. El Grupo de Trabajo estimó que los países desarrollados y las instituciones financieras internacionales, tales como el BIRF y el Banco Asiático de Desarrollo, deberían estudiar especialmente y con carácter de urgencia la posibilidad de liberalizar las condiciones de sus créditos destinados a financiar programas de desarrollo del transporte marítimo en los países en desarrollo. En sus primeras etapas, las marinas mercantes nacionales deberían beneficiarse de ventajas análogas a las que se conceden a las industrias incipientes y no deberían constituir las consideraciones de rentabilidad el único criterio para financiar las marinas mercantes de los países en desarrollo.

/29. El

29. El Grupo de Trabajo pasó revista a la experiencia adquirida en materia de cooperación regional en la esfera del transporte marítimo y los fletes y sugirió los siguientes campos principales de cooperación regional o subregional:

a) Explotación en común de los servicios de transporte marítimo;

b) Creación de una lonja común de fletamentos;

c) Establecimiento de un consejo regional de usuarios o un mecanismo de consulta, o ambos, y

d) Establecimiento de un centro de información y asesoramiento en materia de transporte marítimo en la secretaría de la CEPALO.

El informe del Grupo de Trabajo (E/CN.11/TRADE/L.107) fue refrendado por el Comité de Comercio (11o. período de sesiones) y por la Comisión (24o. período de sesiones).

30. La celebración del segundo período de sesiones del Grupo de Trabajo está prevista para 1969 o 1970.

ii) Reunión de expertos gubernamentales en expansión comercial

31. La reunión de expertos gubernamentales en expansión comercial, celebrada en Bangkok del 20 al 28 de agosto de 1968, examinó, entre otras cosas, el propuesto programa de actividades relativas a la cooperación regional o subregional en materia de transporte marítimo y fletes. La reunión consideró que una de sus principales tareas era la formulación de un programa de acción. El informe de la reunión figura en el documento de la CEPALO, MCEC.III/2.

32. La reunión de expertos gubernamentales tomó nota del programa de trabajo de la CEPALO en la esfera del transporte marítimo y de la propuesta de crear un centro de información y asesoramiento en materia de transporte marítimo, recomendados ambos por el Grupo de Trabajo sobre transporte marítimo y fletes en su primer período de sesiones. La reunión reconoció el papel importantísimo que desempeña el transporte marítimo en el comercio de la región, pidió que se intensificara la valiosa labor de la secretaría de la CEPALO en la esfera del transporte marítimo y de los fletes mediante el establecimiento del propuesto centro y examinó un posible programa de trabajo del centro, en el que, según se acordó, se concedería alta prioridad a la formación de personal marítimo. Quedó entendido que, en todas sus actividades, el centro propuesto se mantendría en contacto y colaboraría estrechamente con la UNCTAD.

/iii) Asistencia

iii) Asistencia técnica

33. La Oficina de Cooperación Técnica (OCT) de las Naciones Unidas facilitó los servicios de un asesor regional en transporte marítimo y fletes durante 1967 y 1968 para ayudar a los gobiernos miembros a poner en práctica las recomendaciones de la CEPALO y la UNCTAD. El asesor prestó asistencia a los siguientes países en una amplia gama de materias (TD/B.C.4/26, párr. 20): Tailandia, Indonesia, Paquistán, Malasia, Tonga y Filipinas. Tailandia utilizó los servicios del asesor en dos ocasiones independientes dentro del período citado.

34. Ha quedado demostrado que la falta de personal marítimo capacitado en todos los niveles, tanto de a bordo como de tierra, constituye un gravísimo problema para la aplicación de las diversas recomendaciones de la CEPALO y la UNCTAD en la esfera del transporte marítimo. Otro problema igualmente grave es la falta de datos económicos exactos e ininterrumpidos relativos al transporte marítimo interior y exterior. Esta deficiencia impide enfocar con criterio acertado la programación del desarrollo de la flota mercante y de las necesidades en materia de personal, así como los estudios e investigaciones que se requieren.

35. Es absolutamente necesario aumentar el volumen de asistencia técnica para ayudar a los países de la región de la CEPALO a aplicar adecuadamente las recomendaciones de la CEPALO y la UNCTAD y resolver los urgentes problemas del funcionamiento de sus flotas, de sus consejos de usuarios y de sus órganos de estudio de los fletes.

iv) Publicaciones

36. La secretaría de la CEPALO preparó y publicó en 1967 y 1968 los siguientes documentos relativos al transporte marítimo y los fletes:

E/CN.11/TRADE/L.107	"Report of the Working Party on Shipping and Ocean Freight Rates" (first session). (Informe del Grupo de Trabajo sobre transporte marítimo y fletes (primer período de sesiones).
E/CN.11/TRADE/L.4	"Measures for improving channels of communication and co-operation between shippers and shipping lines". (Medidas para mejorar los sistemas de comunicación y la cooperación entre los usuarios y las compañías navieras).

E/CN.11/TRADE/SFR/L.5	"Experience and problems relating to the development of national merchant marines". (Experiencia y problemas relativos al desarrollo de las marinas mercantes nacionales).
E/CN.11/TRADE/SFR/L.6	"Review of legislative and other experiences relative to ocean shipping and freight rates".
E/CN.11/TRADE/SFR/L.7	"Scope for regional co-operation in the field of shipping and ocean freight rates". (Alcance de la cooperación regional en la esfera del transporte marítimo y de los fletes).
E/CN.11/TRADE/SFR/L.8	"Training facilities for ship and shore personnel in the ECAFE region". (Servicios de formación profesional para personal de a bordo y de tierra en la región de la CEPALO).
TRADE/SFR/1	"South-East Asian Shipping Pool". (Prestación mancomunada de servicios de transporte marítimo en el Asia sudoriental).

b) Operaciones portuarias

37. El objeto de este proyecto es reducir el tiempo de rotación de los buques en los puertos de gran calado y de cabotaje de la región y aumentar la eficiencia de los mismos.

i) Estudios sobre puertos

38. En 1967-68 el grupo de estudio sobre puertos de la CEPALO visitó los puertos de Tandjung Priok, Surabaja y Belawan (Indonesia), Chittagong (Paquistán oriental), Makassar, Bandjarmasin y Palembang (Indonesia) y Bangkok (Tailandia), este último por segunda vez. De puertos de Tailandia, Filipinas, República de Corea, República de China, Irán e Indonesia se recibieron informes satisfactorios sobre las medidas tomadas para dar aplicación a las recomendaciones del grupo de estudio. Entre estas medidas figuraban la asignación de expertos y la traducción y publicación de los informes en los idiomas nacionales. Por diversos motivos, no se realizaron las visitas a puertos de la India, Malasia, Singapur y la República de Viet-Nam que estaban previstas, según se mencionaba en el informe anterior (TD/B/C.4/26).

/39. Después

39. Después de los debates habidos en el Comité de Transportes y Comunicaciones sobre la cuestión de la publicidad de los informes sobre puertos (véase TD/B/C.4/26, párr. 27), cuatro gobiernos han permitido que se publiquen los informes sobre los puertos de Manila (Filipinas), Inchon y Pusan (República de Corea), Bangkok (Tailandia) y el primer informe sobre puertos de Indonesia (Tandjung Priok y otros). El grupo de estudio está preparando su informe definitivo en el que resumirá los problemas comunes que afectan a la eficiencia de los puertos de la región.

40. A juicio del grupo de estudio sobre puertos, al comprenderse mejor la importancia que reviste la eficiencia de las instalaciones portuarias, se ha reducido el tiempo de rotación de los barcos en puerto y se han suprimido varios recargos. De las dificultades mencionadas en el informe anterior (TD/B/C.4/26, párr. 26), en los recientes estudios sobre los puertos no es tan evidente la congestión de los mismos y actualmente no se podría decir que el aumento de los fletes se debe a la lenta rotación de los barcos en los puertos. Sin embargo, los otros problemas mencionados siguen vigentes.

41. A partir del 1o. de enero de 1969, se incorporará a la secretaría de la CEPALO un asesor regional especializado en puertos.

ii) Seminario regional sobre puertos

42. Del 7 al 16 de octubre de 1968 se celebró en Singapur un seminario regional de la CEPALO sobre puertos. Este seminario hizo 15 recomendaciones prácticas, entre ellas una relativa al establecimiento de un centro de información y asesoramiento sobre puertos dentro de la CEPALO, para reunir y difundir información portuaria, en colaboración con el propuesto centro de información y asesoramiento sobre transporte marítimo. Se examinó en el seminario la cuestión de las unidades de carga, que ocupa un lugar predominante entre las preocupaciones de los países de la región.

43. El informe del seminario será examinado por el Comité de Transportes y Comunicaciones en febrero de 1969; a continuación, el Comité podrá remitirlo a la Comisión en abril de 1969. Si así lo deciden los dos órganos, las recomendaciones del informe se incorporarán al programa de trabajo de la CEPALO.

/iii) Publicaciones

iii) Publicaciones

44. En 1967 y 1968 la secretaría de la CEPALO publicó los siguientes documentos sobre puertos:

TRANS/R.6	"The ports of Ceylon". (Puertos de Ceilán)
TRANS/R.7	"The ports of Tandjung Priok, Surabaja y Belawan, Republic of Indonesia". (Puertos de Tandjung Priok, Surabaja y Belawan, República de Indonesia)
TRANS/R.8	"The port of Chittagong - Pakistan (East Wing)" (Puerto de Chittagong - Paquistán oriental)
TRANS/R.9	"The port of Makassar, Bandjarmasin and Palembang Republic of Indonesia". (Puertos de Makassar, Bandjarmasin y Palembang - República de Indonesia)
E/CN.11/TRANS/Sub.3/L.7	"Progress report on activities of the Port Survey Team, and the preparation for convening a seminar on port operations". (Informe sobre las actividades del grupo de estudio sobre puertos y preparativos para la convocación de un seminario sobre operaciones portuarias)
E/CN.11/TRANS/L.96	"Progress report on activities in the field of waterways and ports". (Informe sobre las actividades en la esfera de las vías de navegación y de los puertos)

c) Navegación de cabotaje y comunicaciones interinsulares

45. La Comisión, en su 24o. período de sesiones (abril de 1969), recomendó que el trabajo sobre comunicaciones interinsulares se uniera al relativo a la navegación de cabotaje. El objeto de este proyecto integrado es mejorar y desarrollar la navegación de cabotaje y las comunicaciones entre las islas de la región, teniendo en cuenta los aspectos económicos y la relación con otros medios de transporte.

46. La secretaría de la CEPALO ha puesto a punto el diseño de un buque de cabotaje modelo, adaptado a las necesidades de la región. Después de los ensayos en canal hidrodinámico (con la cooperación del Gobierno de los Países Bajos) se han distribuido diseños y especificaciones de los prototipos a los gobiernos de los países de la región y a los astilleros interesados. El Comité de Transportes y Comunicaciones, en su 16o. período de sesiones, consideró que tal vez hubiera que adaptar los diseños a las últimas técnicas de manipulación de la carga.

/47. La

47. La secretaría de la CEPALO está desarrollando un extenso programa de estudios sobre navegación de cabotaje y comunicaciones interinsulares y entre las islas y el continente. Ha emprendido estudios sobre Filipinas y la República de China.

3. Comisión Económica para Europa

48. Durante muchos años no se ha presentado estudio alguno sobre transporte marítimo y puertos al Comité de Transportes Interiores o a sus órganos auxiliares. Sin embargo, ciertas actividades que se están realizando bajo los auspicios de dicho Comité y que están relacionadas con el transporte en general pueden ser de interés para los estudios sobre el transporte marítimo y los puertos.

49. En lo que se refiere a las estadísticas, cabe señalar la serie estadística sobre el tonelaje cargado y descargado en los puertos en el transporte marítimo internacional, publicada periódicamente en el Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe. En este boletín, a partir del número de 1968, se publicará una nueva serie estadística relativa al tráfico internacional de containers de grandes dimensiones en los puertos.

50. La revisión de la convención aduanera sobre los containers (1956) actualmente en estudio, y la aprobación por el Comité de Transportes Interiores y su grupo de trabajo sobre cuestiones aduaneras que afectan al transporte, de varias resoluciones sobre cuestiones aduaneras relacionadas con el transporte en containers pueden tener repercusiones en las formalidades aduaneras en los puertos. Los resultados de la reunión especial encargada de preparar un manifiesto uniforme sobre containers (18 a 22 de noviembre de 1968) pueden afectar los documentos que se requieren para el tráfico de containers por mar y en los puertos.

51. Se está preparando un acuerdo europeo sobre equipo especial para el transporte de productos alimenticios perecederos y el uso de dicho equipo para el transporte internacional de algunos de esos productos; sus disposiciones serían también aplicables al uso de este equipo durante las etapas marítimas de las operaciones de transporte.

/4. Comisión

4. Comisión Económica para América Latina*

52. Dentro del marco general de sus funciones y actividades regionales, la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) ha continuado prestando atención durante el período de 1967-68 a los problemas marítimos de la región.

a) Estudio de los fletes marítimos en el comercio exterior de América Latina

53. El trabajo en la esfera del transporte marítimo consistió primordialmente en la preparación de un estudio sobre el nivel y estructura de los fletes marítimos en el comercio exterior de América Latina, emprendido como proyecto conjunto CEPAL/OEA (Organización de los Estados Americanos), con la cooperación de dos consultores de la OEA. En junio de 1967 se presentó un primer informe preliminar sobre la cuestión ante una reunión del Consejo Interamericano Económico y Social de la OEA (Viña del Mar, Chile). El estudio se completó durante el tercer trimestre de 1968 y se publicará en un futuro próximo como publicación conjunta CEPAL/OEA.

54. Este estudio se compone de cuatro capítulos principales y varios anexos, entre los cuales está incluido el considerable volumen de datos sobre fletes relativos a las exportaciones de la región, que se han recogido para este fin y abarcan un grupo seleccionado de unos 130 productos en todas las rutas marítimas importantes. En los cuatro capítulos principales se examinan las siguientes cuestiones: i) las corrientes de tráfico y la estructura de los servicios de transporte marítimo en el comercio exterior de la región; ii) las conferencias marítimas y otros acuerdos sobre fletes en las rutas que van hacia la región o parten de ella; iii) el nivel y estructura de los fletes y los factores que contribuyen a determinarlos; iv) la influencia de los fletes sobre el comercio exterior de América Latina.

55. El estudio sobre fletes forma parte de un programa general de estudios económicos básicos en la esfera del transporte marítimo, que se pondrá en práctica a medida que lo permitan los recursos disponibles. Como paso siguiente, se espera llevar a cabo un estudio sobre la eficiencia relativa de algunos puertos de la región.

/b) Consejo

b) Consejo de usuarios y mecanismo de consulta

56. A lo largo del período que se examina, la Comisión estuvo en relación con los consejos de usuarios de varios países de América Latina. Se les proporcionó información relacionada con sus actividades, incluidos datos sobre la labor de los consejos de usuarios de otras partes del mundo; se tuvo a los consejos al tanto de los trabajos de la UNCTAD en esa esfera.

57. Aunque los progresos han sido más lentos de lo que se esperaba, ya se han establecido consejos de usuarios u órganos similares en la mayor parte de los países de América del Sur y México. Se están tomando medidas para establecer en un futuro próximo un consejo regional de usuarios de los países centroamericanos, y también se está estudiando la posibilidad de que la Asociación de Libre Comercio del Caribe (CARIFTA) establezca un consejo regional de usuarios.

c) Segundo período de sesiones de la UNCTAD

58. Se realizó una labor preparatoria relacionada con los problemas del transporte marítimo que figuraban en el programa del segundo período de sesiones de la UNCTAD. Se prepararon informes sobre la cuestión para una reunión de la Comisión Especial de Coordinación Latinoamericana (CECLA) (Bogotá, Colombia, septiembre de 1967), que aprobó la "Carta del Tequendama", y para una reunión de expertos gubernamentales de países en desarrollo miembros de la CEPAL, en Santiago de Chile en diciembre de 1967 (documento E/CN.12/803, "América Latina y el segundo período de sesiones de la UNCTAD", sección sobre transporte marítimo, págs. 182 y s.s.). Posteriormente, se preparó una evaluación de los resultados del segundo período de sesiones de la Conferencia para una reunión de la CECLA celebrada en Santo Domingo (República Dominicana), en junio de 1968.

d) Transporte marítimo y puertos de Centroamérica

59. La oficina de México de la CEPAL prestó considerable atención al transporte marítimo, en especial al estudio de los problemas portuarios en la

/zona

zona centroamericana, con ayuda de un experto del PNUD. La CEPAL participó en la dos reuniones del grupo de trabajo sobre transporte marítimo y desarrollo portuario de Centroamérica.[5/]

e) Otras actividades

60. La secretaría de la CEPAL ha continuado cooperando estrechamente con la UNCTAD en los aspectos del programa de trabajo de la Comisión del Transporte Marítimo que afectan a la región de América Latina. En relación con esto, un funcionario de la secretaría de la UNCTAD pasó unos meses en Santiago de Chile y también se ha prestado recientemente asistencia a un consultor de la UNCTAD encargado de estudiar las condiciones de embarque en el Perú.

61. Se está preparando un estudio sobre el transporte marítimo y los problemas portuarios de los países miembros de la Asociación de Libre Comercio del Caribe y de los países de la región del Caribe en conjunto. Se espera que un experto del PNUD comience a trabajar en este estudio en colaboración con la oficina de la CEPAL en Port-of-Spain, Trinidad, durante el último trimestre de 1968. Dicho estudio se referirá al grado de adecuación de los servicios del transporte marítimo, a los fletes, a las condiciones portuarias y al establecimiento de un consejo o consejos de usuarios en la región.

62. Continúa la estrecha cooperación con la secretaría de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) en cuestiones relacionadas con el transporte marítimo regional, en particular el estudio de la reglamentación relativa a la aplicación del Convenio de Transporte por Agua de los países de la ALALC. Un funcionario de la CEPAL ha participado en las runiones de una comisión especial encargada de la preparación de esa reglamentación.[6/]

5/ Véanse los párrafos 180 a 184 infra.
6/ Véase el párrafo 164 infra.

63. En el Estudio Económico de América Latina de 1966 y 1967 se incluyó una reseña anual de los acontecimientos más importantes relacionados con el transporte marítimo en la región, y se incluirá una reseña análoga en el Estudio de 1968.

64. Funcionarios de la secretaría de la CEPAL participaron en diversas reuniones y seminarios relacionados con el tranporte marítimo y los puertos, entre ellos: i) el séptimo y octavo seminarios de capacitación en materia de puertos y transporte marítimo, convocados por las Naciones Unidas en Lima, Perú, en marzo de 1967 y en Holte, Dinamarca, en mayo de 1968; ii) el seminario interregional de las Naciones Unidas sobre "containerización" y otros métodos similares para la expedición de mercancías por diversos medios de transporte (Londres, mayo de 1967), en el que se presentó un documento sobre el empleo de containers en América Latina; iii) el primer seminario interamericano de puertos (cargas unificadas), organizado por la OEA;[7/] iv) el primer seminario chileno sobre el transporte marítimo (Santiago de Chile y Viña del Mar, octubre de 1968); v) la tercera Conferencia Portuaria Interamericana, convocada por la OEA,[8/] y vi) reuniones de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR).[9/]

7/ Véase el párrafo 174 infra.
8/ Véanse los párrafos 175 a 179 infra.
9/ Véanse los párrafos 248 y 249 infra.

IV. ORGANISMOS ESPECIALIZADOS DE LAS NACIONES UNIDAS

1. Organización Internacional del Trabajo*

65. Desde que fue creada, en 1919, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) ha dedicado atención especial a los problemas sociales y laborales de las actividades marítimas y portuarias. En los períodos de sesiones sobre cuestiones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo, la Organización ha aprobado varios convenios internacionales y recomendaciones sobre una amplia gama de los aspectos sociales de las condiciones de trabajo de la gente de mar, inclusive cuestiones tales como salarios, jornada de trabajo a bordo y distribución de los efectivos, formación profesional, contratación, certificados de aptitud, alojamiento de la tripulación a bordo, alimentación, artículos del contrato laboral, vacaciones pagadas, seguridad social y asistencia social. Estos convenios y recomendaciones forman, en conjunto, un cuerpo de normas internacionales que se conocen como el "Código Internacional de la Gente de Mar", y sus disposiciones se han incluido en las leyes pertienentes de la mayoría de los países marítimos. Gracias a su experiencia de muchos años, la OIT puede prestar asesoramiento y asistencia a los países acerca del establecimiento de la legislación laboral marítima, asesorar sobre las necesidades de mano de obra en las industrias marítimas, establecer escuelas de formación profesional para la gente de mar y prestar asistencia sobre otras cuestiones sociales y laborales de la industria.

66. En lo que respecta a los puertos, la Comisión de Transportes Interiores de la OIT ha aprobado desde hace varios años diversas resoluciones relativas a la regularización del empleo en los puertos, la formación profesional, la asistencia social, los métodos para mejorar la organización del trabajo y el rendimiento de los puertos, y otros aspectos del empleo de trabajadores portuarios. Estos principios han sido tenidos en cuenta por otros varios organismos internacionales, tales como la Conferencia Portuaria Interamericana de la Organización de los Estados Americanos, y han sido complementados por los expertos en asistencia técnica que han prestado asesoramiento a los gobiernos sobre el mejoramiento y la organización del trabajo en los puertos.

/a) Formación

a) Formación profesional

67. La cuestión de la formación profesional de la gente de mar fue estudiada por la Comisión Paritaria Marítima de la OIT en su 20o. período de sesiones, celebrado en septiembre y octubre de 1967. La Comisión examinó un estudio amplio y detallado sobre los sistemas y prácticas existentes en los diversos países para la formación de los diversos grados y categorías de la gente de mar, y propuso que esta cuestión se examinase en el próximo período de sesiones sobre cuestiones marítimas de la Conferencia Internacional del Trabajo. Se espera que en esa ocasión se adoptarán nuevas normas internacionales.

68. Después del naufragio del petrolero "Torrey Canyon", la OIT y la OCMI establecieron una comisión conjunta encargada de estudiar la conveniencia de formular normas internacionales sobre la formación y las aptitudes que deben tener los oficiales y tripulantes de los buques de gran tonelaje y de los que transportan petróleo y otras cargas nocivas o peligrosas, y en particular sobre la formación y las aptitudes requeridas para utilizar el equipo de navegación de a bordo. Se ha de prestar atención a la cuestión de normalizar los títulos que deben tener los capitanes, contramaestres, jefes de máquinas y otros oficiales de los barcos. La primera reunión de la comisión conjunta se celebró en diciembre de 1968 y está prevista otra en 1969.

69. En 1967 la OIT, en cooperación con el Gobierno de Dinamarca y con arreglo al Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, organizó un seminario sobre formación profesional marítima en los países asiáticos, al que asistieron representantes de los gobiernos, los armadores y la gente de mar de diez países marítimos de la región. La reunión tenía por fin permitir a aquellas personas que tenían sólidos conocimientos y experiencia en materia de formación profesional marítima en sus propios países estudiar las condiciones existentes en Dinamarca, asistir a conferencias sobre la formación profesional marítima en otros países desarrollados, con especial referencia a la evolución reciente en este campo, intercambiar puntos de vista y deducir de los trabajos del seminario conclusiones aplicables a los servicios de formación profesional marítima en sus respectivos países.

70. A petición del Gobierno de la Costa de Marfil, la OIT está estudiando la posibilidad de transformar el centro local de formación profesional para pescadores de Abidjan en un centro regional de formación profesional marítima, que tendrá servicios de capacitación para la gente de mar y los pescadores de los países vecinos de habla francesa. También se estudian activamente otros proyectos relativos a la formación profesional de la gente de mar en otros varios países.

71. La OIT ha vuelto a participar en las reuniones anuales del seminario de puertos y capacitación en materia de navegación, organizado por las Naciones Unidas en cooperación con el Gobierno de Dinamarca, proporcionando profesores que disertaron sobre diversas materias relativas al empleo en los puertos.

b) Otra asistencia técnica

72. En noviembre de 1968 la OIT organizó un seminario sobre la mano de obra portuaria en los países latinoamericanos, que se celebró en Barranquilla (Colombia). Asistieron a él representantes de los gobiernos, los empleadores y los trabajadores portuarios, quienes estudiaron los problemas de la mano de obra en los puertos con miras a aumentar la eficiencia de las operaciones, acelerar la rotación de los buques y mejorar las condiciones de empleo de los trabajadores portuarios de los países latinoamericanos.

73. Se han realizado proyectos de asistencia técnica en la esfera de la mano de obra portuaria en varios países; en ellos se ha tenido en cuenta el hecho reconocido de que todos los puertos tienen problemas laborales, algunos en mayor medida que otros, y que para que aumente la eficiencia portuaria y se acelere la rotación de los buques es preciso estudiar el problema laboral. En la mayoría de los puertos donde ocurren demoras, la situación laboral es uno de los factores principales que contribuyen a retrasar la rotación. Cada puerto debe contar con mano de obra capacitada y experimentada en número suficiente para satisfacer la demanda, a fin de que los barcos puedan efectuar rápidamente su rotación y mantener sus horarios de salidas; no basta pensar en el mejoramiento portuario solamente en términos de ampliación de las instalaciones y del equipo, sino que hay

/que procurar

que procurar resolver los problemas laborales en los puertos a fin de aumentar la eficiencia y acelerar la manipulación de la carga.

74. En la República Dominicana se terminó un proyecto conjunto en el que participaron varios expertos nombrados por las Naciones Unidas y la OIT, a fin de aumentar la eficiencia de los puertos; su colaboración tuvo buenos resultados. Un experto de la OIT en mano de obra portuaria ha venido prestando servicios desde octubre de 1967 en el puerto de Montevideo, y actualmente formula recomendaciones a las autoridades interesadas para mejorar la organización del trabajo en los muelles y aumentar su rendimiento. Otros expertos en esferas tales como la contabilidad de puertos y el mantenimiento del equipo portuario van a ser enviados ahora a Montevideo para colaborar en la ejecución de esas recomendaciones. Un experto en mano de obra de la OIT continúa formando parte del grupo de estudio sobre puertos de la CEPALO a que se ha hecho referencia en los párrafos 38 a 40 supra.

75. La OIT participó en un seminario regional sobre operaciones portuarias organizado por la CEPALO en Singapur en octubre de 1968, y su representante dictó conferencias sobre el factor humano en las operaciones portuarias, en las que se refirió a temas tales como el aumento de la eficiencia, la administración de la mano de obra y las relaciones laborales, la supervisión del trabajo y la regularización del empleo y los factores de mano de obra en la organización del trabajo.

c) Estudios y otras actividades

76. En su 172a. reunión celebrada en mayo y junio de 1968, el Consejo de Administración de la OIT decidió celebrar en 1969 una conferencia técnica marítima preparatoria, con el siguiente programa: 1) Alojamiento de la tripulación; 2) Recomendación No. 109, revisión de las cifras de sueldos de 1958; 3) Problemas que plantea la evolución técnica y la modernización a bordo en relación con las medidas de contratación, la formación profesional y los efectos del nivel de empleo de la gente de mar; 4) Prevención de los accidentes a bordo de los buques en puerto y en el mar; 5) Formación profesional de la gente de mar; 6) Bienestar de la gente de mar en el puerto y en el mar. Se están preparando informes sobre cada uno de estos temas y se dispondrá de ellos durante el primer semestre de 1969.

77. El Consejo de Administración decidió también que la reunión técnica tripartita sobre los trabajadores portuarios se celebrase en 1969 para examinar las repercusiones sociales de la introducción de sistemas de unidad de carga, con especial referencia a la regularización del empleo y la estabilización de los ingresos, la formación y readaptación profesionales de los trabajadores portuarios y la seguridad, higiene y bienestar de estos trabajadores. Los documentos de trabajo sobre estas cuestiones estarán listos a comienzos de 1969.

d) Publicaciones

78. Se han publicado los siguientes documentos:

Comisión Paritaria Marítima (20o. período de sesiones, 1967);

"Report of the Director-General" (Informe del Director General) (JMC/20/1)

"Labour problems arising from technological developments and changes in the organisation of work on board ship" (Problemas laborales que se plantean en relación con la evolución técnica y los cambios en la organización del trabajo a bordo) (JMC/20/2)

"Vocational training of seafarers - Analysis of national training programmes" (Formación profesional de la gente de mar. Análisis de los programas nacionales de formación) (JMC/20/3/1)

"Monographs of seafarers' vocational training programmes in various countries" (Monografías sobre programas de formación profesional de la gente de mar en diversos países) (JMC/20/3/2)

"Conditions of Asian seafarers" (Condiciones de la gente de mar en Asia) (JMC/20/4)

"Seafarers' health and welfare" (Higiene y bienestar de la gente de mar) (JMC/20/5).

Se han preparado publicaciones sobre la formación profesional de la gente de mar y sobre las nuevas tendencias en materia de manipulación de la carga en relación con los trabajadores portuarios. Se espera que estos documentos estén impresos y listos para ser distribuidos durante el primer semestre de 1969.

2. Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y organizaciones afiliadas al mismo ("Grupo del Banco")*

a) Financiación

79. El grupo del Banco se ha ocupado de la financiación de puertos, pero no ha participado en forma apreciable en la financiación de la industria de construcción naval o de las marinas mercantes. Más aún, el Banco ha recibido muy pocas solicitudes con ese fin. Al estudiar la posibilidad de conceder asistencia financiera importante para determinados proyectos en estos campos, los principales criterios del Banco son: tasa satisfactoria de rendimiento económico, buenas condiciones técnicas, organización y administración satisfactorias y viabilidad financiera. El Banco tiene por norma general financiar sólo una parte del total de los gastos de capital, por lo general por valor de una suma que se aproxima al costo del proyecto en divisas. Al otorgar préstamos para proyectos de puertos, el Banco puede insistir además en que se conceda a la empresa portuaria un grado adecuado de autonomía en la gestión y reglamentación del puerto.

80. El Grupo del Banco ha hecho préstamos por el equivalente de 439 millones de dólares de los EE.UU. para puertos y vías navegables (véase el cuadro I). Tan sólo ha prestado por valor de 12 millones de dólares para transporte marítimo, suma que correspondió enteramente a los Países Bajos en 1948.

b) Asistencia técnica para puertos y vías navegables

81. El Banco ha participado en estudios sobre puertos y vías de navegación interior, tanto dentro del marco de sus propias actividades de asistencia técnica como en su calidad de organismo de ejecución del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD). Hasta julio de 1968 el Banco había efectuado por su cuenta las siguientes operaciones de asistencia técnica: vías navegables (Paquistán), Mogadiscio (Somalia), Puerto Cortés (Honduras), Port-au-Prince (Haití), Moin y Puntarenas (Costa Rica), Corinto (Nicaragua) y Tamatave (Madagascar). Además, el Banco ha estudiado puertos de Venezuela y Tailandia y la administración portuaria en el Irán. Los puertos también han sido estudiados dentro del marco de un análisis más

/amplio de

amplio de los transportes nacionales. Los países a los cuales prestó el Banco asistencia técnica para estudios generales sobre transportes son Brasil, Colombia, India (región oriental), Ecuador y la República de Corea.

82. El Banco ha actuado, o se ha comprometido a actuar, como organismo de ejecución del PNUD en estudios sobre puertos y vías navegables de Tailandia (Bangkok), Guyana, Surinam, Nicaragua (puertos del Atlántico), Costa Rica, Madagascar (puertos del noroeste), Nigeria, Filipinas, Bolivia, República Centroafricana/Camerún, Kenia/Tanzania/Uganda, Malasia, Papua/Nueva Guinea, Túnez y Argentina.

c) Transporte marítimo y construcción y reparación de buques

83. En unos pocos casos, el Banco ha financiado asimismo estudios sobre el transporte marítimo, como por ejemplo la navegación interinsular de Filipinas y la navegación de cabotaje en el Brasil. El Banco no ha financiado proyectos de la industria de construcción naval, esfera que correspondería mas bien a la Corporación Financiera Internacional. Sin embargo, en sus actividades relativas a los puertos se ha interesado en los careneros o diques secos y servicios conexos de reparación de buques en Bombay, Calcuta, Karachi, Filipinas y Singapur.

3. Organización Consultiva Marítima Intergubernamental+* **

84. La esfera de competencia de la organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) en asuntos relativos al transporte marítimo y los puertos consiste principalmente en el estudio de problemas técnicos, jurídicos y de facilitación en estos campos. La Organización, cuyos órganos principales son la Asamblea y el Consejo, trabaja por intermedio de varios órganos propios, tales como su Comité de Seguridad Marítima y su Comité Jurídico. En lo relativo a la facilitación, el Secretario General es asesorado por un Comité Especial de Expertos nombrado por los Estados partes en la Convención sobre Facilitación de Viajes y Transporte Marítimos, de la cual es depositaria la OCMI.

** Véanse las adiciones a los párrafos 84 a 129 en los documentos anexos TD/B/C.4/49/Add.1 y Add. 3, que figuran a continuación de éste.

/Cuadro I

Cuadro I

Préstamos del BIRF y créditos de la AIF - Proyectos de puertos y vías navegables

(Total por países hasta el 30 de junio de 1968)[a/]

AFRICA[b/]	Cantidad (equivalente en millones de dólares de los EE.UU.)
Africa oriental (Kenia/Tanzania/Uganda)	5.00*
Congo (Brazzaville)	11.60*
Congo (República Democrática del)	5.58* c/
Mauritania	2.50
Nigeria	13.50
Rwanda/Burundi	2.10*
Senegal	4.00
Sudáfrica	1.18*
Total: Africa (con exclusión de Africa del Norte)	45.46
ASIA	
Birmania	13.94
China (Taiwán)	2.18
Filipinas	7.38
India	75.19
Paquistán	38.94
Singapur	15.00
Tailandia	7.66
Total: Asia (con exclusión de Oriente Medio)	160.29
ORIENTE MEDIO Y AFRICA DEL NORTE	
Israel	27.41
República Arabe Unida (Canal de Suez)	56.50
Sudán	3.20
Túnez	6.99
Total: Oriente Medio y Africa del Norte	94.10
HEMISFERIO OCCIDENTAL	
Ecuador	13.00
Honduras	4.80
Nicaragua	3.20
Paraguay	3.19
Perú	21.19
Total: Hemisferio occidental	45.38
EUROPA	
Bélgica	30.00
España	40.00
Turquía	16.30
Yugoslavia	0.60*
Total: Europa	86.90
AUSTRALASIA	
Nueva Zelandia	7.11
Total general	439.24

* Parte de un préstamo con fines múltiples.

a/ Datos y clasificación por países facilitados por el BIRF; b/ No se aplica al texto español; c/ Préstamo recibido antes de la independencia.

a) Estudios y otras actividades[10/]

i) Contaminación de las aguas del mar

85. Una de las tareas a las que la OCMI dedica cada vez mayor atención es la relativa a la prevención de la contaminación de las aguas del mar por el petróleo, así como la adopción de medidas contra los efectos de la contaminación accidental.

86. Está prohibido descargar petróleo en ciertas zonas del mar, conforme a lo dispuesto en el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos, de 1954. Este Convenio, que se refiere a la descarga deliberada de petróleo en el mar desde barcos, fue enmendado en 1962 por una conferencia organizada por la OCMI y, entre otras enmiendas, se ampliaron las zonas en las que se prohibía la descarga.

87. La Conferencia de 1962 previó la creación de servicios para la recepción de residuos de petróleo y mezclas de aguas aceitosas en los puertos, y en una resolución de la Conferencia se estipuló que la OCMI se mantendría al tanto del establecimiento de estos servicios.

88. Después del accidente del "Torrey Canyon", que puso de relieve varios problemas que requerían la adopción de medidas internacionales en caso de contaminación accidental, la OCMI ha estudiado con carácter de urgencia la preparación de medidas que permitan reducir al mínimo el riesgo de tales accidentes, y las disposiciones que hayan de tomarse en caso de producirse éstos. También se examinan los diversos problemas jurídicos conexos, como por ejemplo los relativos al derecho del Estado costero a intervenir en caso de peligro grave e inminente a su litoral y el problema de la responsabilidad en relación con la compensación por daños.

89. En cuanto al aspecto técnico de la navegación, se están efectuando estudios sobre los temas siguientes:

a) Nuevos medios de construcción y armamento de buques con objeto de limitar el riesgo de colisión y varada, así como de evitar o minimizar el escape al mar de petróleo o cargamentos nocivos o peligrosos, como resultado de tales accidentes;

b) Posibilidad de fijar rutas para buques mercantes y disponer la separación de tráfico en ciertas zonas;

10/ Puede obtenerse una lista de las publicaciones de la OCMI dirigiéndose a la secretaría de la OCMI, 22, Berners Street, Londres, W.I.

/c) Establecimiento

c) Establecimiento de zonas prohibidas o zonas que deben evitar los buques de ciertas clases y tamaños, con objeto de reducir el riesgo de contaminación por petróleo o por cargamentos peligrosos en caso de accidente;

d) Capacitación y certificación de capitanes y oficiales;

e) Nuevos materiales para absorber o precipitar el petróleo;

f) Nuevos servicios químicos y mecánicos para proteger las zonas costeras contra la contaminación, inclusive la construcción de estacadas flotantes y la utilización de sustancias emulsivas, etc.;

g) Detección de la contaminación deliberada, con objeto de que pueda sancionarse.

90. Los estudios mencionados son llevados a cabo por la OCMI en estrecha colaboración con otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, en particular la OIT, la FAO, la UNESCO, la OMS y el OIEA, así como con una serie de organizaciones no gubernamentales reconocidas por la OCMI como entidades consultivas. El problema de la capacitación y certificación es estudiado por un comité conjunto de la OCMI y la OIT.

91. La OCMI, la FAO y la UNESCO han convenido en establecer un grupo conjunto de expertos en los aspectos científicos de la contaminación de las aguas del mar, para que asesore a esos organismos sobre las cuestiones científicas que plantea la contaminación del mar y, más concretamente, sobre sus efectos, y estudie la elaboración de programas sobre diversos aspectos de la contaminación del mar relacionados con la investigación oceanográfica, inclusive los sistemas de comprobación y otros asuntos que puedan plantearle los citados organismos.

ii) Recursos del mar y utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos

92. Habiendo examinado los órganos competentes de la OCMI las resoluciones 2172 (XXI) y 2340 (XXII) de la Asamblea General, relativas a los recursos del mar y la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos, han indicado la necesidad de que la Organización coopere plenamente en las medidas que se están adoptando para poner en práctica dichas resoluciones y en particular por lo que se refiere a los siguientes aspectos que ya son objeto de estudio:

/a) Seguridad

a) Seguridad de las embarcaciones (inclusive plataformas de perforación y otros ingenios similares, sumergibles, etc.) que se utilizan o se utilizarán en relación con la investigación y explotación de recursos del mar y la utilización con fines pacíficos de los fondos marinos y oceánicos;

b) Seguridad de las personas en dichas embarcaciones;

c) Prevención del peligro a la navegación que puedan presentar tales embarcaciones, y

d) Contaminación de las aguas del mar resultante de tales embarcaciones.

iii) Accesos a los puertos

93. El interés de la OCMI por la seguridad de la navegación se extiende a la consideración de los accesos a los puertos desde el punto de vista de los canales de acceso y otros medios (por ejemplo, servicios de prácticos, equipo auxiliar para la navegación, dragado y señalización). Se incluye también la creación de servicios de asesoramiento portuario con sus funciones auxiliares, como las comunicaciones por VHF, la vigilancia por radar, la información meteorológica y los avisos para la navegación.

iv) Llegada a los puertos

94. Se ha examinado la cuestión de guiar a los buques que se hallan a cierta distancia de tierra mediante instalaciones en la costa y se ha decidido que, salvo en los puertos o en los accesos inmediatos a éstos, no es posible hacerlo en la actualidad. Sin embargo, se ha recomendado a los gobiernos que señalen a los capitanes de barcos que la pronta notificación de la hora prevista de llegada a las autoridades portuarias competentes contribuirá a la seguridad, habida cuenta de las circunstancias del caso y de las disposiciones vigentes en el puerto de que se trate.

v) Facilitación del tráfico marítimo internacional

95. Una conferencia internacional convocada por la OCMI en Londres durante los meses de marzo y abril de 1965 aprobó un Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, que entró en vigor el 5 de marzo de 1967. En la actualidad son partes en ese Convenio 26 Estados.

96. Entre los fines del Convenio, que tiene por objeto disminuir el tiempo de rotación de los buques en los puertos, cabe mencionar la simplificación de los trámites oficiales de aduanas, inmigración y sanidad. El Convenio

/constituido

constituido por un cuerpo jurídico y un anexo técnico, se considera un instrumento susceptible de modificación, al que da considerable flexibilidad el hecho de que se hayan previsto procedimientos simplificados para la enmienda del anexo técnico. Se esperaba que después de entrar en vigor el Convenio se tomarían medidas para desarrollar el anexo técnico, mediante sus normas y prácticas recomendadas, a fin de abarcar con mayor detalle diversos aspectos que en un principio se mencionaban en términos generales. Puede verse un ejemplo de particular interés en la práctica recomendada 2.12.1, que dice:

> "Las autoridades públicas, con la cooperación de los armadores y de las administraciones de los puertos, deberán tomar las disposiciones adecuadas a fin de asegurar la fluidez satisfactoria del tráfico en los puertos de modo que las operaciones de manipulación y despacho de la carga sean sencillas y sin complicaciones. Esas disposiciones deberán abarcar todas las fases, desde el momento en que llegue el buque al muelle para descargar y efectuar el despacho de aduanas y almacenar o reexpedir la carga, en caso necesario. Deberá existir un acceso fácil y directo entre el almacén y la oficina de aduanas, y ambos deberán estar situados cerca de los muelles y, en lo posible, deberá disponerse de sistemas de transporte mecánico."

97. Es muy probable que esta práctica recomendada proporcione en un futuro no muy lejano la base para un nuevo capítulo que se haya de incluir en el anexo técnico.

vi) Containers

98. Durante 1967, se decidió que la OCMI continuara sus estudios sobre la utilización y el transporte de containers. En consecuencia, la Organización se ocupa cada vez más de los problemas técnicos, de seguridad, facilitación, etc., que plantea el empleo de containers. En esta esfera, los estudios se pueden subdividir en las grandes categorías siguientes:

a) Containers: dimensiones, clasificación, resistencia, construcción, comprobación, certificación, marcado, etc.;

b) Buques para el transporte de containers: estabilidad, protección contra incendios, estructura de los buques construidos especialmente, inclusive la resistencia de las puertas de carga, escotillas, carriles de los soportes de los containers, etc.;

/c) Transporte

c) Transporte de containers: transporte de mercancías peligrosas, estiba, sujeción de containers a bordo y de su contenido, manipulación en condiciones de seguridad, visibilidad frontal de los buques que transportan containers sobre cubierta;

d) Cuestiones administrativas: se están estudiando también adecuadamente los problemas de carácter administrativo que se derivan del examen de los apartados que anteceden, tales como la aceptación mutua de certificados de seguridad por las autoridades de inspección, disposiciones sobre inspección periódica de containers y sobre inspección e intercambio de los containers existentes y comprobación y certificación de los mismos;

e) Cuestiones de facilitación: se están estudiando, como parte del programa de facilitación de la Organización, otras cuestiones como la documentación necesaria para la manipulación y reexpedición de containers, así como el contenido y forma de esa documentación.

vii) Transporte de mercancías peligrosas

99. En la recomendación 56 de la Conferencia Internacional de 1960 sobre la seguridad de la vida humana en el mar se establece que la OCMI realizará estudios que conduzcan a la formulación de un código internacional uniforme que regule el transporte de mercancías peligrosas por mar.

100. Posteriormente, se ha formulado un Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, que abarca la clasificación, documentación, identificación y marcado, etiquetaje, embalaje, estiba y separación de las mercancías peligrosas transportadas por mar y en el que se incluyen disposiciones para la prevención y extinción de incendios.

101. Hasta ahora se han publicado nueve volúmenes de ese código (que se puede pedir a la sede de la OCMI) y está en preparación el décimo tomo relativo al transporte de explosivos.

102. Se debe considerar que las medidas de seguridad en la manipulación de las mercancías peligrosas según las disposiciones del código se hacen extensivas a los procedimientos compatibles utilizados en los puertos y, por otra parte, la aplicación del código por las administraciones nacionales podría constituir una importante contribución a la seguridad en los puertos.

/viii) Cargamentos

viii) Cargamentos a granel

103. Con el patrocinio de la OCMI se ha formulado un Código de prácticas seguras para los cargamentos a granel, en cumplimiento de la recomendación 55 de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960. Ese Código fija las normas para la estiba y el transporte seguros de cargamentos a granel, con inclusión de minerales, concentrados de minerales y materiales similares. Se considera que para el transporte por mar de esos cargamentos en condiciones de seguridad es muy importante averiguar sus propiedades físicas antes de efectuar la carga.

104. Los cargamentos de concentrados de mineral pueden fluidificarse (tixotrópicos) durante el transporte si se embarcan con un contenido de humedad demasiado elevado. En consecuencia, el Código recomienda una prueba para determinar, entre otras cosas, "el límite de humedad transportable" de esos cargamentos (secciones 8 y 9). Además, el Código recomienda que un certificado en el que se indique el límite de humedad transportable y se certifique el contenido de humedad del cargamento sea expedido en el puerto de carga al capitán del buque y a la autoridad correspondiente (sección 7). Un suplemento del Código describe la prueba del punto de fluidificación.

105. En la práctica, a los capitanes de los buques les resulta difícil obtener el certificado en que figure el límite de humedad transportable y parece que para la carga de concentrados en condiciones de seguridad y eficiencia es muy importante que los usuarios o encargados de los puertos dispongan fácilmente de esos datos antes de efectuar la carga y que éstos sean fidedignos. Se está estudiando activamente el método de selección de muestras de concentrados para efectuar las pruebas.

106. Se encuentra en las fases finales la preparación de una versión revisada del capítulo VI (normas relativas a los granos) de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960. Se proyecta incluir en las normas revisadas ciertas reglas internacionales sobre la resistencia que deben tener los mamparos. Se prevé que las administraciones portuarias intervendrán en los nuevos cálculos de estabilidad que se han de efectuar y en el control del cumplimiento de los nuevos reglamentos.

/ix) Seguridad

ix) Seguridad de la navegación

107. Se han elaborado, y se recomendarán a los gobiernos para su aprobación, enmiendas a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960, por lo que respecta a las publicaciones náuticas y el equipo de navegación, que debe llevarse a bordo y a la utilización del piloto automático.

108. El Comité de Seguridad Marítima ha adoptado una serie de recomendaciones destinadas a mejorar la seguridad de la navegación.

109. La Organización ha elaborado un Código Internacional de Señales revisado, relacionado esencialmente con la seguridad de la navegación y de las personas, y adecuado para señalización por todos los medios, inclusive la radiotelegrafía y la radiotelefonía. El Código de Señales entrará en vigor el 1o. de abril de 1969.

110. Con objeto de mejorar las disposiciones para equipos de salvamento se han preparado enmiendas a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960, y se han elaborado una serie de recomendaciones.

x) Comunicaciones por radio

111. El programa de trabajo sobre comunicaciones por radio prevé, en cooperación con la UIT, un amplio estudio del sistema de señales de socorro marítimo, así como de las novedades en técnicas de radio y su efecto tanto en la navegación como en la futura capacitación de los oficiales radiotelegrafistas.

112. Se han introducido enmiendas en las normas pertinentes, que prevén la utilización de servicios de VHF por los buques en zonas en las que así lo aconseje la densidad de tráfico.

113. Entre otros temas, todavía objeto de estudio, se cuentan las comunicaciones por radio mediante satélites, las necesidades de equipo de radio para plataformas de perforación, la localización por radio en 2 Mc/s, las antenas autónomas, las especificaciones de funcionamiento del equipo de radio de a bordo, la eficacia del sistema automático de alarma de radiotelégrafo, la ubicación de las estaciones radiotelegráficas en los grandes

/buques

buques, la unificación de indicativos mediante utilización de radiobalizas que indiquen la posición, la transmisión por televisión de imágenes de radar desde los puertos a los buques y la vigilancia a cargo de las estaciones de los buques de la frecuencia de socorro radiotelefónica.

xi) Utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos

114. La OCMI mantiene estrecha cooperación con las Naciones Unidas, los demás organismos especializados y otras organizaciones, por lo que se refiere a los estudios sobre la futura utilización de satélites para la navegación y para las comunicaciones de buques. La OCMI participará en la próxima conferencia sobre la utilización del espacio ultraterrestre con fines pacíficos.

xii) Medidas de seguridad contra incendios en buques de pasajeros

115. La quinta Asamblea de la OCMI, celebrada en octubre de 1967, aprobó ciertas enmiendas a la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960, relativas a las medidas de seguridad contra incendios en los futuros buques de pasajeros. Dichas enmiendas fueron inspiradas por graves siniestros ocurridos en años recientes a buques antiguos, y constituyen una serie de medidas adoptadas por la Organización desde 1966 para mejorar la seguridad contra incendios en los buques de pasajeros.

116. Las nuevas normas aplicables a los buques actuales contienen disposiciones concretas sobre las modificaciones que hay que introducir en las distintas clases de buques de pasajeros a fin de conseguir que los buques antiguos se ajusten a uno de los métodos de protección contra incendios expuestos en la Convención de 1960.

117. Las nuevas normas aplicables a los futuros buques de pasajeros establecen un método unificado de protección contra incendios, con dos variantes: medidas de seguridad contra incendios para las salas de máquinas y espacios que contengan vehículos de motor con combustible en los depósitos, y capacitación de la tripulación y equipo contra incendios.

xiii) Seguridad en los buques pesqueros

118. La OCMI, en colaboración con la FAO, está realizando amplios estudios sobre la seguridad de los buques pesqueros. Uno de los logros más notables en esta esfera durante los años que se examinan ha sido la elaboración de

/recomendaciones

recomendaciones sobre la estabilidad sin averías de los buques pesqueros. Las recomendaciones abarcan criterios de estabilidad, condiciones de carga y métodos para el cálculo de la estabilidad, junto con diversas prácticas recomendadas relativas a la seguridad de los buques pesqueros, que se refieren a mamparos movibles para bodegas de pescado, portas de desagüe, brazolas de escotillas exteriores y bordillos interiores de puertas, requisitos mínimos de acumulación de hielo, determinación aproximada de la estabilidad del buque mediante la prueba del período de balance y algunas sugerencias a los pescadores.

119. También se ha elaborado una recomendación similar sobre la estabilidad sin averías de los buques de pasajeros y de carga, de eslora inferior a 100 metros. Ambas recomendaciones fueron aprobadas por el Comité de Seguridad Marítima en marzo de 1968, y posteriormente por la Asamblea en noviembre de 1968.

120. En cooperación con la FAO y la OIT, la OCMI está compilando un código de seguridad para pescadores y buques pesqueros, que constará de dos partes: parte A, "Código de seguridad y prácticas sanitarias para patrones y tripulación", y parte B, "Código de seguridad y requisitos sanitarios para la construcción y armamento de buques de pesca". La Parte A del Código ya está terminada y se espera publicarla a mediados de 1969.

xiv) Diseño y armamento de buques

121. La OCMI ha iniciado los trabajos relativos a la construcción y armamento de buques destinados a transportar petróleo y otros cargamentos peligrosos a granel. El recién creado Subcomité para el Diseño y Armamento de Buques está encargado de las siguientes tareas:

a) Elaborar cirterios de diseño, normas de construcción y otras medidas de seguridad para buques que transporten cargamentos de productos químicos peligrosos a granel, con objeto de reducir al mínimo los riesgos que entraña su carga, transporte y descarga, y

b) Estudiar la construcción y armamento de buques que transporten petróleo u otros cargamentos nocivos o peligrosos, con objeto de evitar el riesgo de colisión o de varada, o limitar el escape de petróleo u otros cargamentos peligrosos o nocivos, como resultado de tal accidente.

/xv) Medición

xv) Medición del arqueo

122. La quinta Asamblea de la OCMI decidió convocar en Londres, durante un período de cuatro semanas a partir del 27 de mayo de 1969, una conferencia internacional para adoptar una convención que establezca una medición unificada del arqueo de buques, problema que se ha estado examinando durante muchos años y cuya solución parece vislumbrarse ahora.

123. En marzo de 1968, el Comité de Seguridad Marítima aprobó tres propuestas de carácter fundamental para un sistema universal de medición de arqueo y las distribuyó a todos los gobiernos invitados a la Conferencia, que están presentando observaciones, comentarios y propuestas para su examen por la Conferencia.

xvi) Reglas de Simla

124. Del 23 al 27 de septiembre de 1968 se reunió un Subcomité Especial de revisión de las Reglas de Simla a fin de examinar todos los aspectos de la revisión de las Reglas de 1931, que se ocupan de los requisitos de seguridad en los buques de pasajeros sin camarotes para el transporte de peregrinos y otros viajes especiales. La segunda reunión del Subcomité Especial se celebrará en septiembre de 1969. Se están elaborando reglas revisadas en lo que se refiere a las cuestiones de compartimentación, estabilidad, protección contra incendios, aparatos salvavidas, etc.

xvii) Comité Jurídico

125. Además de las actividades de la OCMI en la esfera de la legislación marítima señaladas en el documento de la UNCTAD TD/32/Rev.1 (Reglamentación internacional del transporte marítimo, anexo III), se presenta la siguiente información, que es más reciente.

126. En siete reuniones muy activas el Comité Jurídico y sus Grupos de Trabajo han llegado a un punto en que la Organización puede prever la convocación de una o más conferencias diplomáticas --posiblemente en 1969-- a fin de formular soluciones para los principales problemas jurídicos, que se incluirían en convenciones internacionales.

127. El Comité Jurídico concentró sus actividades en dos aspectos principales del problema de la contaminación accidental en gran escala, o la posibilidad de esa contaminación. El primero es el derecho de un Estado costero

/a intervenir

a intervenir cuando se produzca un accidente en alta mar que cause, o pueda causar, contaminación. El segundo consiste en la determinación de la responsabilidad --con todas sus complejidades inherentes-- por las consecuencias que se deriven de ese accidente. Sin embargo, no se han pasado por alto otros problemas conexos. Algunos de ellos exigen una considerable reunión de datos, y ya se han enviado cuestionarios a los gobiernos a fin de determinar la práctica que siguen, por ejemplo, en cuanto al salvamento de buques siniestrados y la participación en las encuestas marítimas de los terceros interesados.

128. El alcance de la labor del Comité Jurídico no se limitará a los problemas que planteó la pérdida del "Torrey Canyon". Se ha decidido que, en un próximo futuro, el Comité examine los aspectos jurídicos del transporte de containers. Los problemas jurídicos en esta esfera se referirán, entre otras, a las cuestiones relativas a la responsabilidad de los transportistas, con los problemas conexos relativos a los conocimientos de embarque. Además, el Comité aislará los problemas jurídicos que ya pueden ser estudiados en la esfera marítima, a fin de adoptar las medidas intergubernamentales pertinentes.

xviii) Asistencia técnica

129. La asistencia técnica que es de la competencia de la OCMI se proporciona dentro del marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo.[11/] En 1967-68 esa asistencia revistió la forma de becas de capacitación y proyectos nacionales e interregionales de formación en la esfera de la navegación, equipo de navegación y seguridad de la vida humana en el mar. Se proporcionaron expertos en legislación marítima, evaluación de las necesidades de personal marítimo y otras cuestiones de capacitación marítima.

11/ En 1967 la OCMI y las Naciones Unidas llegaron a un acuerdo acerca de la esfera de competencia de cada organización para atender a las peticiones de asistencia en virtud del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en materia de transporte marítimo (véase el informe anual de la OCMI, 1968, anexo II). El texto de ese acuerdo se reproduce en el documento TD/B/C.4/48.

V. OTRAS ORGANIZACIONES INTERGUBERNAMENTALES

1. Bancos de desarrollo regionales

a) Banco Africano de Desarrollo

130. La financiación del transporte marítimo y de los puertos figura entre las actividades del Banco Africano de Desarrollo. Hasta ahora no se han arbitrado recursos en estos sectores, pero se está estudiando un proyecto de financiación del transporte marítimo.

131. El Banco Africano de Desarrollo ha completado un estudio sobre el transporte marítimo de ganado y plátanos exportados por Somalia. Está realizando un estudio de viabilidad sobre la adquisición y el funcionamiento, a cargo de Somalia, de un buque destinado al transporte de ganado. Está cooperando con el PNUD, el BIRF y la Comisión Económica para Africa en la preparación de una encuesta sobre los estudios regionales de los transportes en Africa, que tal vez permita determinar las posibilidades de inversión en el transporte marítimo y los puertos de Africa.

b) Banco Asiático de Desarrollo

132. El consejo de administración del Banco Asiático de Desarrollo ha aprobado un estudio de viabilidad acerca de la construcción de un puerto de pesca en Manila y ha autorizado la preparación de un proyecto; se confía en que estas actividades culminen en un proyecto financiado por el Banco. Entre los cuatro préstamos (21 millones de dólares) aprobados hasta ahora por el Banco, el segundo, por valor de 6.8 millones de dólares, está destinado a un proyecto de construcción de carreteras en la República de Corea, que proporcionará el indispensable enlace por carretera para su puerto de Inchon, que se encuentra en expansión.

133. Además, el Banco Asiático de Desarrollo ha decidido recientemente emprender un estudio regional de los transportes en los países del Asia sudoriental. Esta propuesta le fue presentada por el Gobierno de Malasia, en nombre de Brunei, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur,

/Tailandia y

Tailandia y la República de Viet-Nam. Estos países participaron en una conferencia, celebrada en septiembre de 1967 en Kuala Lumpur, que recomendó que el Banco emprendiera un estudio global de los transportes de la región, que abarcara todos los países participantes y todos los medios de transporte. Aún está por determinar el alcance exacto de dicho trabajo. Sin embargo, dada la posición geográfica peculiar de los países del Asia sudoriental, deberá dedicarse especial atención a los problemas del desarrollo de los puertos y del transporte marítimo. El Banco ha constituido un comité permanente integrado por varios expertos de categoría superior a fin de asesorar respecto de los límites exactos del estudio y facilitar orientación técnica al Banco en la realización del mismo. Para ello el Banco desea hacer el mayor uso posible del material y de los servicios de expertos disponibles en la UNCTAD.

c) Banco Interamericano de Desarrollo *

134. El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) ha concedido préstamos, con sus propios recursos, para ayudar a financiar la expansión y modernización de los puertos de Buenaventura, Santa Marta, Barranquilla y Cartagena, en Colombia, Acajutla en El Salvador y Paranaguá, en el Brasil. En los párrafos siguientes se resumen estos proyectos de desarrollo portuario. El BID no ha concedido préstamos para el transporte marítimo.

135. En diciembre de 1963 el BID concedió un préstamo de 10 millones de dólares, con cargo a su capital ordinario, a fin de ayudar a financiar la rehabilitación y modernización del puerto de Buenaventura. En este proyecto se incluyen las operaciones de dragado, la reparación y ampliación de almacenes y diques, la construcción de nuevos muelles y la creación de una pequeña zona independiente en el puerto destinada a satisfacer las necesidades de la navegación de cabotaje. En el proyecto se prevé asimismo la adquisición de equipo de carga y descarga, la instalación y nueva ubicación de los servicios auxiliares de la navegación, la construcción de una estación especial para el petróleo refinado, la construcción de nuevos edificios para oficinas y talleres y la ampliación y mejora de las estaciones para los transportes por ferrocarril y carretera. En la planificación

/del proyecto

del proyecto se han tenido en cuenta no solamente las deficiencias existentes, sino también las previsiones de la futura demanda de servicios portuarios como consecuencia del aumento de la actividad económica motivado por la aplicación del plan de desarrollo nacional de Colombia. Según las estimaciones del plan general, en 1970 el volumen anual del comercio en el puerto de Buenaventura ascenderá a 800 000 toneladas de importaciones y 550 000 toneladas de exportaciones. Estas cifras representan respectivamente un aumento del 25 por ciento sobre las importaciones correspondientes a 1961 y casi el doble del total de las exportaciones correspondientes a dicho año.

136. En febrero de 1965 el BID concedió un préstamo de 5 millones de dólares con cargo a sus recursos ordinarios de capital, para ayudar a financiar la modernización de los puertos de Santa Marta, Barranquilla y Cartagena. El programa prevé la expansión y mejora de las instalaciones de amarre, almacenamiento, carga y descarga, así como la reorganización de la estructura administrativa de los tres puertos citados. Se han emprendido los siguientes trabajos:

a) Cartagena: construcción de un nuevo muelle para buques de gran calado, construcción de un almacén para la carga con todos los servicios, con un patio y una carretera de acceso pavimentada, conversión de dos cobertizos existentes en talleres de reparación e instalación de maquinaria y equipo para operaciones de carga y descarga;

b) Barranquilla: ampliación de la estanción fluvial y de la zona de operaciones mediante la construcción de un muro de contención, el relleno de zonas bajas y la instalación de maquinaria y equipo para operaciones de carga y descarga;

c) Santa Marta: construcción de una nueva estación terminal para los cargamentos de plátanos, conversión de la estación existente en un muelle para servicios de todas clases, nueva ubicación del parque ferroviario y construcción de patios pavimentados y de zonas destinadas al almacenamiento al aire libre.

137. El programa de modernización está destinado a hacer frente al aumento de las operaciones marítimas previsto en el plan decenal de desarrollo económico y social de Colombia. Se calcula que el volumen de carga general que pasará por los principales puertos de Colombia (Cartagena, Barranquilla y Santa Marta en el Atlántico, y Buenaventura en el Pacífico) aumentará hasta alcanzar unos 2 550 000 toneladas anuales en 1970, frente a 1 580 000 toneladas registradas en 1960. Se espera que la fusión de los servicios administrativos y de contabilidad de los tres puertos atlánticos reducirá los costos considerablemente y aumentará la eficacia de su funcionamiento.

138. En junio de 1965 el BID concedió un préstamo de 3 240 000 dólares, con cargo a sus fondos en dólares canadienses, a fin de contribuir a la financiación de un programa para ampliar y mejorar el puerto de Acajutla, en El Salvador, Comprende dicho proyecto la ampliación de los servicios de amarre y almacenamiento y la instalación de nuevo equipo destinado a las operaciones de carga y descarga a fin de acelerar el movimiento de productos transportados a granel. Comprende en particular: la construcción de un nuevo espigón, paralelo al muelle existente; la compra e instalación de una unidad destinada a las operaciones de carga y descarga de mercancías a granel, dotada de un sistema de transporte mecánico auxiliar; el dragado de más de 50 000 m3 en la zona de operaciones del puerto; y la adquisición de nuevos terrenos a fin de ampliar la zona portuaria. La terminación de este proyecto permitirá ampliar la capacidad del puerto a 1.2 millones de toneladas al año, volumen suficiente para atender a las necesidades del tráfico hasta 1975. La ampliación de la capacidad del puerto para que puedan atracar en él seis buques de navegación de altura al mismo tiempo, en lugar de dos, no sólo beneficiará a El Salvador sino que permitirá una utilización más intensa del puerto, por los países vecinos.

139. En diciembre de 1965 el BID concedió un préstamo de 5 640 000 dólares, con cargo a su fondo de operaciones especiales, a fin de contribuir a la financiación de la expansión y modernización del puerto marítimo de Paranaguá, en el Brasil. El proyecto prevé la ampliación de los dos espigones existentes, la construcción de un silo con una capacidad mínima de 10 000 toneladas y el dragado de la bahía hasta una profundidad de

/10 m

10 m en el canal de tráfico. La realización de este proyecto facilitará el comercio entre el Paraguay y el Brasil utilizando una carretera que ha sido mejorada con la ayuda financiera del BID, desde la frontera del Paraguay hasta Paranaguá. Se espera que la ampliación de la capacidad del puerto bastará para aumentar considerablemente las exportaciones de café, maíz, algodón, madera y otros productos.

2. Otras organizaciones

a) Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano

140. El Comité Jurídico Consultivo Asiático-Africano se ha encargado de examinar la cuestión de la legislación de transportes, de conformidad con el apartado c) del artículo 3 de sus estatutos,[12/] por sugerencia del Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado. Como parte de su estudio de esta cuestión, el Comité se propone estudiar la legislación internacional sobre el transporte marítimo.

141. Representantes del Comité asistieron al segundo período de sesiones de la UNCTAD y prestaron particular atención a los problemas jurídicos, especialmente al examen de la legislación internacional sobre transporte marítimo en la Cuarta Comisión de la Conferencia. Después, la secretaría del Comité publicó un informe acerca de los problemas jurídicos estudiados en el segundo período de sesiones de la UNCTAD, para que lo consideraran los gobiernos de los Estados miembros del Comité. Este informe, cuya sección IX versa sobre legislación internacional del transporte marítimo, se halla disponible en un número limitado de ejemplares en la secretaría del Comité en Nueva Delhi.

142. El Comité continúa ocupándose de la cuestión de establecer relaciones oficiales con la OCMI y con el Comité Marítimo Internacional.

12/ En este artículo se estipula que una de las finalidades del Comité consiste en cambiar puntos de vista e información sobre cuestiones jurídicas de interés común y, si lo considera necesario, formular recomendaciones sobre las mismas.

/b) Consejo

b) Consejo de Asistencia Económica Mutua*

143. En el período 1967-68, los órganos del Consejo de Asistencia Económica Mutua (CAEM), y en particular la Comisión Permanente del Trasnporte, continuaron estimulando activamente la cooperación entre los Estados miembros del CAEM en la esfera del transporte marítimo. Durante el mismo período, quedó terminada la labor de coordinación de los planes de los Estados miembros para el desarrollo de los medios de transporte hasta 1970, y se inició la labor preparatoria para el período 1971-75.

144. Se continuó la labor sobre los medios de asegurar la comparabilidad y la uniformidad de los indicadores del trasnporte, así como sobre la elaboración de una clasificación uniforme de los cargamentos para registrar y coordinar el transporte de mercancías entre los países miembros del CAEM.

145. A fin de resolver el problema de la mecanización coordinada de las operaciones de carga y descarga, se está considerando la posibilidad de utilizar, en las operaciones internacionales de transporte, grandes containers de 10 y 20 toneladas de peso bruto. Se están elaborando las especificaciones técnicas y de funcionamiento para semirremolques transportadores de containers, vagones normalizados de 1.435 mm de anchura de vía para transportar containers, buques de altura para containers y nuevos medios mecánicos para manipular containers, envases, etc.

146. En el CAEM se ha prestado especial atención a los problemas que plantea el mejoramiento de las diversas formas de cooperación en el campo del transporte marítimo. Se identificaron varios de dichos problemas de cooperación entre miembros del CAEM que requerían un estudio a fondo tales como la formulación de condiciones generales para utilizar en común la capacidad de transporte marítimo.

147. En colaboración con los organismos encargados de la inspección técnica y de la clasificación de los buques de países que cooperan de conformidad con el acuerdo de 15 de diciembre de 1961, se redactaron reglamentos conjuntos sobre las condiciones de trabajo y las normas de seguridad así como sobre las condiciones sanitarias y de vida a bordo de los buques mercantes, y luego se recomendaron para su aplicación a los nuevos diseños de los buques que se han de utilizar en el comercio entre países miembros

/del CAEM

del CAEM. Estos reglamentos establecen normas de diseño y construcción para asegurar óptimas condiciones de trabajo y seguridad para la gente de mar y satisfacer las normas básicas respecto de las condiciones sanitarias y de otra índole en los locales destinados a la tripulación (alojamiento, comedores, servicios, etc.)

148. La Comisión del Transporte consideró asimismo la cuestión de la aplicación de la recomendación de la OCMI (resolución A.48 (III)) sobre las normas para el tamaño de la cubierta de intemperie y otros espacios abiertos en los buques. La URSS ya ha dado cumplimiento a la recomendación y otros Estados miembros se preparan a hacerlo.

149. En la conferencia de administración portuaria, que se celebra periódicamente, se cambiaron puntos de vista sobre la experiencia en el uso de computadoras en los puertos y a los efectos del control del tráfico, en la mecanización de las operaciones de transbordo en los puertos marítimos, y en el transbordo de cargamentos generales en containers y en bandejas en puertos marítimos y fluviales.

150. En junio de 1968, la Comisión Permanente del Comercio Exterior del CAEM aprobó una versión revisada de las condiciones generales para las entregas de productos por organizaciones del comercio exterior de los países miembros del Consejo de Asistencia Económica Mutua (1968), que también comprenden normas para el transporte por agua de mercancías, incluido el transporte marítimo.

151. La Conferencia Consultiva de representantes de organizaciones de fletadores y armadores continuó su labor, contribuyendo así al desarrollo de la cooperación para utilizar mutuamente la capacidad de transporte marítimo, la normalización del transporte marítimo y de los documentos de fletamento, la preparación de indicadores estadísticos generales y otros aspectos de la colaboración entre los países en la esfera del transporte marítimo. En esta labor desempeñaron un papel activo el órgano ejecutivo de la Conferencia, la Oficina de coordinación en materia de fletamento. En particular, la Oficina ha elaborado un método para calcular un índice de fletes para el CAEM, que publica mensualmente. También ha publicado

/dos manuales

dos manuales (en 1966 y 1967) sobre fletes para buques tramps, en los que puede verse cómo se han desarrollado en los cinco últimos años los fletes en las rutas principales de interés para los países miembros del CAEM.

152. En la prensa de los países miembros del CAEM se han publicado de cuando en cuando artículos relativos a la labor del CAEM en cuestiones relativas al transporte marítimo y a los puertos.[13/]

c) Comunidad Económica Europea

153. Cabe señalar que se ha publicado un informe provisional sobre la política común de tráfico portuario, informe que ha sido elaborado en nombre del Comité de Transportes (Parlamento europeo, documento No. 140, del 24 de noviembre de 1967 - Relator: Sr. Seifriz). En el contexto de la importancia económica de los puertos marítimos en la Comunidad y de la relación entre la política portuaria y la política común de transportes, el informe provisional examina el tráfico de mercancías en todos los puertos marítimos de la CEE y los sistemas de enlace con el interior, las necesidades de inversión de este tráfico, el tráfico de buques por estos puertos y la organización de puertos marítimos, usuarios y trabajadores portuarios en la CEE.

d) Asociación Europea de Libre Intercambio

154. En noviembre de 1965, el Consejo de la Asociación Europea de Libre Intercambio (AELI) estableció, por recomendación del Comité de Desarrollo Económico de la Asociación un grupo de trabajo con las siguientes atribuciones:

"Considerar, a la luz de las circunstancias existentes en tres puertos representativos de la AELI, los siguientes problemas:

a) Transporte no coordinado con destino a estas zonas portuarias y procedente de ellas;

b) Fragmentación excesiva en la manipulación de los cargamentos;

13/ Puede obtenerse de la secretaría del CAEM, Moscú, una lista de dichos artículos.

/c) Empleo

c) Empleo eventual de la mano de obra portuaria;

d) Requisitos exigidos por las autoridades aduaneras;

a fin de recomendar medios con los que la manipulación en puerto de los cargamentos generales, entregados o recogidos por carretera o ferrocarril, pueda ser realizada de un modo más eficaz, económico y rápido".

155. El grupo de trabajo estudió la situación en los puertos de Manchester, Oslo y Lisboa, y celebró cinco reuniones entre marzo y septiembre de 1966. Se publicaron informes sobre las cuatro primeras reuniones para información del Consejo de la Asociación Europea de Libre Intercambio. Estos informes se reproducen en los capítulos 1 a 4 de un folleto que se acaba de publicar.[14/] El capítulo 5 del folleto incorpora las conclusiones finales del grupo de trabajo. En el anexo del folleto figura una nota con los principales temas tratados con las diversas autoridades portuarias, así como una lista de las personas entrevistadas.

e) Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado

156. Conforme a lo dispuesto en el artículo 1 de su Estatuto, el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado tiene por finalidad examinar la forma de armonizar y coordinar el derecho privado de los Estados y grupos de Estados y de preparar gradualmente, para su adopción por los gobiernos, normas uniformes de derecho privado. El contrato de transporte y otros asuntos relacionados con el transporte marítimo entran dentro de la esfera de competencia del Instituto.

157. Hasta el presente la acción del Instituto en materia de transporte marítimo se ha concentrado principalmente en la preparación de proyectos de convenios relativos a la navegación interior, por considerar que la navegación por vía marítima incumbe al Comité Marítimo Internacional. No obstante, en algunos proyectos de convenios preparados por el Instituto se incluye al transporte por mar; por ejemplo, en el proyecto de convenio sobre el contrato de transporte internacional combinado de mercaderías y en el proyecto de convenio sobre el contrato de agencia internacional de

14/ "General cargo handling in three EFTA ports", AELI, Ginebra, 1968

/transporte de

transporte de mercancías. Además, el Instituto ha promovido la celebración de algunas reuniones con objeto de coordinar la labor de unificación en lo concerniente a la responsabilidad de transportista por lesiones sufridas por los pasajeros.

158. El Instituto edita dos publicaciones especializadas[15/] que proporcionan información acerca de la labor que en materia de unificación realizan varias organizaciones y sobre los principales casos sobre los que se han pronunciado los tribunales nacionales, en lo concerniente a la interpretación de los convenios internacionales, incluidos los relativos al derecho marítimo y a la navegación interior.

Actividades en materia de transporte marítimo y puertos

159. El Instituto estuvo representado en el Congreso internacional sobre el derecho de la navegación interior (Rotterdam, 5 y 6 de octubre de 1967), en que se examinó la cuestión de la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de navegación interior así como la de la responsabilidad del transportista de mercancías en dicho tipo de buques. Ambas cuestiones se reglamentaron en proyectos de convenios preparados por el Instituto.

160. En el 11o. período de sesiones del Subcomité de Transporte por Vías de navegación Interior de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, el representante de la URSS manifestó que, en vista del número cada vez mayor de pasajeros en buques de navegación interior, era aconsejable adoptar sin dilación medidas para reglamentar las relaciones jurídicas contractuales entre transportistas y pasajeros. El Subcomité aprobó una resolución en ese sentido. El Instituto ha de completar un proyecto de convenio sobre el contrato de transporte de pasajeros y equipaje por vías de navegación interior.

161. Después de recibir el proyecto de convenio sobre el contrato de agencia internacional de transporte de mercancías, el Gobierno de Austria celebró con otros gobiernos consultas acerca de la conveniencia de convocar en Viena una conferencia diplomática para la adopción del convenio.

15/ La publicación que versa principalmente sobre el transporte marítimo es "Uniform Law Cases", Casa Ed. Dott. A. Giuffré, 20121 Milán, Vía Statuto 2.

/162. De

162. De conformidad con una resolución aprobada por el Consejo de Administración del Instituto, en su 47a. reunión, el Presidente convocó en 1968 la reunión de una pequeña comisión encargada de preparar una "mesa redonda" de todas las organizaciones internacionales interesadas en los aspectos jurídicos de las operaciones combinadas de transporte, según una recomendación de la CEPE. Esa comisión preparatoria se reunió en octubre de 1968.

f) Asociación Latinoamericana de Libre Comercio*

i) Convenio de transporte por agua

163. Como se informó en el documento TD/B/C.4/26, los nueve países que, al 30 de septiembre de 1966, eran miembros del Tratado de Montevideo (Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay) firmaron el Convenio de transporte por agua de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC). Los otros dos países miembros (Bolivia y Venezuela) han expresado su intención de adherirse al Convenio, pero tienen que esperar a que éste entre en vigor, lo que ocurrirá cuando haya sido ratificado oficialmente por cinco Estados miembros de la ALALC en la fecha en que se aprobó el Convenio. Hasta octubre de 1968, México y Chile habían depositado sus respectivos instrumentos de ratificación en la secretaría de la ALALC y el Convenio había sido sometido a los correspondientes procedimientos parlamentarios en Colombia, el Paraguay, el Perú y el Uruguay.

164. De conformidad con las disposiciones del Convenio, en mayo de 1967 se reunió una comisión especial encargada de elaborar propuestas detalladas para el reglamento del mismo. El texto del reglamento preparado por la comisión especial fue aprobado por cinco de las nueve Partes contratantes. En febrero de 1968, la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) revisó ese reglamento y llegó a un acuerdo unánime en el plano de los armadores, presentando sus sugerencias a la secretaría de la ALALC. En octubre de 1968, se reunió en Montevideo una conferencia de las partes signatarias del Convenio y seis de ellas aprobaron un nuevo texto del reglamento del

/Convenio

Convenio de transporte por agua. Ese instrumento tiene que ser firmado por los plenipotenciarios de seis Partes contratantes y entrará en vigor una vez que esos países hayan ratificado el Convenio. (Véase el documento ALALC/CPS.CTA/I/Informe).

ii) Formalidades consulares

165. En mayo de 1967 se reunió el Grupo de expertos en intervención consular en los transportes, convocado por el Consejo de Transporte y Comunicaciones. El grupo recomendó al Consejo que las Partes contratantes adoptaran las medidas necesarias para eliminar la intervención consular en los documentos exigidos para buques y otros medios de transporte y que, una vez suprimidas las formalidades consulares, se suprimieran de inmediato las facturas consulares y se pagaran los derechos consulares en el país importador y no en el exportador. El Comité Ejecutivo Permanente convino en presentar dichas recomendaciones al Consejo de Transporte y Comunicaciones, cuya reunión ha sido aplazada hasta 1969.

iii) Simplificación de los documentos de embarque

166. El Grupo de expertos en simplificación de los documentos de embarque celebró su primera reunión en mayo de 1968. El Grupo aprobó los formularios uniformes para los seis documentos básicos que han de exigir en el futuro las autoridades públicas a la llegada y partida de los buques, de conformidad con el anexo al Convenio interamericano para facilitar el transporte acuático internacional (Convenio de Mar del Plata). Esos documentos básicos han de sustituir a los innumerables documentos de embarque diferentes que exigen hoy los países de la ALALC. En otra recomendación del Grupo se propone la aceptación o ratificación del Convenio de Mar del Plata por los países de la ALALC. La tercera recomendación se refiere a la aceptación o ratificación por los países de la ALALC del Protocolo de 1968 por el que se modifica el Convenio de Bruselas de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque. El Comité Ejecutivo Permanente acordó presentar dichas recomendaciones al Consejo de transporte y comunicaciones en su próxima reunión.

/167. Además,

167. Además, el Grupo recomendó que la secretaría de la ALALC, con el asesoramiento de la CEPAL, la ALAMAR y otros órganos interesados, estudiara la posibilidad de adoptar un conocimiento de embarque uniforme, teniendo en cuenta el proyecto propuesto por la ALAMAR y el "Conlinebill" publicado por la Baltic and International Maritime Conference.

iv) Otras actividades

168. Las secretarías de la ALALC y la CEPAL han acordado colaborar en diferentes estudios relacionados con el transporte marítimo regional, y los programas de transporte OEA/ALALC y OEA/CEPAL han cooperado estrechamente en trabajos de investigación.

169. La secretaría de la ALALC estuvo representada en el seminario sobre los containers como factor para la integración de la cuenca del Río de la Plata, organizado por el Instituto de Estudios Políticos de América Latina (IEPAL), que se celebró en Montevideo en diciembre de 1967, y en el que se presentaron dos documentos de trabajo, uno sobre los containers en el transporte marítimo y fluvial y el otro sobre los obstáculos aduaneros a la utilización de containers. Participó también en el primer seminario interamericano sobre puertos (cargas unificadas)[16/] y presentó dos documentos de trabajo, uno sobre el transporte de cargas unificadas y la cadena de cooperación (UP/CIES-8/Seminar I/doc. 19) y el otro sobre el papel de los servicios aduaneros en la manipulación de las cargas unificadas (UP/CIES-8/CTPP/Seminar I/doc. 24).

v) Publicaciones recientes

170. En la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, 1461 Cebollatí, Montevideo, Uruguay, y en el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), 264 Cerrito, Buenos Aires, Argentina, está a la venta el libro titulado Transporte y comercio exterior del Paraguay, preparado por Tomás Sepúlveda Whittle, consultor de la ALALC en materia de transporte marítimo, y publicado en septiembre de 1967 por el programa conjunto de publicaciones ALALC/BID/INTAL.

16/ Véase el párrafo 174 infra.

/g) Organización

g) Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (Comisión del Transporte Marítimo)*

171. En virtud de sus atribuciones, la Comisión del Transporte Marítimo de la OCDE está encargada de mantener a ésta informada de los hechos importantes relativos al transporte marítimo, así como de la celebración de consultas sobre la política que siguen al respecto los gobiernos miembros y no miembros.

172. Para ello, la Comisión se reúne periódicamente para examinar todos aquellos hechos que afectan a la navegación internacional, así como a la situación de los mercados de fletes, y estudiar los asuntos que se relacionan con la política de transporte marítimo internacional. En sus informes anuales (Maritime Transport) la Comisión del Transporte Marítimo hace una recapitulación de sus propias actividades y de los hechos importantes ocurridos en los planos intergubernamental y comercial en las esferas del transporte marítimo y de los puertos; estos informes contienen estudios periódicos de los mercados de fletes y de la demanda y la oferta de bodegas, así como capítulos especiales dedicados a temas de actualidad. En el informe de 1966 figuraba un capítulo especial sobre ayuda financiera y fiscal al transporte marítimo en los países de la OCDE, basado en un trabajo efectuado en la Comisión. El informe de 1967 contenía un capítulo especial sobre acontecimientos importantes relativos al transporte del petróleo por vía marítima.[17/] Además de sus informes anuales, en los dos últimos años la Comisión ha emprendido estudios sobre los fletes marítimos como parte del costo total de los transportes y los acontecimientos importantes en materia de tráfico de containers y servicios de transporte de vehículos cargados (estudio emprendido conjuntamente con la conferencia europea de ministros de transportes).

173. La Comisión no ha emprendido estudios u otras actividades relacionadas con la asistencia técnica, ni se prevén trabajos de esta índole para un futuro próximo. Los informes anuales de 1966 y 1967 se pueden pedir a la Oficina de Publicaciones de la OCDE (2, rue André-Pascal, París XVI).

17/ Véanse los capítulos especiales de años anteriores en el párrafo 99 del documento TD/B.C.4/26.

/h) Organización

h) Organización de los Estados Americanos (Programa portuario)[18/*]

174. La Organización de los Estados Americanos (OEA) celebró en Bogotá, del 25 al 30 de marzo de 1968,[19/] el primer Seminario Interamericano de Puertos (cargas unificadas). Concurrieron representantes de 16 países y 11 organismos internacionales. El seminario fue el ambiente adecuado para realizar estudios detallados de los cuales resultaron documentos técnicos muy valiosos, en los que se abordaron muchas facetas de los problemas que se presentan en el manejo de los transportes de containers y bandejas. En él se pudo efectuar también una evaluación cuidadosa de las instalaciones y métodos para el manejo de la carga unificada en cada país latinoamericano. La evaluación comprendió un examen del transporte en el interior y de las normas, reglamentaciones y procedimientos seguidos por las entidades gubernamentales (aduanas, agricultura y sanidad). Mediante estas deliberaciones y gracias a los documentos que respaldan los puntos tratados, los participantes llegaron a varias conclusiones sobre las medidas que se requieren en los países para facilitar el movimiento de la carga unificada. Estas conclusiones demostraron el interés que había en uniformar el transporte interior y el equipo de manejo de la carga, y unificar las reglamentaciones gubernamentales, los procedimientos y técnicas y las leyes aduaneras en los Estados miembros. En la conclusión III se solicitó el apoyo concreto de los gobiernos para la formulación de un convenio sobre cargas unificadas, que se presentaría a la tercera Conferencia Portuaria Interamericana.

175. La tercera Conferencia Portuaria Interamericana se celebró en Viña del Mar, Chile, del 15 al 24 de noviembre de 1968. El propósito de esta Conferencia era determinar el estado actual del desarrollo y modernización de los puertos del hemisferio occidental y evaluar de nuevo los problemas que afrontan los Estados miembros a fin de tomar las decisiones que se consideren adecuadas en materia de administración, desarrollo y funcionamiento más eficaz de los puertos. En esta conferencia intergubernamental

18/ Véase también el párrafo 53 supra.
19/ El informe final de este seminario se publicó en inglés y español con la clasificación UP/CIES-8/ES-CTPP-Doc. 21 (documentos 341.1-E-7629 y 341-1-S-7630).

/de alto

de alto nivel, se pidió a los expertos en actividades portuarias que examinaron una serie de problemas complejos relacionados con los puertos, entre ellos las repercusiones en el movimiento del comercio internacional marítimo y fluvial de los rápidos adelantos de la tecnología.

176. Tuvo especial importancia la consideración de las medidas necesarias para poner en vigor el Convenio de Mar del Plata[20/] y la utilización de los documentos de embarque uniformes que se han presentado a los Estados miembros para su aprobación. De acuerdo con el temario aprobado para esta conferencia, se prestó atención cuidadosa al proyecto de convención para facilitar el uso internacional de las cargas unificadas.

177. El tema de administración y desarrollo portuario abarcó el examen de sistemas de administración portuaria, el papel que desempeñan las zonas de libre comercio en la promoción del comercio internacional, y la función y deberes de las agencias de aduanas, de los encargados de estaciones terminales y de los trabajadores portuarios en el eficiente funcionamiento de los sistemas de puertos. Asimismo se consideró el factor humano inherente a las actividades portuarias en lo que atañe al bienestar, seguridad y salud de los trabajadores, manipulación de cargas peligrosas y movimiento de buques de propulsión nuclear en los puertos.

178. También se consideró el progreso alcanzado hasta la fecha en el establecimiento y publicación de estadísticas portuarias y marítimas de carácter uniforme y comparable, la relación entre la contabilidad portuaria y los derechos portuarios, y los adelantos en el adiestramiento del personal para aumentar la disponibilidad de especialistas en administración de puertos.

179. Las actas de la conferencia se publicarán en español únicamente, pero el Acta Final aparecerá en los cuatro idiomas de la OEA. Estos documentos estarán disponibles durante el primer semestre de 1969.

i) Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA)

180. El Subcomité de Transportes del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, creó un grupo de trabajo sobre transporte marítimo y desarrollo portuario, el cual celebró su primera reunión en San Salvador

20/ Convenio Interamericano para facilitar el transporte acuático internacional.

/del 13

del 13 al 18 de noviembre de 1967, habiendo participado representantes de los organismos encargados de la administración de los puertos nacionales de cada país. Asistieron como observadores delegados de las agencias marítimas que trafican en la región de los organismos de integración regional (Organización de Estados Centroamericanos (ODECA)), Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE) y Comisión Interamericana de la Alianza para el Progreso (CIAP) y de la CEPAL y el BID.

181. En dicha reunión el Grupo de Trabajo aprobó, entre otras decisiones, establecer algunas orientaciones y criterios generales de una política concertada regionalmente en materia de navegación y puertos, con objeto de promover la planificación a nivel regional de obras portuarias, la modernización y la productividad de los servicios portuarios y la creación de una marina mercante centroamericana. Igualmente se señaló la necesidad de establecer los mecanismos regionales requeridos para lograr el cumplimiento de los objetivos.

182. En la segunda reunión de dicho Grupo de Trabajo, celebrada en Guatemala, del 9 al 13 de septiembre de 1968, con los mismos participantes, se acordó solicitar al Consejo Económico Centroamericano la creación de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, como Grupo Técnico Asesor de dicho Consejo. El Grupo de Trabajo aprobó las bases de su constitución, sus atribuciones y alcance, así como un anteproyecto de reglamento de la misma Comisión.

183. Además, el Grupo propugnó la creación de la Asociación Centroamericana de Armadores y de consejos de usuarios y recomendó a la SIECA que, contando con la colaboración de la CEPAL, reuniera a los armadores centroamericanos para lograr la constitución de la asociación propuesta.

184. Por otra parte, se acordó adoptar un sistema uniforme de cuentas y estadísticas portuarias, y se recomendó que a las empresas navieras se les exija solamente lo estipulado en el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y en el Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional en el Hemisferio Occidental, en relación con la documentación y procedimientos de operación.

185. El comercio extrarregional de los países centroamericanos se realiza en un 98 por ciento por medio del transporte marítimo. El tráfico del Atlántico se efectúa a través de los puertos de Matías de Gálvez y Barrios, en Guatemala; Cortés, Tela y La Ceiba, en Honduras; Isabel, Cabezas y El Bluff, en Nicaragua, y Limón en Costa Rica. El del Pacífico por San José y Champerico, en Guatemala; Acajutla, La Libertad y La Unión, en El Salvador; Corinto en Nicaragua, y Puntarenas y Golfito, en Costa Rica. Existen además otros puertos secundarios que tienen muy poco movimiento.

186. Los planes nacionales prevén una inversión de más de 55 millones de pesos centroamericanos[21/] para la modernización y ampliación de los puertos principales. En el puerto de Matías de Gálvez, en Guatemala, los trabajos se terminarán a principios de 1969; en Puerto Cortés, en Honduras, y Puerto Acajutla, en El Salvador, los trabajos están en ejecución. Se hacen estudios preliminares de Puerto Limón en Costa Rica, de un puerto de Guatemala en el Pacífico y de un puerto de Nicaragua en el Atlántico.

21/ El peso centroamericano es una unidad de cuenta que equivale a un dólar de los EE.UU.

VI. ORGANIZACIONES NO GUBERNAMENTALES

1. Conferencia Marítima Internacional y del Báltico

a) Objetivos y composición

187. La Conferencia Marítima Internacional y del Báltico (antes Conferencia del Báltico y el Mar Blanco) de Copenhague se fundó en 1905 y es una de las asociaciones marítimas internacionales más antiguas. No es una conferencia marítima en el sentido ordinario del término (es decir, un grupo de compañías navieras que convienen en cobrar los mismos fletes o pasajes y siguen prácticas comunes en una o varias rutas), sino una asociación de comercio marítimo de ámbito mundial. Sus objetivos generales son actuar de centro de intercambio de ideas entre armadores y otras personas y organizaciones relacionadas con la industria del transporte marítimo; preparar y mejorar las pólizas de fletamento y otros documentos de navegación; comunicar a los miembros casos de prácticas reprensibles, tales como cargos o reclamaciones injustos y especulaciones con los fletes, y cualquier otra información útil; y adoptar medidas concertadas en interés de la industria del transporte marítimo.

188. La Conferencia cuenta con las siguientes categorías de miembros:

a) propietarios, es decir, miembros que poseen o administran buques;

b) corredores, es decir, miembros que son corredores de buques o agentes de fletamentos;

c) asociaciones, a saber, asociaciones de protección e indemnización, asociaciones de defensa y sobreestadía; federaciones navieras y otras asociaciones de armadores.

189. En julio de 1968, estaban representados en la Conferencia unos 75 países, entre ellos unos 40 países en desarrollo. El tonelaje que poseen estos miembros se eleva a unos 55 millones de toneladas de registro bruto.

190. Los miembros de la Conferencia son individuales; no tienen carácter seccional o nacional. Cada miembro está en contacto directo con la organización central y con los demás miembros; este contacto directo aumenta las oportunidades de intercambio de experiencias y opiniones. Aunque la

/Conferencia

Conferencia es principalmente una asociación de armadores, se esfuerza por tratar todas las cuestiones con imparcialidad, aplicando los criterios más amplios posibles y teniendo en cuenta cualquier posible conflicto de intereses.

b) Actividades y publicaciones

191. Casi desde su fundación, la Conferencia y su Consejo de Documentación han trabajado activamente para preparar modelos de documentos de navegación, tales como pólizas de fletamento y conocimientos de embarque, algunos de los cuales son internacionalmente conocidos y utilizados. Por medio de su Oficina de Información, la Conferencia proporciona a sus miembros informes sobre novedades en la esfera del transporte marítimo y presta asistencia a los miembros que necesiten asesoramiento sobre instalaciones portuarias, derechos portuarios, prácticas en ciertas rutas, etc. En las publicaciones, se dan a conocer los casos de ineficiencia, derechos abusivos y retrasos causados a la navegación. Con frecuencia, se realizan gestiones cerca de las partes interesadas para tratar de conseguir que mejoren las condiciones que son objeto de crítica.

192. La Conferencia publica una circular mensual para sus miembros; en los números de julio y diciembre figuran resúmenes de las reuniones semestrales de los dos órganos más importantes de la Conferencia, a saber, el Consejo de Documentación y el Comité Ejecutivo.

2. Comité de Asociaciones Nacionales Europeas de Armadores*

a) Composición y objetivos

193. El Comité de Asociaciones Nacionales Europeas de Armadores comprende las asociaciones nacionales de armadores de Alemania (República Federal), Bélgica, Dinamarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Japón, Noruega, Países Bajos, Reino Unido y Suecia. La administra una secretaría internacional que tiene su sede en Londres. Las asociaciones nacionales de armadores que forman parte del Comité se ocupan de todos los aspectos de

/la política

la política de transporte marítimo, ya sea en los sectores de buques de líneas regulares, "tramps", buques graneleros y buques cisterna. El Comité se interesa pues por todas estas esferas.

194. El establecimiento del Comité fue consecuencia directa de una resolución adoptada por los Ministros Europeos de Transporte en 1963, en la que, al mismo tiempo que se apoyaba el sistema de conferencias como un medio indispensable para que los armadores pudieran ofrecer a los usuarios unos servicios regulares y eficaces con tarifas estables, se subrayaba la importancia de garantizar un enlace eficaz entre las conferencias y los usuarios.

b) Actividades generales

195. El Comité actúa por medio de un Consejo y tiene varios subgrupos. Además de cooperar estrechamente con los usuarios en diversas materias, se preocupa de otros asuntos de interés más general. Entre ellos figuran la discriminación de pabellón, ciertos aspectos del derecho marítimo, los intentos unilaterales de reglamentar el transporte marítimo internacional, y las actividades de otros órganos, tanto gubernamentales como no gubernamentales (incluida la UNCTAD).[22/] Sigue siendo objeto de gran preocupación para el Comité la gran difusión de las políticas discriminatorias y restrictivas en el mundo. El Comité considera que el modo más eficaz de atender a las necesidades del comercio mundial es que los gobiernos acepten (como lo han hecho muchos) los objetivos del Comité, en el sentido de que se deben eliminar las restricciones e intervenciones innecesarias en el transporte y el comercio internacionales.

196. Un elemento fundamental de la labor del Comité consiste en sostener estrechas relaciones con los gobiernos de los países miembros del Grupo Consultivo de transporte marítimo, o sea, los 11 países marítimos europeos

22/ El Comité tiene un subcomité especial encargado de las cuestiones de la UNCTAD cuya función es estudiar y asesorar al Comité en todos los aspectos de la labor de la UNCTAD que guardan relación con la política de transporte marítimo. El subcomité ha recogido información y opiniones de armadores europeos y japoneses en preparación del tercer período de sesiones de la Comisión del Transporte Marítimo.

/junto con el

junto con el Japón. Eso se consigue mediante un grupo de contacto formado por el Secretario del Comité y las personas que en él desempeñan algún cargo, que se reúne de cuando en cuando con altos funcionarios de gobiernos europeos para discutir asuntos de interés mutuo. También se celebran en ocasiones reuniones plenarias entre el propio Comité y los gobiernos que forman parte del Grupo. El Comité trata también de coordinar las opiniones que las distintas asociaciones expresan a sus gobiernos sobre ciertas cuestiones de política, tales como las planteadas por la UNCTAD.

c) Consultas con los consejos de usuarios europeos

197. Hasta la fecha, el Comité ha dedicado gran parte de su tiempo a cuestiones relacionadas con las líneas regulares, en especial, a consultas con los consejos de usuarios europeos. El sistema oficial de consultas y examen conjunto de los problemas, introducido en virtud de la "nota de entendimiento" de 1963 entre los armadores europeos y los consejos de usuarios europeos ha originado un acercamiento entre las partes. Por ejemplo, durante 1967 y 1968, se celebraron una serie de reuniones de representantes del Comité y de los consejos de usuarios europeos, en especial reuniones del Comité Permanente Mixto que examina constantemente la situación y orienta sus esfuerzos hacia la adopción de recomendaciones conjuntas del Comité y de los consejos de usuarios europeos. Cada año se celebran reuniones plenarias de representantes de las conferencias y de los consejos de usuarios europeos (reuniones plenarias mixtas). Entre las conferencias que tienen su sede en Europa y los usuarios europeos se da amplia difusión a las recomendaciones refrendadas por las reuniones plenarias mixtas: aunque no pasan de ser "recomendaciones" en el verdadero sentido de la palabra, tanto las conferencias como los usuarios están dispuestos a guiarse por ellas con espíritu de mutua confianza y cooperación.

198. Las recomendaciones conjuntas adoptadas hasta la fecha por el sistema de consultas europeas se refieren a las siguientes cuestiones:

a) Recargos por congestión de los puertos;
b) Posibilidad de conocer las tarifas y reglamentos de las conferencias;
c) Introducción de contratos y acuerdos de usuarios y modificaciones de los mismos;
d) Utilización de envases y cajas de tableros de fibra - Cláusulas de los conocimientos de embarque;
e) Desviaciones - Cooperación con los interesados;
f) Aviso de los aumentos de fletes;
g) Carga pesada;
h) Escalas de larga duración;
i) Normas de embandejamiento;
j) Normas de medición.

Se están examinando otros temas que afectan a los usuarios o a las compañías de líneas regulares con miras a formular recomendaciones conjuntas.

199. Al aceptar el hecho de que las consultas en los países en desarrollo pueden ser algo diferentes de las que se practican en Europa, el Comité concede gran importancia al establecimiento de sistemas de consultas en los países en desarrollo. Considera que el mejor modo de resolver los litigios consiste en promover las consultas entre los intereses comerciales directamente afectados.

d) Publicaciones

200. El Comité, juntamente con los consejos de usuarios europeos, publicó en enero de 1968 un folleto titulado Sailing in Harmony que explica la práctica y principios de la autorreglamentación en el comercio marítimo. Se pueden solicitar a la secretaría del Comité ejemplares de este folleto y de las recomendaciones conjuntas adoptadas en las reuniones plenarias mixtas del Comité y de los consejos de usuarios europeos.

/3. Asociación

3. Asociación Internacional de Puertos

a) Objetivos y composición

201. La Asociación Internacional de Puertos tiene por objeto aumentar la eficiencia de los puertos facilitando información que pueda ser de utilidad a las administraciones portuarias y proporcionando a estas administraciones la oportunidad de celebrar reuniones para fomentar los conocimientos sobre organización, dirección, administración, funcionamiento, desarrollo y fomento de los puertos, reforzando de este modo la amistad y la comprensión internacionales y la expansión del comercio por agua.

202. El principal órgano ejecutivo de la Asociación es el Consejo de Administración. El Comité Ejecutivo, compuesto de directores nombrados y al frente del cual está el Presidente, representa a la Asociación como órgano administrativo. El Secretario General, con ayuda de su personal, lleva a cabo los trabajos de secretaría y otros.

203. Entre sus miembros figuran organizaciones portuarias de todo el mundo. Existen dos clases principales: los miembros ordinarios y los asociados. Los miembros ordinarios son autoridades públicas, privadas o gubernamentales u otras organizaciones que tienen una relación directa con el funcionamiento, administración y desarrollo de los puertos y los servicios e instalaciones conexos. Los miembros asociados son de dos categorías: asociaciones, o sea órganos análogos a los anteriores, que tienen interés en la labor de la organización según se expone en sus estatutos, y miembros individuales, que son personas relacionadas con operaciones portuarias o que tienen interés en las mismas. Hay también un número muy reducido de miembros honorarios. Al 15 de septiembre de 1968, los miembros de la Asociación procedían de unos 50 países, entre ellos de más de 30 países en desarrollo.

/b) Actividades

b) Actividades

204. La idea de formar una asociación tuvo su origen en una Conferencia Portuaria Internacional convocada por la Asociación Japonesa de Puertos, que se celebró en Kobe en octubre de 1952. La organización permanente quedó constituida durante la segunda Conferencia Portuaria Internacional, celebrada en Los Angeles en noviembre de 1955. Asistieron a esta conferencia 127 delegados, y se creó un consejo de administración compuesto de 14 miembros, que procedían de diferentes países y representaban los intereses portuarios de dichos países. Esa conferencia fue la primera de una serie de conferencias internacionales de autoridades portuarias procedentes de muchos países que se han celebrado a partir de entonces a intervalos regulares. La segunda se celebró en México, en junio de 1959; la tercera en Nueva Orleans, en mayo de 1963; la cuarta en Londres durante 1965, coincidiendo con el décimo aniversario de la fundación de la Asociación; y la quinta en Tokio, en mayo de 1967. La sexta está prevista para marzo de 1969 en Melbourne, Australia.

205. La Asociación ha sido de gran utilidad en lo que se refiere a fomentar el intercambio de opiniones entre los miembros sobre problemas portuarios comunes, tales como la reducción del tiempo de rotación de los buques, los tipos más eficaces de instalaciones portuarias desde el punto de vista de los costos de construcción y de la manipulación del cargamento, la profundidad de los canales y asuntos muy diversos relativos a la administración de los puertos. La Asociación ha establecido un comité de buques de gran tonelaje y un comité de containerización.

206. La Asociación ha asumido recientemente la función de ayudar a los países en desarrollo a desarrollar sus puertos. Para llevar a cabo esta labor, se ha constituido un comité de desarrollo portuario internacional, bajo la presidencia del Sr. Austin J. Tobin, Director Ejecutivo de la administración del puerto de Nueva York. El Comité desarrollará un programa de comunicación directa entre puertos de países desarrollados y en desarrollo, para tratar de capacitar al personal portuario de estos últimos y dar orientaciones especializadas y prestar asesoramiento sobre prácticas

/portuarias

portuarias y operaciones de desarrollo portuario, según proceda. Puesto que las Naciones Unidas también se dedican a actividades similares, la Asociación considera que es indispensable la cooperación entre las dos organizaciones para obtener los máximos beneficios.

207. El Consejo Económico y Social y la OCMI han reconocido a la Asociación como organización no gubernamental con carácter consultivo. La Asociación coopera estrechamente con el Organismo Internacional de Energía Atómica. La Asociación ha expresado su interés por establecer relaciones amistosas con el Consejo de Cooperación Aduanera. Aunque no tiene relaciones oficiales con otras organizaciones no gubernamentales, coopera estrechamente, en lo que resulta apropiado, con órganos tales como la Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación, la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga y la Cámara de Comercio Internacional. Esas relaciones se ven también fomentadas por el hecho de que algunos miembros de la Asociación son a la vez miembros de esas organizaciones.

208. La Asociación intervino en la inauguración de dos seminarios anuales en el Japón, en virtud del Plan de Colombo, uno para administradores portuarios (que comenzó en 1961) y otro para ingenieros portuarios (a partir de 1964) procedentes de países en desarrollo. En diciembre de 1967, la Asociación estableció también contacto con el seminario internacional de administración portuaria que se celebra en los Países Bajos. En agosto de 1968, la Asociación recibió información del Departamento de Asuntos Exteriores del gobierno australiano relativa a un programa de estudios sobre administración de puertos patrocinado por el Plan de Colombo, el Plan especial de asistencia a los países africanos del Commonwealth y el Programa australiano de asistencia técnica en el Pacífico meridional. Cada uno de los participantes en los mencionados programas recibirá un ejemplar de la revista de la Asociación, "Ports and Harbors" todos los meses, durante tres años.

/c) Publicaciones

c) Publicaciones

209. La oficina central de la Asociación (situada en Tokio) publica mensualmente la revista "Ports and Harbors" (en inglés); esta revista contiene información reciente de interés general para todos los puertos y se distribuye entre los miembros de la Asociación. La lista de miembros de la Asociación se publica una vez al año. Se prepara un informe detallado de cada conferencia bienal.

4. Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga

a) Objetivos

210. El objetivo de la Asociación Internacional de Coordinación del Transporte de Carga es aumentar el grado de eficiencia y economía del transporte de las mercancías desde su origen a su punto de destino, fomentando la coordinación y el perfeccionamiento de las operaciones de carga y descarga no solamente en lo que se refiere a la carga transportada por mar sino también entre todas las formas de transporte. Este objetivo se logrará mediante intercambios de información y estudios y reuniones nacionales e internacionales sobre todos los aspectos de la manipulación de la carga.

b) Actividades

211. La Asociación, o los comités nacionales que la constituyen, organiza conferencias, reuniones, simposios y exposiciones sobre operaciones de manipulación de la carga. El principal acontecimiento de los años 1967-68 fue la octava conferencia internacional, celebrada en Amberes en mayo de 1967. La novena conferencia se celebrará en Goteborg, en junio de 1969.

212. La Asociación también realiza investigaciones sobre problemas concretos de manipulación de la carga; en el período comprendido entre el 1o de enero de 1966 y el 30 de septiembre de 1968 se llevaron a cabo más de 50 proyectos de este tipo. La Asociación publica una revista mensual para sus miembros y tiene un sistema de documentos de referencia sobre operaciones de manipulación de la carga y asuntos conexos.

213. Se puede obtener más información sobre las actividades de la Asociación y sobre los documentos disponibles dirigiéndose a la oficina central de la Asociación, Londres, S.W.1.

5. Cámara de Comercio Internacional+

a) Objetivos y composición

214. La Cámara de Comercio Internacional (CCI), fundada en 1919 para expresar las opiniones de las empresas comerciales privadas, siempre ha considerado como su principal objetivo el desarrollo del comercio y la prosperidad mundiales mediante la cooperación económica internacional. Cuenta con la ayuda de sus 42 comités nacionales y de sus miembros en 80 países, entre ellos en varios países en desarrollo. Su programa de trabajo, que es aprobado por sus congresos bienales y rige las actividades de las 25 comisiones especializadas de la Cámara (incluida una comisión de transporte marítimo y una comisión de usuarios de los transportes), permite dar a conocer las opiniones de las empresas comerciales tanto sobre los principales problemas de política económica como sobre la reglamentación internacional que se encuentre en proceso de preparación. Estas opiniones se señalan a la atención de los órganos intergubernamentales, especialmente dentro del sistema de organizaciones de las Naciones Unidas, después de haberlas discutido con diversas organizaciones no gubernamentales que participan en la labor de la Cámara de Comercio.

b) Actividades

215. La labor de la CCI en la esfera del transporte reúne a los que explotan y a los que utilizan todos los medios de transporte. Puesto que las tres cuartas partes del comercio internacional que la CCI trata de facilitar se realizan por mar, la CCI hace todo lo posible para reforzar la cooperación entre las partes que intervienen en cualquier operación de transporte marítimo: el usuario que confía sus mercancías al transportista y el armador que proporciona el transporte, ya sea o no miembro de

/una conferencia

una conferencia marítima. En consecuencia, la CCI tomó en 1957 la iniciativa de recomendar que en cada país se estableciera un consejo nacional de usuarios. A partir de entonces, ha dejado que estos consejos desempeñen su papel con completa autonomía, con el convencimiento de que el espíritu de cooperación que ha brotado de las consultas entre armadores y usuarios permitirá a ambas partes discutir con franqueza sus dificultades y aunar sus esfuerzos para encontrar una solución.

216. Ya se ha demostrado el valor de este sistema de consultas, pero el comercio internacional que tiene por objeto facilitar se ve todavía entorpecido a veces por las reglamentaciones de los gobiernos. La CCI, en colaboración con la Cámara Naviera Internacional (CNI), ha estado tratando durante muchos años de poner de manifiesto el daño que la discriminación de pabellón causa al comercio internacional en conjunto y, en consecuencia, a aquellos países que creen que están ayudando a sus nacionales mediante la aplicación de tales medidas. Los propios usuarios de los transportes publicaron el Folleto 232 de la CCI para dar ejemplos concretos de las absurdas situaciones que pueden ser consecuencia de tales prácticas.

217. Otro obstáculo grave al buen funcionamiento del transporte marítimo es la situación que prevalece en algunos puertos, tanto en los países desarrollados como en los menos desarrollados, en los que se hace esperar a los buques un tiempo que representa el derroche de considerables sumas de dinero. Aunque la CCI se hace cargo de la preocupación nacionalista que induce a determinados países a querer tener sus propias flotas mercantes, la Cámara, fiel a su vocación internacional y con gran espíritu de cooperación, trata de dejar bien clara su opinión de que el mejoramiento de los puertos es una necesidad económica más urgente que la creación de flotas, especialmente si se tiene en cuenta que la actual capacidad de transporte marítimo internacional resulta ya adecuada.

218. La CCI trabaja activamente sobre los problemas planteados por los buques portacontainers. En marzo de 1967, la Cámara organizó una reunión de información, en la que tuvo el gusto de recibir a un representante de la secretaría de la UNCTAD y en la que se examinó la labor emprendida con respecto a esta cuestión por muchas organizaciones gubernamentales o no gubernamentales

/(folleto "dq").

(folleto "dq"). La CCI ha concedido prioridad desde entonces a los problemas estrechamente relacionados de la responsabilidad, los bancos, los seguros y la documentación, cooperando estrechamente con el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado y el Comité Marítimo Internacional (CMI). Además, la Oficina Internacional de Cámaras de Comercio, órgano que depende de la CCI, está siguiendo con gran atención el trabajo sobre problemas aduaneros que están realizando la Comisión Económica para Europa (CEPE) y el Consejo de Cooperación Aduanera. Con este último se está estudiando el establecimiento de un sistema de garantías destinado a facilitar el transporte de containers a través de las fronteras.

219. La CCI ha cooperado también activamente en un estudio de la CEPE relativo a otro problema práctico: el de la simplificación y normalización de los documentos de comercio exterior, incluidos los conocimientos de embarque; estos últimos se están estudiando en estrecha colaboración con la Cámara Naviera Internacional.

220. Finalmente, la CCI sigue muy atentamente los trabajos sobre derecho marítimo, puesto que se encuentra en condiciones de exponer las opiniones de los usuarios en esta esfera. Participó en las conferencias diplomáticas celebradas en Bruselas en mayo de 1967 y febrero de 1968, y expertos de la CCI han colaborado en la labor que comenzó la OCMI, en cooperación con el CMI después de la pérdida del "Torrey Canyon". Habiendo tomado parte en todos estos trabajos recientes, así como en las conferencias de 1958 y 1960 sobre el derecho del mar, la CCI decidió, en el folleto "dt" (255) que presentó a la UNCTAD en su segundo período de sesiones, en febrero de 1968,[23/] advertir los peligros de la duplicación de actividades y las desventajas que podría acarrear para todos el hecho de que la labor en esta esfera del derecho marítimo la realizaran simultáneamente nuevas organizaciones.

221. En agosto de 1965, el Presidente de la CCI señaló que un medio evidente de aumentar el comercio y la prosperidad en el mundo era acelerar la expansión económica de los países en desarrollo. Puesto que éste

23/ TD/NGO/1.

/es uno

(folleto "dq"). La CCI ha concedido prioridad desde entonces a los problemas estrechamente relacionados de la responsabilidad, los bancos, los seguros y la documentación, cooperando estrechamente con el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado y el Comité Marítimo Internacional (CMI). Además, la Oficina Internacional de Cámaras de Comercio, órgano que depende de la CCI, está siguiendo con gran atención el trabajo sobre problemas aduaneros que están realizando la Comisión Económica para Europa (CEPE) y el Consejo de Cooperación Aduanera. Con este último se está estudiando el establecimiento de un sistema de garantías destinado a facilitar el transporte de containers a través de las frenteras.

219. La CCI ha cooperado también activamente en un estudio de la CEPE relativo a otro problema práctico; el de la simplificación y normalización de los documentos de comercio exterior, incluidos los conocimientos de embarque; estos últimos se están estudiando en estrecha colaboración con la Cámara Naviera Internacional.

220. Finalmente, la CCI sigue muy atentamente los trabajos sobre derecho marítimo, puesto que se encuentra en condiciones de exponer las opiniones de los usuarios en esta esfera. Participó en las conferencias diplomáticas celebradas en Bruselas en mayo de 1967 y febrero de 1968, y expertos de la CCI han colaborado en la labor que comenzó la OCMI, en cooperación con el CMI, después de la pérdida del "Torrey Canyon". Habiendo tomado parte en todos estos trabajos recientes, así como en las conferencias de 1958 y 1960 sobre el derecho del mar, la CCI decidió, en el folleto "dt" (255) que presentó a la UNCTAD en su segundo período de sesiones, en febrero de 1968,[23/] advertir los peligros de la duplicación de actividades y las desventajas que podría acarrear para todos el hecho de que la labor en esta esfera del derecho marítimo la realizaran simultáneamente nuevas organizaciones.

221. En agosto de 1965, el Presidente de la CCI señaló que un medio evidente de aumentar el comercio y la prosperidad en el mundo era acelerar la expansión económica de los países en desarrollo. Puesto que éste

23/ TD/NGO/1.

/es uno de

es uno de los principales objetivos de la UNCTAD, la CCI aportará con gusto su contribución en la esfera del transporte marítimo, elemento indispensable del comercio internacional.

6. Cámara Naviera Internacional*+

222. Los objetivos y la composición de la Cámara Naviera Internacional (CNI) se describen en los párrafos 105 a 109 del documento TD/B/C.4/26.

Actividades

223. La CNI continúa tratando de eliminar medidas tales como la discriminación de pabellón en la esfera del transporte marítimo; considera este trabajo tan importante como las medidas encaminadas a eliminar los aranceles y otras barreras al movimiento y expansión del comercio. También continúa siendo objeto de preocupación para la CNI la creciente tendencia de los gobiernos a intervenir en las transacciones comerciales del transporte marítimo internacional privado, preocupación que comparten las empresas comerciales y los usuarios de estos servicios de transporte marítimo. Otro acontecimiento que ha afectado al transporte marítimo internacional privado ha sido el cierre del Canal de Suez por segunda vez en 11 años. La CNI ha expresado su decepción ante el fracaso de las tentativas por liberar los buques de diversas nacionalidades que han quedado dentro del Canal y que no pueden, por lo tanto, continuar sus actividades comerciales normales.

224. En la esfera técnica, la CNI ha continuado colaborando con otros órganos internacionales, entre ellos la OCMI, especialmente en los trabajos de la OCMI relativos a la seguridad en el mar y a las medidas para evitar la repetición de incidentes como el del "Torrey Canyon". A través de su Comité de Radio y Navegación y su Comité de Buques Cisterna, la CNI ha puesto a disposición de la OCMI su experiencia práctica y sus conocimientos en cuestiones relativas a la navegación y a la construcción y aprovisionamiento de buques cisterna.

/225. Se han

225. Se han realizado nuevos progresos en lo que se refiere a la preparación de guías sobre seguridad de los buques cisterna en relación con el transporte a granel de petróleo y productos químicos. Se ha remitido al subcomité competente de la OCMI el proyecto de guía del petróleo y, para la preparación de la guía de productos químicos, se mantiene estrecha relación con el grupo internacional que se ocupa de los puertos para petroleros y con las sociedades de clasificación de buques para asegurar la mutua compatibilidad con el trabajo análogo que están realizando estos órganos.

226. En cuanto a las cuestiones de navegación, la CNI tomó nota de las recomendaciones del Comité de Seguridad Marítima de la OCMI relativas al empleo de sistemas de separación del tráfico en algunas de las zonas marítimas más congestionadas del mundo. La CNI recomendó a todos sus miembros el uso voluntario de estos sistemas de separación del tráfico, incluso antes de que los apruebe la Asamblea General de la OCMI.

227. Bajo la dirección de su Comité de Documentación Marítima, la CNI ha continuado trabajando en la normalización y simplificación de los documentos de los buques. Ha seguido de cerca las discusiones celebradas dentro de la OCMI sobre los progresos de la Convención de Facilitación, la introducción de formularios para uso general y los servicios para buques destinados a cruceros. La CNI está preparando un manifiesto tipo ajustado al conocimiento de embarque uniforme para cumplir los requisitos de contenido y formato de la declaración de cargamento recientemente recomendada por los gobiernos miembros de la OCMI.

228. Uno de los aspectos más importantes de los transportes actuales es el desarrollo del concepto de transporte en tránsito de las mercancías, especialmente por medio de <u>containers</u>. La CNI ha formado un Comité de <u>Containers</u> para coordinar las opiniones de los armadores en lo que se refiere a la situación de los <u>containers</u> y estudiar cuestiones tales como los procedimientos aduaneros que afectan a los <u>containers</u>, la normalización, inspección y certificación de los <u>containers</u> y las reglamentaciones sanitarias. Este Comité se mantiene al tanto del trabajo análogo realizado por

/organizaciones

organizaciones internacionales tales como la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Consejo de Cooperación Aduanera y la Cámara de Comercio Internacional. Un subcomité especial del Comité de Documentación Marítima está estudiando la documentación relativa a los containers.

229. Las cuestiones de derecho marítimo internacional preocupan cada vez más a la CNI y se ha creado un Comité de Derecho Marítimo para que los armadores dispongan de un órgano donde discutir las consecuencias prácticas del derecho marítimo. Una de las principales preocupaciones del Comité han sido las consecuencias jurídicas del desastre del "Torrey Canyon", y está tratando de conseguir que no se promulgue ninguna legislación nacional que pueda complicar la situación mientras que la cuestión en general está siendo estudiada en el ámbito internacional.

7. Asociación de Derecho Internacional

230. La Asociación de Derecho Internacional (ADI), en su Conferencia celebrada en Buenos Aires en 1968, examinó el informe de su Comisión de Comercio e Inversiones Internacionales, que incluía entre sus temas uno dedicado a la discriminación en la esfera del transporte internacional. La parte I del informe sobre este tema consiste en un resumen de las respuestas recibidas de nueve secciones nacionales[24/] de la ADI a un cuestionario sobre la discriminación en la esfera del transporte marítimo internacional. Las preguntas y respuestas están clasificadas en los capítulos siguientes: transporte de mercancías; tarifas de fletes marítimos, métodos de pago y condiciones comerciales; reglamentación de las industrias del transporte marítimo; reglamentación de las conferencias marítimas; y legislación y otras disposiciones o fuentes de los datos. En esta parte del informe se incluyen también breves referencias a la situación en otros países además de los que han enviado respuestas.

24/ Las secciones de la ADI en los Estados Unidos de América, Finlandia, Hungría, Israel, el Japón, Noruega, los Países Bajos, la República Arabe Unida y Suecia.

/231. La parte

231. La parte IV del informe sobre el mismo tema contiene un resumen de las respuestas recibidas de cuatro secciones nacionales[25/] a un cuestionario sobre los consejos de usuarios. En esta parte del trabajo se cita el informe de la UNCTAD titulado Consultas en materia de transporte marítimo (TD/B/C.4/20/Rev.1) como fuente de su información sobre los consejos de usuarios en otros países.

8. Comité Marítimo Internacional+

232. En 1967 se facilitó a la secretaría de la UNCTAD una declaración completa sobre los antecedentes, objetivos, organización y actividades del Comité Marítimo Internacional (CMI), que se reproduce en el anexo IV del documento TD/32/Rev.1. Desde entonces el número de asociaciones nacionales que forman parte del CMI ha aumentado hasta 30, con la adición de la Asociación Ecuatoriana de Derecho Marítimo.

233. El CMI está estudiando las materias siguientes:

a) cuestión de la responsabilidad de terceros en materia de contaminación del mar por los hidrocarburos (el problema del "Torrey Canyon");

b) responsabilidad del explotador de un container en el transporte internacional realizado parcialmente por vía marítima;

c) coordinación de las convenciones sobre equipajes y de las convenciones sobre pasajeros;

d) interpretación internacional de las condiciones de los fletamentos;

e) cartas de garantía entregadas a cambio de un conocimiento de embarque facilitado sin indemnización;

f) condición jurídica de un buque en un puerto extranjero.

234. Las tres primeras materias figurarán en el programa de la Asamblea General que se celebrará en Tokio del 30 de marzo al 5 de abril de 1969. No se ha adoptado aún decisión alguna en cuanto al examen de las materias restantes.

25/ Las secciones de la ADI en Israel, el Japón, la República Arabe Unida y Suecia.

/a) Documentación

Documentación

235. Desde comienzos de 1968, todos los documentos de trabajo preparados por el CMI se han facilitado al público en forma de una serie de folletos titulados Documentation - CMI, que se publican a medida que lo requiere la marcha de los trabajos del Comité.

236. En esta documentación se incluyen los cuestionarios y respuestas relativos al estudio de nuevos temas, los informes y proyectos de convenciones preparados por los subcomités internacionales, los proyectos de convenciones aprobados por las asambleas generales, las convenciones firmadas por la Conferencia Diplomática de Bruselas sobre el Derecho del Mar, la lista de las ratificaciones y adhesiones a las distintas convenciones --puesta al día-- y otros temas de interés relacionados con el CMI.[26/]

9. Organización Internacional de Normalización

237. Las actividades de la Organización Internacional de Normalización (ISO) que guardan relación directa con el transporte marítimo corresponden a la esfera de acción de los siguientes comités técnicos de la ISO:

ISO/TC 8 - Equipo naval

ISO/TC 104 - Containers de carga.

a) Equipo naval

238. El Comité Técnico No. 8 de la ISO --Equipo naval-- está integrado por representantes de 37 de los órganos nacionales miembros de la ISO, y se ocupa de la normalización de todo el equipo utilizado en la navegación marítima o interior, con exclusión de las instalaciones eléctricas de las que se ocupa el Comité Técnico No. 18 de la Comisión Electrotécnica Internacional. El Comité Técnico No. 8 de la ISO cuenta con grupos de trabajo que se ocupan de las subdivisiones siguientes de sus actividades:

Metales ligeros y sus aleaciones utilizados en la construcción naval;

Accesorios para el material de elevación;

Canalizaciones de los buques;

26/ Véase especialmente Documentation, 1968, VI.

/Brújulas y

Brújulas y bitácoras magnéticas;

Navegación interior;

Escotillas laterales de los buques;

Chapas de acero para la construcción naval;

Equipo auxiliar en cubierta;

Dibujos, símbolos, etc. utilizados en la construcción naval;

Bodegas de los buques.

239. Como resultado de esta labor, se han publicado, entre 1956 y 1968, treinta recomendaciones de la ISO sobre equipo naval. Estas recomendaciones se mantienen bajo estudio y se revisan cuando es necesario. Se han redactado y están siendo objeto de estudio otras ocho recomendaciones relativas a equipo naval. En su labor sobre esta materia la ISO mantiene contactos con la CEPALO, la CEPE, la OIT, la OCMI y las sociedades de clasificación de buques.

b) Containers de carga

240. El Comité Técnico No. 104 de la ISO --Containers de carga-- comprende representantes de 41 de los órganos nacionales miembros de la ISO, y se ocupa de la unificación de la terminología, clasificación, dimensiones, especificaciones, métodos de prueba y marcado de los containers de carga que tengan un volumen externo de un metro cúbico o más. Ese Comité Técnico cuenta con grupos de trabajo que se ocupan de las siguientes materias:

Terminología y definiciones;

Dimensiones;

Especificaciones, prueba y marcado;

Containers de la serie 3 - dimensiones, especificaciones y prueba.

241. Se han publicado las siguientes recomendaciones de la ISO relativas a los containers.

R 668-1968 - Dimensiones y tasación de los containers de carga;

R 890-1968 - Marcado de los containers de carga de las series 1 y 2;

R 830-1968 - Terminología relativa a los containers de carga.

/Dada la

Dada la evolución sumamente rápida de la utilización de containers se están examinando ya posibles revisiones de estas recomendaciones. Además, se están preparando los siguientes proyectos de recomendación para su publicación como recomendaciones de la ISO:

DR 1019 - Especificación de los refuerzos de esquina para los containers de la serie 1: 1A, 1B, 1C y 1D;

DR 1496 - Especificación y prueba de los containers de carga de la serie 1;

DR 1497 - Especificación y prueba de los containers de carga de la serie 2.

242. En el programa de trabajo del Comité Técnico No. 104 se incluyen también las siguientes materias:

Material de manipulación y fijación, y equipo conexo;

Dimensiones interiores de los containers de las series 1 y 2;

Containers sin tapa (de más de 5 toneladas), plataformas, containers frigoríficos y containers para carga líquida;

Módulos de unidad de carga para los containers, y

Sistema de marcado para los containers con fines de elaboración de datos.

243. En la labor relativa a los containers de carga, la ISO mantiene contacto con la CEPE, la OIT, la OCMI, la Asociación de Transporte Aéreo Internacional y con varias organizaciones no gubernamentales.

10. Federación Naviera Internacional

Composición y objetivos

244. La Federación Naviera Internacional (FNI) es una federación de las organizaciones nacionales de armadores. Actualmente forman parte de ella las organizaciones de armadores de 19 países; el único país en desarrollo representado en la Federación es la India. Cada miembro tiene representación directa en el Consejo General. La FNI es una organización consultiva y asesora y no se inmiscuye en forma alguna en la autonomía de las organizaciones nacionales.

/245. Cuando

245. Cuando se fundó en 1909, la FNI era exclusivamente una organización europea que se ocupaba sobre todo de indemnizar a los armadores por las pérdidas sufridas con motivo de conflictos laborales. Sin embargo, la creación en 1919 de la Organización Internacional del Trabajo alteró radicalmente tanto la composición como el cometido práctico de la Federación. Dejó de tener una composición exclusivamente europea y de conceder indemnizaciones, y hoy se ocupa principalmente de la esfera en constante expansión de las relaciones laborales en materia de transporte marítimo.

246. A partir de 1919 la función principal de la Federación ha sido ofrecer a los armadores de diferentes países una ocasión de cambiar puntos de vista sobre todos los problemas sociales y de personal que afectan a la industria del transporte marítimo. En especial, interviene en la preparación de las Conferencias Internacionales del Trabajo que se ocupan de cuestiones marítimas y se encarga de la secretaría del Grupo de Armadores y de la Sección de Armadores de la Comisión Paritaria Marítima de la OIT.

11. Asociación Latinoamericana de Armadores

247. La fundación y las funciones de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) se describen en los párrafos 118 y 119 del documento TD/B/C.4/26.

a) Actividades

248. La sexta Asamblea Extraordinaria de la ALAMAR se celebró en Lima en abril de 1967 para discutir el reglamento del Convenio de Transporte por Agua de la ALALC; esta materia fue objeto de un nuevo debate por parte de una comisión especial en febrero de 1968.[27/]

249. La quinta Asamblea Ordinaria de la ALAMAR se celebró en Bogotá en noviembre de 1967 y decidió crear una Comisión Especial de Conferencias de Fletes Latinoamericanas encargada de preparar un modelo de estatuto para las conferencias de fletes. Esta Comisión Especial se reunió dos veces durante el año 1968 (en mayo en Lima, y en junio en Montevideo). La sexta Asamblea Ordinaria y la Séptima Asamblea Extraordinaria de la ALAMAR se celebraron en Caracas en octubre de 1968.

27/ Véase el párrafo 164.

/250. La

250. La ALAMAR contribuyó a preparar las dos reuniones del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario Centroamericano[28/] y el primer Seminario Portuario Interamericano (Cargas unificadas), organizado por la OEA,[29/] en las que también participó.

251. En 1968, la ALAMAR asistió técnicamente al Lloyd Brasileiro para el establecimiento de dos nuevas líneas de circunnavegación de América del Sur.

252. Durante el período 1967/68 ha realizado los siguientes estudios:

a) Análisis de la marina mercante uruguaya, 1968;

b) Conocimiento único de embarque latinoamericano;

c) Carga unificada/containers o cajas de carga;

d) Estadísticas de tráficos zonales;

e) Estadísticas de construcción naval latinoamericana;

f) Censo de usuarios del transporte; y

g) Establecimiento de una línea multinacional de transporte por agua.

b) Publicaciones

253. Durante el período 1967/68 ha publicado los siguientes nuevos trabajos:

a) Guía naviera latinoamericana del capitán E.L. Díaz;

b) Bosquejo sobre cajas de cargas (containers) del capitán E.L. Díaz;

c) Transporte marítimo latinoamericano, volumen II (1966/67);

d) Discriminación de banderas, de Jorge Allard P.

12. Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación

a) Composición y objetivos

254. La Asociación Internacional Permanente de los Congresos de Navegación (AIPCN) es una organización técnica internacional, con sede en Bruselas, cuyo objeto es la promoción de la navegación marítima e interior mediante el fomento y el estímulo del progreso en el diseño, construcción, mejora,

28/ Véanse los párrafos 180 a 184.
29/ Véase el párrafo 174.

/mantenimiento

mantenimiento y funcionamiento de las vías marítimas e interiores (ríos, estuarios, canales, accesos de puertos), de los puertos marítimos e interiores y de las regiones costeras, en beneficio de la humanidad. Para cumplir esta función, recoge y publica datos sobre materias pertenecientes a esta esfera; emprende estudios de problemas particulares y organiza congresos internacionales y comisiones internacionales y nacionales, que permiten a los miembros realizar intercambios de experiencias técnicas. Los conocimientos así obtenidos se facilitan gratuitamente a todos aquellos a quienes puedan beneficiar.

255. La AIPCN en su forma actual fue creada en 1902, año en que se celebró su primer congreso en Düsseldorf. Sin embargo, sus orígenes se remontan a los congresos sobre navegación marítima e interior celebrados en el decenio de 1880. Desde 1902 se han celebrado 21 congresos, por lo general con intervalos de cuatro años. El último congreso se celebró en Estocolmo en 1965 y el 22o. se celebrará en París en junio de 1969.

256. La AIPCN está formada por miembros individuales permanentes, miembros vitalicios (individuales) y miembros corporativos; estos miembros proceden de todo el mundo y alcanzan un total de unos 3 000. Cincuenta gobiernos contribuyen a la financiación de la AIPCN.

b) Actividades

257. La AIPCN ha establecido comisiones internacionales y comités nacionales encargados de estudiar problemas técnicos concretos. Están en funcionamiento siete de estos órganos, que son los siguientes:

a) Comisión Internacional para estudiar la fuerza de las olas y de las "seiches"30/

b) Comisión Internacional para estudiar el mejoramiento de las instalaciones de atraque para grandes buques petroleros;

c) Comités Nacionales para estudiar los criterios de justificación económica de nuevas vías de navegación interior o el mejoramiento de las existentes;

30/ Por "seiche" se entiende "una oscilación o fluctuación repentina y temporal del nivel del agua en una parte del mar comprendida entre tierras" (International Maritime Dictionary de R. de Kerchove, segunda edición, 1961, D. van Nostrand Company Inc., Nueva York).

/d) Comisión

d) Comisión Internacional para estudiar los problemas creados por el incremento de la navegación deportiva y de placer;

e) Comités Nacionales para estudiar los problemas relativos al diseño y construcción de elevadores de carga para los buques;

f) Comisión Internacional para estudiar la clasificación de los fondos cuyo dragado es necesario;

g) Comisión Internacional para estudiar la unificación de las normas relativas a los buques para el transporte de vehículos cargados y las instalaciones de atraque apropiadas.

258. La Comisión Internacional de grandes buques petroleros está estudiando, entre otros, los problemas siguientes:

Diámetro del círculo de evolución de los petroleros;

Necesidades de los grandes buques petroleros al entrar en canales y puertos, para el estudio del asentamiento de popa,31/ la altura de franqueo y el margen de maniobra que esos buques necesitan, y la anchura de la vía de acceso y el diámetro de la dársena de rotación necesarios según la eslora del buque;

Puertos terminales donde puedan fondear los superpetroleros;

Margen de calado que necesitan los petroleros en las entradas de los puertos y de los fondeaderos marítimos sometidos a la acción del oleaje.

259. La Comisión Internacional para estudiar la fuerza de olas y las seiches lleva a cabo estudios sobre los rompeolas de protección, las estructuras verticales para la retención del suelo, etc.

260. En 1967, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental pidió a la AIPCN (a la que reconoce como entidad consultiva) que le ayudara a hallar una solución al problema del mejoramiento de la rotación de los buques en los puertos de los países en desarrollo. Como esta petición había de presentarse a la autoridad máxima de la AIPCN (la Comisión Internacional Permanente), hubo que esperar a la Asamblea General de 1968 para decidir el método que se utilizaría para tratar el problema. Se acordó pedir a los delegados que establezcan contactos con personas u órganos en sus respectivos países que puedan facilitar información sobre la materia basándose en la experiencia lograda en los países en desarrollo. Posteriormente se organizará una reunión de esos expertos en Bruselas, a la cual se invitará a un delegado de la OCMI.

31/ Se entiende por "asentamiento de popa" el cambio de asiento de un buque por la popa producido por su movimiento en el agua.

/261. También

261. También en 1967, la AIPCN ofreció los servicios de su Comisión Internacional de buques petroleros para ayudar a la OCMI en su estudio de las medidas que puedan adoptarse para impedir o reducir al mínimo las consecuencias de accidentes tales como el del "Torrey Canyon".

c) Publicaciones

262. Las más recientes publicaciones de la AIPCN, que se pueden obtener en su secretaría general, son:

Economía del remolque por empuje, estudio realizado por cuenta de la Yawata Hikari Barge Line, por Masaharu Sawa, Tokio (artículo publicado en inglés en el Boletín No. 21 de la AIPCN, volumen III/1966, editado en 1967).

Puertos artificiales excavados en las costas del Japón, por H. Sato e Y. Kurisu, Tokio (artículo publicado en inglés en el Boletín No. 23/24 de la AIPCN, volúmenes I y II/1967).

263. Los documentos preparados para el 22o. Congreso se facilitarán durante el año 1969.

ADICIONES

I. REPRODUCCION DEL DOCUMENTO TD/B/C.4/49/Add.1

Adición

1. Debe simultanearse la lectura de esta adición con la de los párrafos 84 a 129 del documento TD/B/C.4/49, que tratan de las actividades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI)

2. En su 21 período de sesiones, celebrado en noviembre de 1968, el Consejo de la OCMI aprobó una serie de resoluciones sobre los temas siguientes (entre otros): prosecución de la labor del Grupo de Trabajo de la OCMI sobre Objetivos y Métodos, la función de la OCMI, actividades en la esfera del derecho marítimo y cuestiones de asistencia técnica. Se ha incorporado como anexo a este documento el texto de estas cuatro resoluciones que llevan los números C.42 (XXI) a C.45 (XXI).

3. Estas resoluciones constituyen un complemento de la información que figura en el documento TD/B/C.4/49, sobre las actividades de la OCMI. La resolución C.44 (XXI) guarda relación con el tema 7 del programa provisional de la Comisión ("Creación de un grupo de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo"), la resolución C.45 (XXI) con el tema 9 ("Asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos") y las resoluciones C.42 (XXI) y C.43 (XXI) con ambos temas citados

/4. Teniendo

4. Teniendo en cuenta el amplio interés que despiertan las cuestiones de asistencia técnica, especialmente en los países en desarrollo, se ha invitado a los Estados miembros de la OCMI que no son miembros de su Consejo[1/] a participar sin derecho a voto en los debates del cuarto período extraordinario de sesiones del Consejo, que se celebrará del 11 al 13 de marzo de 1969, en cumplimiento de la resolución C.45 (XXI).

5. En relación con el examen de las cuestiones de asistencia técnica en el seno de la OCMI, se señala a la atención de la Comisión el acuerdo concertado entre la OCMI y las Naciones Unidas en lo tocante a los sectores que son fundamentalmente de la competencia de las dos organizaciones, con objeto de atender a las peticiones recibidas dentro del marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en la esfera del transporte marítimo (véase el documento TD/B/C.4/48).

1/ La OCMI cuenta en la actualidad con 67 Estados miembros y un miembro asociado. El Consejo de la OCMI se compone de 18 Estados miembros elegidos por la Asamblea de la OCMI con arreglo a los principios siguientes:

"a) Seis serán los gobiernos de los Estados con los mayores intereses en la provisión de los servicios marítimos internacionales;

b) Seis serán los gobiernos de otros Estados con los mayores intereses en el comercio marítimo internacional;

c) Seis serán los gobiernos de los Estados no elegidos a título de los párrafos a) o b) precitados, que tengan intereses particulares en el transporte marítimo o en la navegación y cuya elección al Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo." (Artículo 18 de la Convención de la OCMI.)

Los miembros actuales del Consejo de la OCMI fueron elegidos por la Asamblea de la OCMI en su quinto período de sesiones, celebrado en octubre de 1967; su mandato expira en el próximo período de sesiones de la Asamblea, que normalmente se reúne cada dos años. Los miembros del Consejo son en la actualidad:

Los correspondientes al párrafo a): Estados Unidos de América, Grecia, Japón, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

Los correspondientes al párrafo b): Canadá, Francia, Italia, Países Bajos, República Federal de Alemania y Suecia.

Los correspondientes al párrafo c): Australia, Brasil, India, Polonia, República Arabe Unida y República Malgache.

/Anexo

Anexo

RESOLUCIONES APROBADAS POR EL CONSEJO DE LA OCMI EN SU 21 PERIODO DE SESIONES, CELEBRADO EL 29 DE NOVIEMBRE DE 1968

Resolución C.42 (XXI). Prosecución de la labor del Grupo de Trabajo sobre Objetivos y Métodos

El Consejo,

Recordando la invitación que la Asamblea formuló al Consejo en su resolución A.142(V) en el sentido de tomar disposiciones para proceder a un examen de los métodos de trabajo de la Organización y de la carga financiera total que recae sobre los Estados miembros,

Recordando además la resolución C.41 (XX) del Consejo en la que éste, como primera medida, establecía un Grupo de Trabajo encargado de preparar:

a) Una relación provisional de los objetivos actuales de la Organización, de modo que sirviera de base para estudiar unos métodos de trabajo apropiados para el futuro;

b) Una lista de nuevos objetivos que la Organización podría realizar con provecho en la esfera del transporte marítimo internacional,

Tomando nota del informe del Grupo de Trabajo, presentado al Consejo en su 21 período de sesiones,

Decide aceptar como base para una ulterior planificación la relación que figura en el anexo I de la presente resolución, teniendo en cuenta al propio tiempo las repercusiones del anexo II; y

Encarga al Grupo de Trabajo que, teniendo presentes los objetivos enumerados, examine las sugerencias que se hayan hecho y otras que se pudieran formular con miras al perfeccionamiento de los métodos de la Organización y los medios de introducir cualquier mejora en dichos métodos, y que vuelva a rendir informe al Consejo en su próximo período ordinario de sesiones.

/Anexo I

Anexo I

RELACION DE LOS ACTUALES OBJETIVOS DE LA ORGANIZACION COMO BASE PARA EXAMINAR LOS METODOS DE TRABAJO ADECUADOS PARA UN FUTURO PROXIMO

Proporcionar los medios que permitan a los Gobiernos de los Estados Miembros colaborar útilmente sobre una base ininterrumpida en la formulación de normas y sistemas encaminados a regular y mejorar el transporte marítimo y que requieran medidas a escala internacional para su aplicación efectiva, teniendo en cuenta el ritmo del progreso tecnológico, en las siguientes esferas:

1. La seguridad de los buques, embarcaciones y otro material que funcione en el medio marino, incluidas sus tripulaciones, pasajeros y otras personas que se encuentren temporalmente a bordo, mediante:

a) El establecimiento y la aplicación de normas de navegación y sistemas de distribución del tráfico para evitar los abordajes y las encalladuras;

b) El fomento del suministro de equipo auxiliar adecuado para la navegación, las comunicaciones y los servicios conexos;

c) La elaboración de normas de aptitud para los marineros y de normas de seguridad a bordo, así como la determinación de los programas de formación necesarios para cumplir dichas normas;

d) La estipulación de reglas de construcción y conservación del casco y la maquinaria, y el suministro, funcionamiento y conservación del material;

e) El establecimiento de condiciones para un transporte seguro de la carga; y

f) La promoción de la cooperación en las disposiciones de búsqueda y salvamento;

para que los buques y embarcaciones y su maquinaria y material puedan funcionar eficazmente con un mínimo de riesgos en todas las circunstancias previsibles de tiempo y de posibles fallos de personal y del material, y para que todos los buques que cumplan estos requisitos puedan tener acceso a los puertos de los países que los acepten sin tener que ser objeto de restricciones injustificadas en este sentido.

/2. Los

2. Los efectos que el funcionamiento de los buques, embarcaciones y otro material en el medio marino pueden tener sobre otros intereses, mediante:

a) El establecimiento de restricciones a la contaminación del mar, tierra y aire u otros daños similares ocasionados por los buques, embarcaciones y otro material que funcione en el medio marino;

b) La elaboración y promulgación de métodos para impedir dicha contaminación o daños;

c) La adopción de medidas internacionales para limitar la contaminación o los daños que se hayan producido;

d) La creación de sistemas y normas para la distribución equitativa de las cargas resultantes;

para que los que explotan buques y otro material en el medio marino rijan en términos generales sus relaciones con los demás intereses de un modo que goce de amplia aceptación.

3. Las relaciones en el seno de la industria del transporte marítimo y las del transporte marítimo en general con otras actividades, mediante:

a) La creación de normas eficaces, incluso formularios y sistemas de tramitación de documentos y la adopción de medidas para facilitar el traslado de las unidades de transporte plurimodal;

b) La regulación de las relaciones entre los buques, embarcaciones y otro material que funcione en el medio marino;

c) La adopción de disposiciones para verificar las condiciones de los buques, la seguridad de éstos y el estado de los instrumentos, necesarias en todo examen internacional de las normas de eficacia y seguridad de los servicios terrestres complementarios y de las prácticas y servicios de transporte plurimodal, tales como los containers;

para que el transporte marítimo pueda contribuir al máximo a la eficacia del comercio internacional.

4. Cuestiones de derecho marítimo internacional público y privado, relacionadas con cualquier problema que entre dentro de la esfera de competencia de la OCMI.

/5. El

5. El fomento de la eficacia en la industria mundial del transporte marítimo, mediante la ejecución de programas de asistencia técnica.

Para cumplir estos objetivos, la OCMI colabora con otros miembros del sistema de las Naciones Unidas en esferas conexas y acepta toda la asistencia que puedan prestarle otras organizaciones internacionales competentes, para poder obtener unos resultados positivos con la máxima eficacia general.

Anexo II

DECLARACION SOBRE LOS NUEVOS OBJETIVOS DE LA ORGANIZACION

El Grupo de Trabajo estimó que para cualquier organización resulta no sólo difícil sino desaconsejable fijar en un momento determinado la gama completa de sus objetivos o los programas de trabajo que se propone emprender. Ello se aplica especialmente a una esfera tan dinámica, sobre todo desde el punto de vista tecnológico, como el transporte marítimo. Es imposible prever todos los sectores a los que la OCMI podrá aportar valiosas contribuciones en el futuro. Parece obvio, no obstante, que al ampliar sus tareas, la OCMI puede iniciar, dentro del marco de su actual instrumento constitutivo, programas que sean mucho más amplios que los emprendidos hasta la fecha.

El Grupo de Trabajo llegó a la conclusión de que los objetivos de la Organización deben consistir en abordar los problemas de repercusión internacional que plantee el transporte marítimo o cualquier otra actividad en el medio marino, a medida que vayan surgiendo, en la inteligencia de que es preciso evitar la duplicación de trabajos. Si un nuevo problema cayera en la esfera de competencia de la OCMI y de otro miembro del sistema de las Naciones Unidas, habría que buscar soluciones comunes para abordar la cuestión, bien bilateralmente o bien a través del sistema actual de las Naciones Unidas, como se ha hecho ya anteriormente.

Un proyecto de programa de trabajo para el futuro podría rebasar los límites de la Convención de la OCMI, en cuyo caso la Organización tendría que decidir si desea modificar la Convención para poder emprender dicha actividad. El Grupo de Trabajo estimó que no es necesario adoptar una decisión de esa índole en este momento.

/Resolución

Resolución C.43 (XXI). La función de la OCMI

El Consejo,

Recordando las disposiciones de la parte XII de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, que trata de las relaciones con las Naciones Unidas y otras organizaciones,

Tomando nota de la resolución 1356 (XLV) del Consejo Económico y Social, relativa al Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo y especialmente del párrafo 10 de su parte dispositiva, en el que se pide a las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas que cooperen con el Consejo Económico y Social en la planificación de la estrategia para el segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo,

Teniendo en cuenta su resolución C.42 (XXI) relativa a los objetivos de la Organización,

Consciente de la multiplicidad y variedad de las cuestiones que están siendo examinadas dentro del sistema de las Naciones Unidas y guardan relación con la tecnología marítima,

Recordando a este respecto la resolución 1346 (XLI) del Consejo Económico y Social sobre la cuestión del medio humano, así como las resoluciones 1380, 1381 y 1382 (XLV) de dicho órgano, que tratan del mar, su exploración y las ciencias marinas,

Observando con satisfacción la labor realizada por los organismos auxiliares de la Organización y la Secretaría en el desempeño de las tareas emprendidas hasta la fecha por la Organización,

Observando además con satisfacción la importante función desempeñada por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo y su Comisión del Transporte Marítimo, en la esfera de su competencia, en lo que atañe a los aspectos comerciales y económicos y las cuestiones conexas del transporte marítimo,

Convencido de la urgente necesidad de que la OCMI, en la esfera de su competencia y previa solicitud, amplíe la asistencia técnica prestada a los países en desarrollo,

Consciente de la importancia de los conocimientos técnicos que la OCMI puede aplicar a los diversos aspectos técnicos relacionados con el transporte marítimo,

/Consciente

Consciente además de la necesidad de que los países en desarrollo estén dispuestos a aplicar todos los requisitos técnicos de las convenciones de la OCMI y las decisiones de ellas derivadas,

Teniendo presente la expansión prevista de las actividades de desarrollo dentro del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo,

1) Aprueba la declaración sobre los nuevos objetivos de la OCMI enunciada en el anexo II de su resolución C.42 (XXI), y encarga al Secretario General que someta esta declaración a la aprobación de la Asamblea en su próximo período ordinario de sesiones;

2) Encarga al Secretario General que mantenga constantemente informado al Consejo acerca de cualquier problema o campo de investigación, figure o no en los programas de trabajo actuales de la OCMI, con respecto a los cuales la Organización podría aportar una contribución eficaz, comunicándole también si ello entrañaría una duplicación de esfuerzos con otras organizaciones internacionales;

3) Manifiesta la intención de la OCMI de desempeñar una función más importante, dentro de los límites de sus atribuciones, en las actividades de las Naciones Unidas relativas a cuestiones marítimas, especialmente las de asistencia a los países en desarrollo;

4) Señala a la atención de todos los Estados miembros de la Organización y de todos los Estados miembros de las Naciones Unidas, de los organismos especializados y del Organismo Internacional de Energía Atómica, la función más amplia y eficaz que la Organización podría desempeñar en la esfera de la asistencia técnica marítima como organismo de ejecución del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo;

5) Pide al Secretario General de la Organización que informe a los jefes ejecutivos de los organismos cuyas actividades comprenden trabajos en la esfera marítima del deseo de la Organización de participar plenamente en todas las futuras actividades apropiadas de las Naciones Unidas en dicha esfera;

6) Invita al Secretario General de la Organización a que prepare un programa de actividades a largo plazo, encaminado a esbozar la función que la OCMI debe desempeñar en las actividades del segundo Decenio de las

/Naciones

Naciones Unidas para el Desarrollo en todas las esferas de su competencia, especialmente en relación con la cuestión de la asistencia técnica, en el marco del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo;

7) Encarga además al Secretario General que recomiende al Consejo en su próximo período de sesiones las medidas necesarias para que la Organización se halle en mejores condiciones de desempeñar una función ampliada, especialmente en la esfera de la asistencia técnica, con inclusión de todos los cambios de estructura aconsejables y las consecuencias que esa función ampliada puede tener en materia de presupuesto y de personal.

Resolución C.44 (XXI). Actividades en la esfera de derecho marítimo

El Consejo,

Recordando las disposiciones de los artículos 1 y 3 de la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, así como la resolución 45 (VII) aprobada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su séptimo período de sesiones, y el mandato de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, enunciado en la resolución 2205 (XXI), aprobada por la Asamblea General en su vigésimo primer período de sesiones,

Conocedor de la complejidad y de las múltiples facetas de las cuestiones de derecho marítimo,

Reconociendo la necesidad de una armonización y unificación progresivas de todos los aspectos del derecho internacional relativos a cuestiones marítimas y el hecho de que resulta indispensable coordinar las actividades de las distintas organizaciones del sistema de las Naciones Unidas para determinar los campos en que es preciso estructurar el derecho internacional,

Observando con satisfacción la labor emprendida por el Comité Jurídico de la Organización,

Conocedor del valioso papel que ha desempeñado y seguirá desempeñando la OCMI en la preparación de convenciones relativas al derecho marítimo, y de la necesidad de evitar la duplicación de actividades en esta esfera,

1) Manifiesta

1) Manifiesta su deseo de que la OCMI ejercite plenamente su competencia participando, según proceda, en la labor jurídica sobre cuestiones marítimas que se lleva a cabo en el marco del sistema de las Naciones Unidas;

2) Hace suyo el punto de vista expresado por el Comité Jurídico de que puede desempeñar una función eficaz promoviendo el establecimiento de una legislación sobre cuestiones marítimas, ya surja ésta de la propia Organización o le haya sido remitida por otros órganos competentes en esferas conexas, según proceda;

3) Pide al Secretario General que señale a la atención de la secretaría de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, de la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas, del Secretario General de la UNCTAD y de otros órganos pertinentes de las Naciones Unidas, las actividades que la OCMI ha emprendido ya en la esfera del derecho marítimo;

4) Pide además al Secretario General que informe al Consejo en su 22 período de sesiones sobre el resultado de las consultas que celebre con otros miembros del sistema de las Naciones Unidas, haciendo especial referencia a los puntos sobre los que se haya llegado a un acuerdo al esbozar la función de la OCMI en esta esfera, con inclusión de las medidas que es necesario adoptar para evitar los campos en que pueda producirse una duplicación de esfuerzos, así como de una estimación del grado en que sea necesario reforzar la secretaría en el próximo bienio para conseguir que la Organización esté preparada para desempeñar plenamente sus funciones en esta esfera.

/Resolución

Resolución C.45 (XXI). Cuestiones de asistencia técnica

El Consejo,

Reconociendo la importancia que la eficacia del transporte marítimo tiene para la expansión de los países en desarrollo,

Reconociendo además la necesidad de que los países en desarrollo estén preparados para aplicar todos los requisitos técnicos de las convenciones y recomendaciones de la OCMI,

Consciente de la importancia de los conocimientos técnicos que la OCMI puede aplicar en las diversas esferas de asistencia técnica relacionadas con el transporte marítimo,

Considerando la necesidad de que la OCMI desempeñe un papel activo prestando asistencia a los países en desarrollo en los aspectos técnicos del transporte marítimo, incluidos los puertos,

Decide celebrar, antes de su próximo período ordinario de sesiones, un período extraordinario del 11 al 13 de marzo de 1969 para examinar todas las cuestiones de asistencia técnica que caen dentro de la competencia de la Organización y la forma en que el Consejo podría acelerar el programa de asistencia técnica de la Organización, incluida la creación de un comité de asistencia técnica.

II. REPRODUCCION DEL DOCUMENTO TD/B/C.4/49/Add. 2

Adición

1. En esta segunda adición figuran algunos pasajes del informe de una reunión mixta del Grupo de Trabajo sobre el comercio intraafricano de la Comisión Económica para Africa (CEPA) y del Comité de Expertos sobre comercio y desarrollo de la Organización de la Unión Africana (OUA), así como el fondo de una exposición sobre el desarrollo de las relaciones entre las conferencias marítimas y los consejos de usuarios de Europa, presentada conjuntamente por los consejos Nacionales Europeos de Usuarios y el Comité de Asociaciones Nacionales Europeas de Armadores (CENSA). Esta exposición conjunta fue presentada atendiendo a una petición dirigida al Centro de Documentación de los Consejos Nacionales Europeos de Usuarios (La Haya) para que se suministrara información acerca de las actividades de esos Consejos. En esa exposición se reproduce parte de la información facilitada anteriormente respecto del CENSA (TD/B/C.4/49, párrafos 193 a 200), pero en la presente adición se reproduce un su totalidad el fondo de dicha exposición.

i) Tercera reunión conjunta del Grupo de Trabajo sobre comercio intraafricano de la CEPA y del Comité de Expertos sobre comercio y desarrollo de la OUA

2. En esta reunión conjunta que se celebró en Ginebra en enero de 1969 se examinaron, entre otros temas, distintas cuestiones relativas al transporte marítimo y los puertos. Se consideran de interés los siguientes pasajes del informe de dicha reunión conjunta (E/CN.14WP.1/15). En su noveno período de sesiones, la Comisión Económica para Africa aprobó el informe sobre esa reunión.

A. Pasajes del resumen de los debates

"Transporte marítimo y aéreo, seguros y turismo

37. Se llevó a cabo un amplio cambio de opiniones sobre las cuestiones del transporte marítimo y otras transacciones invisibles. En la reunión se reafirmó el apoyo de las resoluciones aprobadas en el segundo período de

/sesiones de

sesiones de la UNCTAD, y en particular aquellas que confiere a la UNCTAD la responsabilidad de todas las cuestiones del transporte marítimo relacionadas con el comercio y el desarrollo. Se pidió a los países africanos miembros de la Comisión del Transporte Marítimo que aseguraran la creación del grupo de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, con el mandato previsto en la resolución 14 (II) de la Conferencia, así como la preparación de su programa de trabajo. La reunión recomendó también que la UNCTAD estudiara más a fondo las cuestiones de la asistencia técnica para el desarrollo del transporte marítimo, los puertos, el transporte aéreo, los seguros y el turismo, incluyendo, en particular, la formación de personal en esas esferas.

38. Los reunidos tomaron nota de que los países marítimos no habían cooperado tan plenamente como cabía esperar en los estudios de la UNCTAD sobre las compañías afiliadas a conferencias marítimas. La Comisión del Transporte Marítimo debía buscar la forma de conseguir que esos países suministraran información de conformidad con el espíritu y la letra de la resolución 3(II), aprobada por la UNCTAD con su apoyo, a fin de poder realizar un análisis adecuado.

...

40. Varias resoluciones adoptadas en órganos internacionales como la UNCTAD sólo podrían aplicarse con el apoyo de los países en desarrollo directamente interesados. Los gobiernos de los países africanos y los de otros países en desarrollo no contaban por lo general con información suficiente acerca de las condiciones y las prácticas en esos sectores y, por consiguiente, no estaban en condiciones de hacer sentir suficientemente su influencia en ciertas cuestiones como la de los fletes. Se consideraba que, respecto de la mayoría de los problemas que se planteaban a los países de Africa en relación con este tema del programa, debía establecerse cierta forma de mecanismo de consulta."

/B. Pasajes de

B. Pasajes de las recomendaciones (anexo I)

"La tercera reunión conjunta...recomienda:

...

Transporte marítimo y aéreo, seguros y turismo

a) que la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD constituya un Grupo de Trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo, de conformidad con la resolución 46 (VII) de la Junta de Comercio y Desarrollo, con el mandato que se establece en la resolución 14 (II) de la Conferencia, y que determine su programa de trabajo;

b) que se aumente el volumen de asistencia técnica de la UNCTAD y de la CEPA a los países africanos en lo que respecta al desarrollo de sus empresas de transporte marítimo y sus puertos, la formación de personal en ese campo, y el establecimiento de un mecanismo de consulta sobre esas cuestiones;

c) que se procure conseguir la asistencia de los países desarrollados para establecer o ampliar las marinas mercantes africanas;

d) que, de conformidad con las decisiones adoptadas unánimemente en el segundo período de sesiones de la UNCTAD, se pida a los gobiernos de los Estados miembros de la Conferencia que inviten a los armadores, las conferencias, los usuarios y otras partes interesadas a que cooperen con la secretaría de la UNCTAD, proporcionando una rápida y adecuada información que permita a la secretaría de la UNCTAD completar su estudio sobre las prácticas de las conferencias y el grado de adecuación de los servicios del transporte marítimo, para su presentación a la Comisión del Transporte Marítimo en su cuarto período de sesiones que ha de celebrarse en 1970;

e) que los países africanos apoyen y aprovechen plenamente el curso de formación de especialistas en la economía del transporte marítimo que la UNCTAD se propone organizar, de conformidad con la disposición pertinente de la Carta de Argel, según la cual la asistencia financiera y técnica a los países en desarrollo en materia de transporte marítimo debería comprender la formación de personal en las esferas económica, administrativa y técnica y en otros aspectos del transporte marítimo.

/i) que

... i) que se preste una renovada atención a la cuestión de establecer empresas multinacionales de transporte marítimo y aéreo en Africa y de reforzar de otras formas la colaboración entre las organizaciones africanas en esas esferas;

j) que la CEPA y la OUA estudien la posibilidad de reducir los fletes, la tarifas de pasajeros y otros gastos relacionados con el transporte de mercaderías y de personas entre países africanos, con objeto de asesorar a los gobiernos africanos al respecto;

k) que la UNCTAD y otros organismos de las Naciones Unidas a los cuales las resoluciones del segundo período de sesiones de la UNCTAD han conferido la responsabilidad de las cuestiones del transporte marítimo relacionadas con el comercio y el desarrollo de los países en desarrollo sean reforzados y puestos en condiciones de desempeñar esas responsabilidades."

ii) Consejos Nacionales Europeos de Usuarios y Comité de Asociaciones Nacionales Europeas de Armadores - Desarrollo de las relaciones entre las conferencias y los Consejos Europeos de Usuarios

3. Desde que las compañías europeas afiliadas a conferencias marítimas y los Consejos Nacionales Europeos de Usuarios adoptaron la "Nota de entendimiento" en diciembre de 1963, se han intensificado considerablemente las consultas entre esos dos grupos de intereses comerciales.

4. En los acuerdos entre las dos partes se prevé la celebración de reuniones plenarias anuales entre las compañías afiliadas a conferencias marítimas (representadas por el CENSA) y los Consejos Nacionales Europeos de Usuarios, a fin de examinar cuestiones de principio y cuestiones generales de interés común. Esas reuniones mixtas plenarias se han celebrado en Londres (1964), Bruselas (1965), Amsterdam (1966), Marsella (1967) y Hamburgo (1968). La finalidad de gran parte de los debates celebrados en esas reuniones ha sido lograr un procedimiento más uniforme en las cuestiones del transporte por servicios regulares, mediante la adopción de recomendaciones conjuntas. Se ha prestado también atención a ciertas cuestiones de política de interés común.

5. Las recomendaciones conjuntas aprobadas hasta ahora a través de ese mecanismo abarcan las siguientes cuestiones.[1/]

a) Recargos por congestión de los puertos: relativa a las circunstancias en que pueden aplicarse recargos por congestión del puerto, y el período y método de aviso aplicados por las conferencias a los usuarios. En ciertos casos, el hecho de dar un aviso inicial ha inducido a las autoridades portuarias a acelerar las medidas necesarias para mejorar las condiciones que han motivado la congestión, con lo que ha resultado innecesario aplicar el recargo.

b) Posibilidad de conocer las tarifas y reglamentos de las conferencias: relativa a la posibilidad por parte de los consejos de usuarios (y de sus miembros, en ciertas cirsunstancias) de conocer las tarifas de flete y condiciones del transporte marítimo.

c) Conclusión de contratos y acuerdos de usuarios, y modificaciones de los mismos: se prevé que, antes de concertar nuevos contratos o introducir modificaciones de fondo en los contratos o acuerdos existentes, la conferencia respectiva celebre consultas con la correspondiente organización de usuarios.

d) Envases y cajas de tableros de fibra - cláusulas de reserva de los conocimientos de embarque: se declara invonveniente la inclusión de cláusulas de reserva de caracter automático[2/] en los conocimientos de embarque de los artículos embalados en envases y cajas de tableros de fibra. Esta recomendación tiene en cuenta los progresos técnicos alcanzados en materia de embalajes.

1/ El texto íntegro de las recomendaciones figura en una publicación conjunta del CENSA y los Consejos Nacionales Europeos de Usuarios.

2/ El conocimiento de embarque es un instrumento negociable que constituye el título respecto de los artículos descritos en el mismo. Al expedir un conocimiento de embarque "limpio" (es decir, sin ninguna reserva) el armador acepta que, externamente, los artículos están aparentemente en buenas condiciones y se compromete a entregarlos en ese estado. Al añadir una cláusula de reserva, con lo que el conocimiento deja de ser "limpio", se indica que el armador considera que en el momento del envío la condición externa de los artículos no es totalmente satisfactoria; de esa manera se exime de su responsabilidad contractual de entregar los artículos en buenas condiciones aparentes. La inclusión de tales cláusulas de reserva en un conocimiento de embarque disminuye su negociabilidad.

/e) Desviaciones

e) Desviaciones de ruta y cooperación con los interesados en las cargas: se señala la importancia de que el armador comunique de inmediato, a todos los interesados, toda decisión de modificar el recorrido de un buque, y de que el armador procure que esas desviaciones caucen el menor perjuicio posible a los interesados en su cargamento.

f) Preaviso en caso de aumento de fletes: se recomienda que, en caso de que se tenga el propósito de aumentar los fletes, el período de preaviso comprenda el mes corriente y los dos meses siguientes, como es la práctica general de la mayoría de las conferencias.

g) Carga pesada: se recomienda que las tarifas de las conferencias para cargas pesadas se basen únicamente en los costos adicionales que suponga la provisión de los medios necesarios para manipular y transportar esas cargas pesadas; y que dichas tarifas se basen únicamente en el peso y que no se apliquen por lo general a las cargas de menos de 5 toneladas largas o 5 000 kg.

h) Dimensiones extraordinarias: se recomienda que las tarifas para las cargas de dimensiones extraordinarias se basen únicamente en los costos adicionales que suponga la provisión de los medios necesarios para manipular esas cargas de dimensiones extraordinarias y que, siempre que sea posible, se apliquen únicamente a las dimensiones superiores a los 12.20 m (40 pies).

i) Normas sobre embandejamiento: se refiere a ciertas circunstancias en las cuales las conferencias podrían estar dispuestas a ofrecer reducciones de fletes u otras concesiones por las economías efectuadas en los gastos de manipulación como resultado del empleo de bandejas en un servicio de "puerta a puerta". Se adjuntan a la recomendación proyectos de normas sobre embandejamiento, relativas a aspectos técnicos y de documentación.

j) Normas sobre cubicación: se establecen normas básicas recomendadas para la cubicación de la carga, a fin de facilitar las operaciones portuarias y los cálculos de fletes por parte de los usuarios.

6. Estas recomendaciones tienen por objeto satisfacer las necesidades del tráfico mundial con base en Europa. Después de haber sido adoptadas en las reuniones plenarias mixtas, se les ha dado una amplia difusión entre las conferencias y los usuarios de Europa. Aunque no pasan de ser "recomendaciones" en el verdadero sentido de la palabra, las conferencias y los usuarios están dispuestos a guiarse por ellas con espíritu de mutua confianza y cooperación.

/7. En el caso

7. En el caso de algunas de las recomendaciones, en particular de aquellas que afectan a los ingresos de los armadores, se ha autorizado un plazo de tres años para que éstos las pongan en práctica. Ese procedimiento se deriva de un entendimiento entre el CENSA y los Consejos Europeos de Usuarios de que, básicamente, el nivel de los ingresos de las empresas de servicios regulares no es en modo alguno excesivo y que, en caso de que los ajustes que se deriven de las recomendaciones se traduzcan en una reducción de los ingresos de los armadores, debe darse tiempo para que éstos compensen tal reducción mediante un aumento de la productividad o incrementando otras fuentes de ingresos.

8. En las reuniones plenarias mixtas se tratan también otras cuestiones generales de interés común, que en última instancia pueden o no ser objeto de recomendaciones concretas. Por ejemplo, en la última reunión plenaria mixta que se celebró en Hamburgo se debatieron cuestiones como los contratos de las conferencias, la devaluación y los seguros de la carga.

9. En lo relativo a los contratos con las conferencias, los consejos de usuarios han expresado el deseo de que se revisen las actuales cláusulas de clientela exclusiva de los contratos, de manera que se reconozca que cuando las mercaderías se venden en condiciones fob, fas o en fábrica, el vendedor debe ajustarse a las instrucciones del comprador en cuanto a la expedición. Estas pueden entrañar el envío en barcos no afiliados a conferencias marítimas. Los armadores han manifestado que comprenden la posición de los usuarios pero han indicado que, a su juicio, los acuerdos de clientela exclusiva constituyen la base misma del sistema de conferencias y que los contratos no debieran revisarse en forma que se dificulte el funcionamiento del sistema. Prosigue el examen de este punto.

10. Después de la devaluación de la libra esterlina, algunas conferencias decidieron cotizar sus fletes en dólares de los Estados Unidos, y revisar adecuadamente sus reglamentos sobre casos de urgencia y tipos de cambio. Todas estas medidas han sido objeto de consultas, y en julio de 1968 se estableció un Grupo de Trabajo Mixto del CENSA y los Consejos de Usuarios Europeos para que estudiara las repercusiones que tienen los cambios monetarios en lo que concierne a los usuarios y a las compañías afiliadas a

/conferencias,

conferencias, principalmente en caso de una posible devaluación del dólar de los Estados Unidos, y para sugerir medidas de carácter equitativo que eliminen las incertidumbres a este respecto. El Grupo de Trabajo Mixto preparó un informe y un proyecto de recomendación para someterlo al estudio de la Sesión Plenaria Mixta de Hamburgo, pero algunos consejos de usuarios estimaron que el asunto necesitaba mayor estudio, por lo que la cuestión será objeto de nuevas deliberaciones.

11. Por lo que se refiere al seguro del cargamento, los armadores y usuarios expresaron su preocupación ante la acción unilateral de las compañías de seguro marítimo, las cuales han establecido a partir del 1o. de octubre de 1968 primas adicionales sobre los cargamentos transportados en barcos construidos hace 15 años o más que no entran dentro de la definición de "buque de servicio regular", y han aumentado las primas adicionales. Se ha enviado una comunicación al Instituto de Aseguradores de Londres dándole cuenta de esa inquietud y se ha sugerido que los aseguradores deberían establecer un sistema apropiado de consultas a fin de consultar a todas las partes interesadas antes de introducir cambios fundamentales como los citados.

12. En el mecanismo mixto de consultas se procede también a un intercambio de opiniones sobre cuestiones de carácter más general. Entre ellas figuran la discriminación de pabellón, ciertos aspectos del derecho marítimo, los intentos unilaterales de reglamentar el transporte marítimo internacional y las actividades de otros órganos tanto gubernamentales como no gubernamentales, incluidos los trabajos de la UNCTAD en lo relativo al transporte marítimo.

13. Cabe señalar que el sistema europeo de consultas actúa en relación con los problemas de política general en el ámbito regional, sin perjuicio de las consultas que se llevan a cabo en el plano ejecutivo en las tres formas que se describen a continuación.

14. Consultas entre ciertos armadores y usuarios. Esta modalidad de consulta ha sido y seguirá siendo la forma fundamental de contacto. Las compañías afiliadas a conferencias marítimas y sus agentes están en contacto permanente con sus usuarios, y en realidad gran parte de su labor se dedica a mantener ese contacto y a tratar de mejorarlo.

/15. Consultas

15. Consultas al nivel de las conferencias. Si las quejas presentadas por un usuario o una asociación de industriales o comerciantes no pueden ser atendidas por la compañía naviera interesada, existe un mecanismo permanente que permite examinar rápidamente tales quejas al nivel de la conferencia. Las conferencias tienen particular interés en estudiar los problemas de los usuarios en relación con las consideraciones generales de la actividad de que se trata, y existen comités permanentes nombrados para esta finalidad específica y compuestos de expertos armadores.

16. Comité Permanente Mixto. Con el fin de facilitar la labor del sistema regional europeo de consultas y de las reuniones plenarias mixtas anuales, existe un Comité Permanente Mixto integrado por un grupo de importantes armadores y usuarios europeos. La función principal del Comité Permanente Mixto consiste en asegurar un intercambio de opiniones constantes y a elevado nivel sobre asuntos de política, así como sobre cuestiones más prácticas y concretas. A este Comité Permanente Mixto le incumbe también la preparación de las reuniones plenarias mixtas y la aplicación de lo convenido en dichas reuniones. El Comité Permanente Mixto se reúne por lo general cinco veces al año. Cuando se someten al Comité Permanente Mixto problemas concretos relativos a prácticas de las conferencias en campos especializados, el examen inicial lo realizan representantes que poseen los conocimientos técnicos necesarios. El Comité Permanente Mixto encomienda el examen básico de tales problemas a los correspondientes grupos de trabajo. Los representantes del CENSA en el Comité Permanente Mixto cuentan con el concurso del Grupo de Trabajo integrado por representantes de 15 importantes conferencias europeas, y los Consejos de Usuarios Europeos disponen de diversos grupos de trabajo especializado cada uno en un tema particular.

17. Si bien los temas específicos antes indicados abarcan un gran número de problemas, sólo representan aquellas materias acerca de las cuales se han aprobado recomendaciones en las reuniones plenarias mixtas, o que han sido objeto de estudio en cuanto a problemas de política general de interés común. La inmensa mayoría de los problemas se estudian en realidad al nivel básico de consulta, esto es, entre compañías navieras (o conferencias) y usuarios.

/Todo esto

Todo esto, unido a los contactos establecidos durante las reuniones del Comité Permanente Mixto y de las reuniones plenarias mixtas, ha tenido como resultado un nuevo entendimiento recíproco de los problemas por cada una de las partes. Ello ha hecho nacer una confianza mutua, que es más importante que el propio sistema, que hace posible examinar seriamente y resolver los más arduos problemas.

III. REPRODUCCION DEL DOCUMENTO TD/B/C.4/49/Add. 3

Adición[1/]

1. En cumplimiento de su resolución C.45 (XXI) (véase el documento TD/B/C.4/49/Add.1, párrafos 4 y 5 y anexo), el Consejo de la OCMI celebró su cuarto período extraordinario de sesiones del 11 al 13 de marzo de 1969 a fin de examinar las cuestiones de asistencia técnica que son de la competencia de la organización. En dicho período, el Consejo aprobó dos resoluciones. Por la resolución C.49 (ES.IV), "Cooperación técnica", el Consejo de la OCMI decidió constituir, como órgano auxiliar suyo, un Grupo de Trabajo sobre Cooperación Técnica. Podrán formar parte de ese Grupo de Trabajo, que normalmente se reunirá durante los períodos de sesiones del Consejo de la OCMI, cuantos miembros del Consejo lo deseen. Por la resolución C.50 (ES.IV), "Actividades de cooperación técnica", el Consejo de la OCMI invitó al Secretario General de la OCMI a que, en el proyecto de presupuesto que ha de presentar al Consejo en su próximo período ordinario de sesiones, consignara créditos destinados a contratar el personal adicional que sea necesario para la División de Cooperación Técnica de la secretaría de la OCMI. Ambas resoluciones se reproducen en el anexo I del presente documento y pueden ser de interés para la Comisión en relación con el tema 9 de su programa provisional ("Asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos").

2. El Comité Jurídico de la OCMI celebró su quinto período de sesiones del 4 al 7 de marzo de 1969. El informe sobre la marcha de los trabajos relativos a ese período de sesiones contiene los párrafos que se reproducen en el anexo II del presente documento, que pueden ser de interés para la Comisión del Transporte Marítimo en relación con el tema 7 de su programa provisional ("Creación de un grupo de trabajo sobre reglamentación internacional del transporte marítimo"); nótese especialmente el párrafo 29 e) del texto del anexo II.

1/ La lectura de esta adición debe simultanearse con la de los párrafos 84 a 129 del documento TD/B/C.4/49 y con la del documento TD/B/C.4/49/Add.1, que tratan de las actividades de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Anexo I

RESOLUCIONES APROBADAS CON FECHA 13 DE MARZO DE 1969 POR EL CONSEJO DE LA OCMI EN SU CUARTO PERIODO EXTRAORDINARIO DE SESIONES

Resolución C.49 (ES.IV): Cooperación técnica

El Consejo

Recordando la resolución C.45 aprobada en su 21° período de sesiones;

Reconociendo la necesidad que existe de que los países en desarrollo estén en condiciones de cumplir con los requisitos técnicos de las convenciones de que es depositaria la OCMI y de atender a las recomendaciones de la organización;

Consciente de los grandes conocimientos que posee la OCMI en las diversas esferas de la cooperación técnica en materia de transporte marítimo y puertos;

Considerando necesario que la OCMI, en la esfera de su competencia, desempeñe una labor más activa en la prestación de asistencia técnica a los países en desarrollo;

Decide constituir, como órgano auxiliar del Consejo, un Grupo de Trabajo sobre Cooperación Técnica con las siguientes atribuciones:

a) Examinar y evaluar los progresos realizados para poner en práctica aquellos proyectos de cooperación técnica del PNUD en los que la organización actúe como organismo de ejecución, y estudiar cualesquiera otros asuntos relacionados con las actividades de la organización en la esfera de la cooperación técnica que sean de su competencia;

b) Examinar en forma constante:

i) Los esfuerzos efectuados por la secretaría tendientes a elaborar un programa de colaboración técnica;

ii) Los estudios emprendidos por la secretaría con el fin de determinar los problemas que plantea a los países en desarrollo la aplicación de las disposiciones de las convenciones de las cuales es depositaria la OCMI y de las recomendaciones de la organización;

iii) Las medidas adoptadas para resolver los problemas mencionados en el inciso ii) supra, mediante la utilización de los recursos de colaboración técnica;

Decide además

Decide además:

Que todos los miembros del Consejo que lo deseen podrán participar en las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Cooperación Técnica. Todo miembro de la OCMI que reciba o proporcione servicios de cooperación técnica podrá participar como observador en las deliberaciones del Grupo de Trabajo que más le interesen;

Que el Grupo de Trabajo sobre Cooperación Técnica se reunirá según convenga y, normalmente, durante los períodos de sesiones del Consejo, al cual comunicará directamente sus conclusiones y recomendaciones.

Invita a cada Estado miembro de la OCMI, a fin de facilitar a la organización el desempeño de sus crecientes funciones en la esfera de la cooperación técnica, a que considere la posibilidad de designar un funcionario de enlace o un organismo gubernamental para que dentro de las respectivas administraciones, actúe como responsable coordinador de las actividades de la OCMI en relación con la cooperación técnica.

Resolución C.50 (ES.IV): Actividades de cooperación técnica

El Consejo

Recordando la resolución A.140 (V) de la Asamblea relativa a la participación de la OCMI en el PNUD,

Recordando además su resolución C.42 (XXI) sobre los métodos de trabajo de la organización y la resolución C.43 (XXI) sobre el papel que incumbe a la OCMI;

Deseando incrementar la eficacia de la organización en tanto que organismo participante y de ejecución del PNUD;

Teniendo en cuenta que el Consejo estudiará el presupuesto de la organización en su período de sesiones de mayo de 1969;

Invita al Secretario General a que, teniendo en cuenta los debates de su cuarto período extraordinario de sesiones, incluya en su proyecto de presupuesto de la organización para el bienio de 1970/71, créditos relativos a la eventual contratación de personal destinado a reforzar la división de cooperación técnica de la secretaría, a fin de permitir a la organización ayudar a los países beneficiarios en la preparación de sus programas y en su subsiguiente ejecución.

/Anexo II

Anexo II

EXTRACTO DEL INFORME SOBRE LA MARCHA DE LOS TRABAJOS DEL COMITE JURIDICO DE LA OCMI SOBRE SU QUINTO PERIODO DE SESIONES, 4 A 7 DE MARZO DE 1969 (DOCUMENTO DE LA OCMI LEG.V/6)

"Tema 4 del programa - Programa de los futuros trabajos del Comité Jurídico

29. El Comité tomó nota de la declaración de la secretaría sobre los trabajos que podría emprender el Comité durante el período presupuestario 1970/71, y en particular de la opinión de la secretaría de que en tal período podría ser oportuno examinar las siguientes cuestiones:

a) Problemas jurídicos relativos a la contaminación de las aguas del mar por cargamentos nocivos o peligrosos excepción hecha del petróleo;

b) Problemas jurídicos que plantea el transporte marítimo de containers;

c) Problemas jurídicos que plantean las investigaciones científicas u oceanográficas así como la exploración y explotación de fondos marinos y oceánicos;

i) Estatuto jurídico de plataformas, islas artificiales e ingenios, habitados o no (sistemas de adquisición de datos sobre el océano) utilizados en las investigaciones oceanográficas (en colaboración con la Comisión Oceanográfica Intergubernamental de la UNESCO);

ii) Uso pacífico de los fondos marinos y oceánicos más allá de los límites de la actual jurisdicción nacional (en cooperación con el Comité Especial de las Naciones Unidas;

d) Problemas jurídicos relativos a la protección del medio humano (en relación con la proyectada Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Protección del Medio Humano);

e) Cuestiones de derecho marítimo (y cuestiones conexas en materia de transporte y comercio internacional) que pueden requerir examen como resultado de la colaboración entre la OCMI y otras organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, especialmente la UNCTAD y la CNUDMI.

30. El Comité estimó que podría aportar una contribución importante al estudio y solución de estos problemas, y expresó que estaba dispuesto a ocuparse, a su debido tiempo, y con aprobación del Consejo, de los problemas jurídicos que plantean estas cuestiones."

Anexo IV

CHILE. ESCUELA PORTUARIA DEL PUERTO DE VALPARAISO

INTEGRANTES DE LA COMISION ESCUELA PORTUARIA: Carlos Manterola Carlson, (7a. Categoría); Enrique Liberona Mardones, (Grado 2o.); Manuel Cubillos Bustamente, (Grado 5o.); Jaime López Campos, (Grado 8o.); Raúl Urzúa Marambio, (Grado 9o.); Carlos Vives Leal, (Grado 10o.); Miguel Villa Ubierna, (Asesor).

Iniciación de labores de la Escuela

Valparaíso, 22 de mayo de 1968

Señor Administrador:

La Comisión Conjunta, Escuela Portuaria, designada por las resoluciones números 28 de 9 de enero de 1968 de la Dirección y 0307 de 9 de mayo de 1968, de la administración del puerto de Valparaíso, tiene el agrado de hacerle llegar el resultado de su trabajo, mediante el informe respectivo que se adjunta.

Este informe contempla una introducción que ha estimado indispensable, con el objeto de destacar el significado de la escuela y, conjuntamente con el organigrama, reglamento y plan docente que se sugiere, se acompañan dos apéndices que cumplen con la misión, el primero, de aclarar la forma de aplicar el artículo 27 del reglamento y, el segundo, como útil complemento a lo relacionado con las equivalencias de estudios (D. 1334 de la Subsecretaría de Educación, de fecha 15 de mayo de 1961).

La Comisión Conjunta destaca el hecho que en la confección del reglamento y plan docente, hubo dos factores que fueron decisivos y que encierran el espíritu con que se ha trabajado:

a) La carencia prácticamente absoluta de antecedentes o experiencias en qué basar el estudio de la escuela, tanto en el ámbito nacional como internacional, y

b) La necesidad de poner en marcha la escuela en atención a la urgencia que requiere el adiestrar al personal, siendo ésta la razón por la cual se proyectó en la forma más simple posible, para evitar que la multitud de detalles, especialmente técnicos, le impidan su nacimiento.

/El plan

El plan docente se proyectó teniendo presente el no caer en el error de restringir la escuela a la capacidad de enseñanza de los funcionarios de la empresa, sino buscando la profesionalización de la función portuaria, incluyéndose por ello, materias de técnica portuaria comparada y ramos humanísticos, que requerirán la presencia de profesores ajenos a la Empresa Portuaria de Chile.

La Comisión Conjunta se hace un deber en expresar su reconocimiento al señor Miguel Villa Ubierna, por el asesoramiento y valioso aporte, garantizado por su gran experiencia y que permitió llevar a feliz término el trabajo de la Comisión.

Finalmente, la Comisión Conjunta manifiesta su complacencia al Director de la Empresa Portuaria, señor Alejandro Patillo B., y al Administrador del puerto de Valparaíso, señor Carlos Vergara D., por la decisión de impulsar la puesta en marcha de la Escuela Portuaria, permitiendo a esta Comisión efectuar el estudio con todo tipo de facilidades.

Por la Comisión Conjunta Escuela Portuaria; resolución 28 de la dirección: Jaime López Campos; resolución 0307 de la administración del puerto de Valparaíso, Enrique Liberona Mardones; Manuel Cubillos Bustamante; Raúl Urzúa Marambio; Carlos Vives Leal; Carlos Manterola Carlson.

/1. Introducción

1. Introducción

Chile, país llamado a constituirse en una potencia marítima, por la extensión de su costa, por su marina mercante que se renueva y aumenta cada año, por su configuración geográfica larga y angosta, que le obliga a utilizar la vía marítima para su comercio nacional e internacional por ser ruta obligada para el transporte de mercaderías a países vecinos, comercio que se verá aumentado en forma extraordinaria gracias a convenios internacionales y a la integración de los pueblos americanos, no alcanza el desarrollo, especialmente portuario, que permita lograr ese nivel, y que con tanta generosidad le ofrece la madre naturaleza.

2. Análisis de la Empresa Portuaria

Los puertos chilenos, administrados y explotados por la Empresa Portuaria, se encuentran atrasados ante el avance vertiginoso del comercio marítimo, debido más que nada, a la falta de visión de quienes tienen el deber de cautelar los grandes intereses nacionales. No se trata de buscar culpables, sino señalar hechos y luchar por enmendar rumbos.

Es posible que el atraso portuario chileno se deba a la falta de recursos gubernamentales, a la carencia de los medios legales que le permita a la autoridad portuaria actuar con más autonomía, el que la Empresa Portuaria sea considerada servicio de utilidad pública, o bien, a que haya cambiado periódicamente de estructura y dependencia, la verdad es que por años, la actividad portuaria en Chile ha sido postergada, con el consiguiente perjuicio para el país.

Los puertos explotados por la Empresa Portuaria movilizaron en los tres últimos años un total de 13 093 403.1 toneladas de carga en operaciones de embarque y desembarque, tanto de comercio exterior como de cabotaje, faltando en este mismo período el tonelaje movilizado por concepto de operaciones complementarias que sumó 13 342 803.2 toneladas. Estas cifras reflejan la gravitación de nuestro servicio en la economía nacional.

/La carencia

La carencia de puertos que permitan una atención ágil y expedita a las naves, han significado los continuos recargos de seguros y fletes y que terminan por gravar los costos de las mercaderías, aun cuando es justo reconocer que también la burocracia administrativa tiene alguna incidencia en este hecho, la verdad es que son los puertos el factor decisivo.

La falta de medios materiales es un problema, tal vez solucionable a corto plazo, pero el descuido del factor humano ha sido, a nuestro juicio, el de mayor gravitación en la crisis portuaria; la carencia de personal profesional dedicado a las tareas portuarias es casi absoluta, no porque los trabajadores sean intrínsecamente deficientes, sino porque no se ha considerado al hombre como el factor más importante en el desarrollo portuario.

3. La empresa y su carencia de profesionales portuarios

La Empresa Portuaria nació para administrar, explotar y conservar los puertos, contando para ello con una organización que le permite ejercer la autoridad portuaria en el litoral chileno, sin embargo, reconociendo, como ya lo hemos señalado, que existen algunas trabas para su normal desenvolvimiento (falta de una mayor autonomía, exceso de burocracia, etc.), repetimos, que es la carencia de personal debidamente adiestrado el mayor de sus problemas, ya que la complejidad de la función portuaria es tan grande que difícilmente la empresa podrá aspirar a sortear su crisis sin que cuente con el personal adecuado.

La empresa se identifica por ser un servicio de explotación y es por ello que hablar de empresa portuaria, es hablar de explotación de puertos; es la atención a las naves y a la carga, su razón de ser; es la rápida y eficiente atención a las naves y una eficiente movilización de las mercaderías, la clave de su éxito; el resto, por muy importante que sea, no deja de ser actividad secundaria o complementaria. La administración y conservación de los puertos son factores que complementan la explotación.

El país cuenta con planteles suficientes como para entregar personal debidamente calificado para administrar y conservar empresas; existen

/profesionales

profesionales como abogados, técnicos mecánicos y electricistas, contadores, ingenieros, visitadoras sociales, etc., pero no existen técnicos en explotación de puertos. Nuestro país aún no cuenta con un establecimiento a ningún nivel que le entregue este tipo de profesional, por esta razón es que la Empresa Portuaria debe valerse de sus funcionarios más experimentados, o bien llegar a la improvisación, lo que nunca dará solución al problema; por el contrario, lo aumentará. Esta es la verdadera causa de su postración.

La crisis chilena es, quizá, la misma de la inmensa mayoría de los países americanos, ya que no existen tampoco en otras naciones establecimientos a nivel profesional que preparen técnicos en esta especialidad, lo que no es justificación para que nosotros no seamos los pioneros. La preparación de técnicos portuarios es de una urgencia que no resiste la más mínima discusión.

4. La capacitación portuaria

Las organizaciones internacionales hace bastante tiempo que comprendieron que el adiestramiento del personal portuario es necesario y urgente, y para esta afirmación señalamos los siguientes ejemplos:

La primera Conferencia Portuaria Interamericana efectuada en 1956 en San José, Costa Rica, en su resolución 13, acordó recomendar a sus miembros "el fomento y desarrollo de los estudios portuarios hasta llegar a la cátedra universitaria".

En 1957 se celebra en Wáshington la reunión del Comité Interamericano de Representantes de los Presidentes, que en resolución 5 acordó recomendar al Consejo de la OEA el estudio de un "centro interamericano de investigaciones técnicas y adiestramiento en todos los medios del transporte".

En 1958, en la primera reunión del Comité Técnico Permanente de Puertos (CTPP) efectuada en Wáshington, recomendó "crear una escuela para la enseñanza del transporte", destacando la necesidad de incluir la "especialidad portuaria".

La segunda reunión del CTPP, efectuada en Montevideo en 1959, resolvió que las funciones de administrar y explotar puertos "son profesionales y requieren especialización".

La tercera reunión del CTPP efectuada en Wáshington en 1961, insiste de nuevo en "la profesionalización de las operaciones portuarias".

/Después

Después de la tercera reunión del CTPP, se reunía la ALALC, en diciembre de 1961, acordando designar al Comité Ejecutivo Permanente del Tratado (CEP) para que convocara a una reunión de expertos en transporte marítimo y fluvial para el 16 de julio de 1962. Esta reunión de expertos portuarios acordó en resolución 18, que en el cuarto punto declara "recomendar la creación de escuelas nacionales de capacitación para técnicos portuarios y el manipuleo de la carga, promoviendo el consiguiente intercambio de expertos y técnicos para su perfeccionamiento".

Conviene destacar que este acuerdo nació a raíz de la experiencia chilena que había puesto en marcha su Escuela Portuaria en el mes de enero de 1962, como lo informara el delegado chileno don Miguel Villa U.

El 21 de mayo de 1963 se reúne la segunda Conferencia Portuaria Interamericana en Mar del Plata, República Argentina y que en resolución 10, número 4, declara "recomendar a los estados miembros que todavía no lo hayan hecho, que adopten un sistema por el cual las tareas de administración, operación y desarrollo de los puertos del país, en todas sus escalas jerárquicas, sean ejercidas por su personal especializado y formado profesionalmente para este tipo de trabajo mediante cursos de capacitación".

Lo expuesto anteriormente está indicando cuál es la tarea de los países miembros de esas organizaciones internacionales; Chile es uno de ellos.

5. Escuela portuaria de Chile

a) Antecedentes

Nuestro país aún no ha llegado a consumar los acuerdos a los cuales se ha comprometido. Sin embargo han sido los trabajadores quienes se han preocupado en hacer realidad esta añeja aspiración, no por cumplir compromisos internacionales --ya que es a la empresa a quien le corresponde hacerlo-- sino como resultado de su propia experiencia; son los trabajadores, especialmente los empleados, quienes sufren en carne propia la falta de conocimientos técnicos, son ellos los que aspiran a profesionalizar la función portuaria.

/Los torneos

Los torneos nacionales efectuados por los empleados en Antofagasta y Valparaíso acordaron y ratificaron su anhelo de contar con una Escuela Portuaria, siendo esta una de sus plataformas de lucha de mayor contenido doctrinario.

A solicitud de un grupo de funcionarios de la Dirección, se dictó la resolución 7 de 6 de enero de 1962, que dio creación al Centro de Capacitación Portuaria, el cual tuvo una efímera existencia.

El 23 de marzo de 1966 se dictó la resolución 394, de la dirección, a solicitud de la Asociación Nacional de Empleados, para crear la escuela; el estudio evacuado por esta comisión no tuvo, desgraciadamente, ningún resultado positivo.

A solicitud de los empleados agrupados en el Comité de Faenas, el administrador del puerto de Valparaíso autorizó a los inspectores de faenas para asistir a un seminario dictado por el señor Miguel Villa U., el cual versó sobre "Explotación comercial de puertos", en el mes de diciembre de 1966.

El 9 de enero de 1968 el actual director, señor Alejandro Patillo, dictó la resolución 28, para que una comisión estudiara la puesta en marcha de la escuela; posteriormente el administrador del puerto de Valparaíso, señor Carlos Vergara D., en resolución 0307 de 9 de mayo de 1968, nombró en comisión, a un grupo de funcionarios para colaborar con la Comisión de la resolución 28.

b) Reglamento, plan docente y varios

El reglamento y plan docente que se recomienda para la futura escuela portuaria, está inspirado en el interés demostrado en tantos años por los empleados portuarios. Se sugiere una escuela que brinde iguales posibilidades a todos los funcionarios y facilite el adiestramiento a los obreros, con miras a la profesionalización de la función portuaria y al perfeccionamiento de los operarios.

El plan docente se caracteriza porque en el curso básico se persigue nivelar los conocimientos portuarios de carácter general y entrega un mayor

/número de

número de horas a los ramos humanísticos, con el fin de preparar a los alumnos que lleguen a los cursos medio y superior.

En el curso medio se profundizan los ramos técnicos portuarios, con un mayor número de horas para estas materias y se mantienen los ramos humanísticos con el objeto de elevar, paralelamente, los conocimientos técnicos con la cultura general de los educandos.

El curso superior tiene una notoria preeminencia de especialidad portuaria y un mínimo de horas dedicadas a los ramos humanísticos, apareciendo los estudios comparados sobre la actividad portuaria, llegando a materias que son de técnica superior o especializadas.

Los egresados tendrán oportunidad de optar al título de Técnico Portuario, en distintas especialidades, creando de esta manera una auténtica carrera funcionaria.

Se ha tenido especial cuidado en no hacer exigencias de un mínimo de escolaridad, por ser este un factor discriminador para los funcionarios, habida consideración de la forma en que se ha incorporado a la Empresa la mayoría de los empleados, sin embargo, en el futuro la escuela deberá necesariamente exigir un mínimo de estudio a los postulantes.

La escuela contará con cursos de extensión que facilitará, tanto a ella como a la empresa, utilizar sus servicios para casos especiales.

c) Recomendaciones finales

Es indispensable que la empresa entregue los medios necesarios, tanto materiales como humanos, para su pronta puesta en marcha, siendo los de mayor urgencia los siguientes:

Contratación del director de la escuela.

Contratación de pedagogos que adiestren a los futuros profesores de la escuela.

Agilizar la habilitación del local destinado a la escuela.

Dotar a la escuela de los muebles y útiles necesarios.

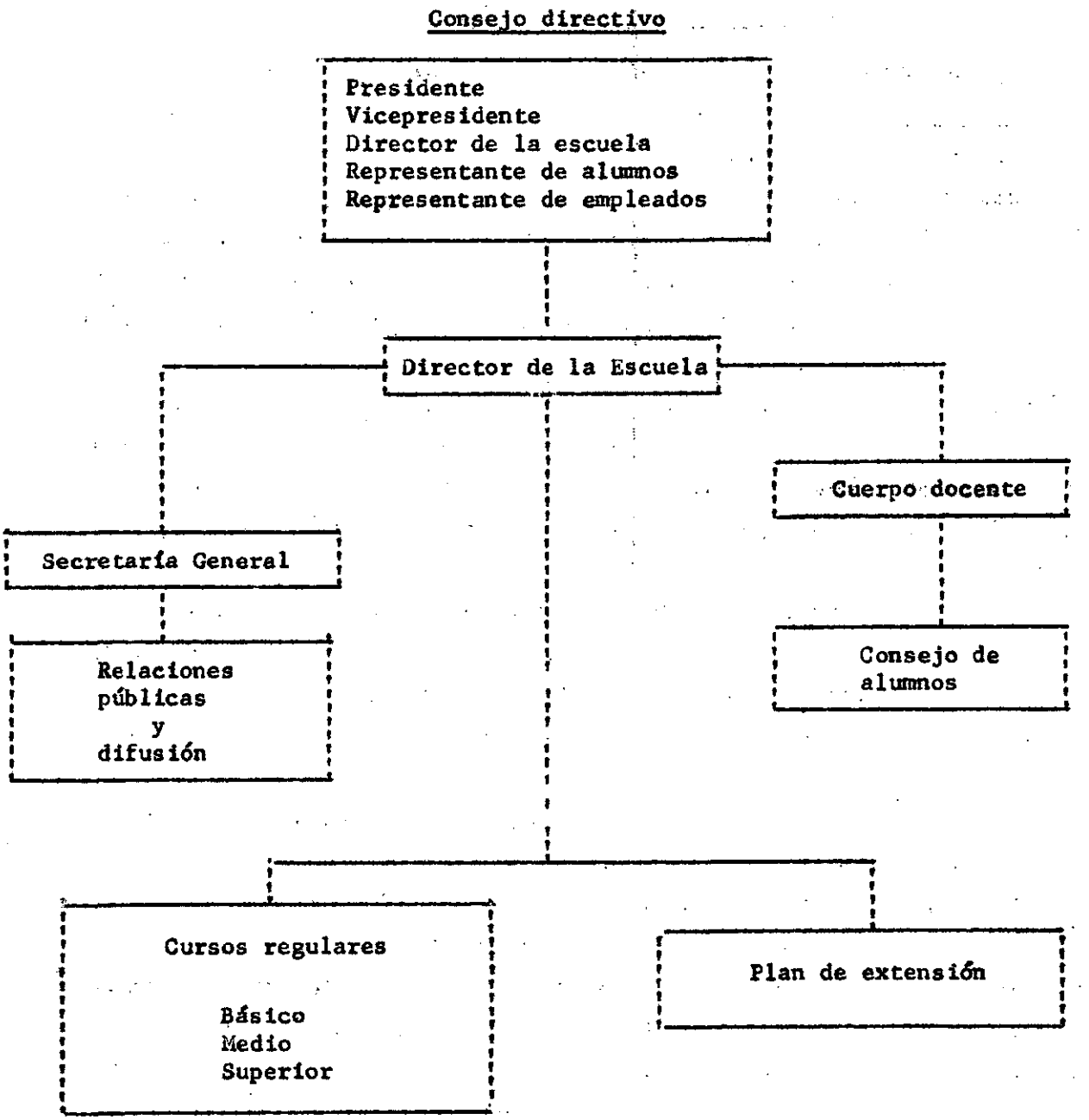
/La destinación

La destinación de tres funcionarios administrativos para atender la Secretaría General y Relaciones Públicas y Difusión.

Finalmente, es conveniente que la empresa dote lo más pronto posible a la Escuela del siguiente material: 50 sillones tipo universitario; 2 pizarrones pedestal, color negro de 3 x 2 metros; 2 máquinas de escribir; 3 escritorios con sus respectivas sillas; 1 kardex metálico; 1 proyector de diapositivas con sus implentos; 1 grabadora portátil; 1 corchetera; 1 perforador; estantería para la biblioteca y material didáctico y de consulta.

/ORGANIGRAMA

ORGANIGRAMA DE LA ESCUELA PORTUARIA



/PROYECTO

PROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA ESCUELA PORTUARIA DE CHILE

TITULO I

Objeto y finalidades de la Escuela

Artículo 1. La Escuela Portuaria creada por resolución __ de fecha _____ sera una institución de enseñanza que dependerá de la Empresa Portuaria de Chile.

Funcionará permanentemente en un local otorgado por la Empresa, procurándose que éste se encuentre ubicado dentro del recinto portuario o en sus inmediaciones. Asimismo, la Empresa con cargo a su presupuesto proveerá el mobiliario, equipo, biblioteca técnica, útiles y materiales que se precisen para su funcionamiento.

Artículo 2. Se reconoce a todos los servidores de la Empresa igualdad de derecho para ingresar a la Escuela y para seguir los cursos regulares y los del plan de extensión que se programen, sin distinción, privilegio o discriminación alguna, dentro de las normas generales que el presente Reglamento establece.

Artículo 3. Tendrá como objetivo impartir enseñanza teórica y práctica sobre las actividades portuarias y de aquellas que se relacionen con éstas, como asimismo, las enseñanzas generales de tipo humanista que contribuyen a perfeccionar los conocimientos portuarios y culturales del personal de empleados y obreros de la Empresa.

Artículo 4. Su finalidad será regular la carrera funcionaria hasta lograr la profesionalización de sus educandos.

Con la organización y funcionamiento de la Escuela, la Empresa ofrece a su personal una vía sistemática para desarrollarse técnica y culturalmente como una de las formas más efectivas de dignificar la función portuaria y de lograr un alto grado de eficiencia en la explotación, administración y conservación de los puertos.

/TITULO II

TITULO II

De su estructura

Artículo 5. La Escuela Portuaria estará constituida de la siguiente forma:

a) Un Consejo Directivo, compuesto por cinco miembros: un Presidente; un Vicepresidente; el Director de la Escuela; un representante del alumnado y un representante de la Asociación Nacional de empleados portuarios de Chile;

b) El Director de la Escuela, quien dependerá directamente del Consejo Directivo;

c) El cuerpo docente;

d) El alumnado agrupado en el Consejo de Alumnos;

e) Los cursos regulares, constituidos por: básico; medio y superior o de especialidad;

f) Plan de extensión, constituido por: cursos de capacitación; seminarios; foros; charlas, etc.;

g) Una Secretaría General que contendrá además, Relaciones Públicas y Difusión.

TITULO III

1. Del Consejo Directivo

Artículo 6. Los cargos de Presidente y Vicepresidente serán ejercidos por el Director de la Empresa Portuaria y por el Administrador del puerto de Valparíso, respectivamente.

Artículo 7. El Director de la Escuela será designado por el Director de la Empresa Portuaria, eligiéndolo de una terna propuesta por el Consejo de Profesores.

Artículo 8. El representante del alumnado, quien será elegido directamente por ellos y el representante de los empleados, quien será designado por la Asociación Nacional de Empleados Portuarios de Chile.

Artículo 9. El Consejo Directivo celebrará una sesión mensual ordinaria; además todas las sesiones extraordinarias que se convoquen por decisión del Presidente o a requerimiento de dos de sus integrantes.

/Para sesionar,

Para sesionar, el Consejo Directivo requerirá un quórum de tres de sus miembros presentes.

Todos los consejeros tendrán derecho a voz y voto; sin embargo, cuando se vote la cuenta de uno de ellos, éste no tendrá derecho a voto.

Artículo 10. Son funciones y atribuciones del Consejo Directivo:

a) Aprobar el plan general de estudios de la Escuela;

b) Aprobar los presupuestos corrientes y de capital que presente el Director de la Escuela;

c) Contratar a los profesores y profesionales que sean necesarios y fijar el monto de sus honorarios;

d) Promover a los educandos, eliminar alumnos y/o profesores a solicitud del Director de la Escuela;

e) Fiscalizar el normal funcionamiento de la Escuela y velar por su prestigio y progreso;

f) Sancionar a profesores y alumnos que infrinjan las disposiciones de la Escuela y las establecidas en el presente reglamento;

g) Pronunciarse sobre la memoria y el balance anual que rinda el Director de la Escuela y sobre las materias que éste presente para su estudio y resolución del Consejo Directivo;

h) Presenciar los exámenes de término de los cursos cada vez que lo juzgue conveniente y asistir a los actos públicos de entrega de los certificados de promoción o de títulos;

i) Ejercitar cualquiera acción administrativa superior que sea necesaria para el mejor funcionamiento de la Escuela.

2. Del Presidente del Consejo Directivo

Artículo 11. El cargo de Presidente del Consejo Directivo, que es ejercido por el Director de la Empresa Portuaria, podrá ser ocupado por la persona que, por razones especiales, lo subrogue legalmente en su cargo de Director de la Empresa. También en caso de ausencia u otro tipo de imposibilidad que no le permita asistir a las sesiones del Consejo Directivo, podrá delegar en el Subidrector de la Empresa.

/Artículo 12.

Artículo 12. Son funciones y atribuciones del Presidente del Consejo Directivo:

a) Presidir y dirigir las sesiones del Consejo;

b) Designar Director Subrogante de la Escuela, ciñéndose a las normas establecidas en los artículos 14 y 19 del presente reglamento;

c) Firmar, conjuntamente con el Director de la Escuela los certificados de promoción;

d) Firmar las actas del Consejo Directivo, conjuntamente con el Secretario;

e) Dar cumplimiento a los compromisos que la Escuela contraiga con la Empresa;

f) Cuando la materia en debate sea contraria a la legislación, reglamento o disponibilidades presupuestarias de la Empresa, podrá suspender su discusión o vetar por escrito los acuerdos a que se hubiere arribado, sin perjuicio de adoptar las medidas que estén a su alcance para encontrar otra forma de solución del problema planteado.

Artículo 13. El Presidente del Consejo Directivo es subrogado automáticamente por el Vicepresidente en casos de ausencia, con las mismas atribuciones.

3. Del Director de la Escuela Portuaria

Artículo 14. Para optar al cargo de Director de la Escuela, los postulantes deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Ser funcionario o exfuncionario de la Empresa Portuaria con un mínimo de cinco años de servicios y haber ejercido dos años como profesor titular de la Escuela.

b) Haber observado una conducta intachable en la Empresa y en la Escuela y poseer probados conocimientos portuarios.

Artículo 15. Los que cumplan con los requisitos señalados anteriormente, estarán en condiciones de integrar, voluntariamente, una lista de la cual el cuerpo docente, por votación directa y unipersonal, decidirá las tres primeras mayorías que serán las que integrarán la terna que será sometida a consideración del Director de la Empresa, quien decidirá, de conformidad a lo establecido en el artículo 7 del presente reglamento.

/Artículo 16.

Artículo 16. El Director de la Escuela durará en el cargo tres años y podrá ser designado para un nuevo período indefinidamente.

Artículo 17. Antes del 1o. de octubre de cada año, el Director de la Escuela enviará al Consejo Directivo los presupuestos corrientes y de capital de la Escuela, para el año siguiente.

Artículo 18. El Director de la Escuela deberá someter anualmente a consideración del Consejo Directivo, dentro de un plazo de treinta días después de finalizado el año académico, la memoria y el balance anual de sus actividades.

Artículo 19. En los casos de ausencia o imposibilidad transitoria del Director de la Escuela, será subrogado por el profesor titular que él designe. Si la ausencia o impedimento fuese por un plazo superior a un mes, la designación como suplente, deberá ser hecha por el Presidente del Consejo Directivo.

Artículo 20. Son funciones y atribuciones del Director de la Escuela:

a) Preparar y presentar al Consejo Directivo los planes de organización y funcionamiento de la Escuela y los programas de estudio de cada uno de los cursos que se apruebe dictar, velando porque éstos se apliquen correctamente;

b) Cumplir y hacer cumplir los acuerdos del Consejo Directivo;

c) Controlar a profesores y alumnos del fiel cumplimiento de sus obligaciones;

d) Desempeñar la función de Jefe de Estudios de la Escuela, con facultad para resolver por sí mismo los problemas urgentes de carácter general;

e) Admitir la matrícula de los interesados y disponer su ingreso a los respectivos cursos;

f) Dictar aquellos cursos que el Consejo Directivo le encomiende;

g) Convocar y presidir el Consejo de Profesores;

h) Presidir la Comisión Examinadora de alumnos, como a su vez, las que deban pronunciarse y calificar las Memorias que presenten los egresados de los Cursos Superiores o de Especialidades;

/i) Presidir

i) Presidir la Comisión que deba tomar el Examen de Grado a los egresados del Curso Superior que hayan aprobado su Memoria;

j) Firmar los Certificados de Estudio y Promoción, conjuntamente con el Presidente del Consejo;

k) Representar a la Escuela en todas sus actividades internas y las externas que le delegue el Consejo Directivo;

l) Administrar los bienes de la Escuela;

m) Cuidar del orden y disciplina en el recinto de la Escuela, del cumplimiento de los horarios, aplicando sanciones cuando dé lugar o sancionar a solicitud de los profesores, amonestando o suspendiendo a aquellos alumnos que incurran en faltas por incumplimiento de las disposiciones del Consejo Directivo, del mismo Director o de sus profesores;

n) Eliminar los alumnos que incurran en las faltas establecidas en el artículo 29 del presente reglamento;

ñ) Designar instructores para las clases prácticas;

o) Adquirir bienes y útiles para la Escuela hasta el monto que fijará previamente el Consejo Directivo;

p) Firmar toda la documentación oficial de la Escuela;

q) Autorizar los sobrétiempos a que dará lugar el servicio que presten los funcionarios permanentes de la Empresa cuando se desempeñen también como profesores y a los funcionarios administrativos de la Escuela.

TITULO IV

Del cuerpo docente

Artículo 21. El cuerpo docente estará formado por: a) profesores titulares; b) profesores ayudantes, y c) instructores.

Para desempeñarse como profesor titular o como ayudante deberán acreditarse como mínimo cinco años de servicio.

Artículo 22. Los profesores titulares serán: a) funcionarios que se desempeñen como profesores; b) especialistas o expertos portuarios contratados a honorarios, y c) profesores de estado no funcionarios, contratados a honorarios.

/Artículo 23.

Artículo 23. Los profesores ayudantes se desempeñarán preferentemente en las clases de práctica y como reemplazantes del titular por ausencia de éste. Tendrán preferencia en la designación como profesores titulares cuando se debe proveer una vacante o para ser designados en asignaturas que se creen en el futuro.

Artículo 24. Los instructores serán designados por el Director de la Escuela y se desempeñarán en las clases prácticas exclusivamente, pudiendo ser empleado u obrero de probada experiencia y capacidad. Se elegirán de preferencia, si se trata de obreros, jefes de grupo, jefes de talleres, capataces primeros, etc.

Artículo 25. Son funciones y atribuciones de los profesores:

a) Presentar al Director de la Escuela, en forma previa al Programa de Estudio de su curso;
b) Dictar puntualmente las clases que les correspondan;
c) Tomar la asistencia de los alumnos, al comienzo de cada clase;
d) Hacer pruebas periódicas, tanto verbales como escritas, y asignar notas a estas pruebas para controlar el grado de progreso de los alumnos;
e) Efectuar las pruebas trimestrales y exámenes finales, asignando las notas correspondientes;
f) Entregar oportunamente al Director de la Escuela las planillas de resultados y el libro de asistencia, señalados en las letras precedentes;
g) Asistir a los Consejos de Profesores que convoque el Director de la Escuela;
h) Dar cuenta inmediatamente al Director de la Escuela de cualquier irregularidad o anomalía que constaten en el desempeño de sus funciones.

TITULO V

De los alumnos

Artículo 26. Los postulantes para ingresar a la Escuela, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Ser funcionarios de la Empresa Portuaria con un mínimum de dos años en el servicio;

b) Elevar solicitud de incorporación por escrito al Director de la Escuela;

c) No estar calificado en menos de lista dos.

Artículo 27. Si los postulantes que cumplen con los requisitos anteriores excedieran la capacidad de matrícula de la Escuela, se procederá a seleccionarlos ciñéndose a las siguientes normas.

a)	Antigüedad en el servicio:	30 puntos para 20 años o más;
b)	Examen de selección:	50 puntos para nota máxima;
c)	Estudios:	20 puntos para 6 horas diarias, (equivalente o más).

Esta tabla se aplicará proporcionalmente de acuerdo a los antecedentes finales de cada uno de los postulantes. Para la aplicación de la tabla, en el caso de la antigüedad, se tendrá presente que por cada mes completo que exceda el año cumplido se les sumarán 0.125 puntos.

Artículo 28. La matrícula será absolutamente gratuita y no será exigible cuota o pago alguno a los alumnos.

Artículo 29. Los alumnos que tengan una asistencia inferior al 75 por ciento de las horas totales del curso, no podrán presentarse al examen de término, informándose al Director de la Empresa de estas eliminaciones.

Del mismo modo, los alumnos que falten a más del 30 por ciento de las horas de clase dentro de un período mensual, serán eliminados del curso, informándose al Director de la Empresa.

/Artículo 30.

Artículo 30. Son obligaciones de los alumnos:

a) Asistir regularmente a clases;

b) Acatar lo dispuesto por el Consejo Directivo, Director de la Escuela y profesores;

c) Rendir pruebas de suficiencia verbales o escritas.

d) Observar en todo momento respeto a sus superiores y compañeros, esforzándose por pretigiar y honrar a la Escuela en todos sus actos;

e) No les estará permitido inmiscuir la política, religión, gremio o cualquier otro acto ajeno a las actividades de la Escuela;

f) Cumplir las tareas que se les eñalen y aprovechar al máximo las enseñanzas que reciban.

TITULO VI

De los cursos regulares

Artículo 31. Los cursos regulares estarán compuestos de:

a) Curso básico;

b) Curso medio, y

c) Curso superior o de especialidad.

Artículo 32. El curso básico será común para todos los funcionarios de la empresa y contemplará conocimientos generales sobre el transporte marítimo, facilidades portuarias, organización y funcionamiento de la Empresa Portuaria de Chile y ramos humanísticos.

Al término del curso, se otorgará certificado de promoción a quienes hayan aprobado las pruebas finales en la forma que más adelante se indica.

Artículo 33. El curso medio comprenderá ramos técnicos portuarios y humanísticos.

Sólo podrán matricularse en el curso medio quienes hayan recibido certificado de promoción del curso básico.

Al término del curso, se otorgará certificado de promoción a quienes hayan aprobado las pruebas finales en la forma que más adelante se indica.

/Artículo 34.

Artículo 34. El curso superior comprenderá ramos de técnica portuaria avanzada y especializada en explotación de puertos, además, ramos humanísticos, y organización de empresas.

Sólo podrán matricularse en el curso superior los alumnos que hayan obtenido el certificado de promoción del curso medio.

Al término de este curso se otorgará un certificado de egresado, a los alumnos que hayan aprobado los exámenes finales en la forma que se indica más adelante.

Artículo 35. Los egresados del curso superior deberán presentar una memoria escrita sobre un tema portuario o conexo con tal actividad, tema que someterá previamente a la aprobación del Director de la Escuela. Esta memoria será examinada por una comisión presidida por el Director de la Escuela y dos profesores del respectivo curso superior y podrá recibir uno de los siguientes calificativos:

a) Aprobada por distinción unánime;

b) Aprobada, o

c) Insuficiente.

Artículo 36. Quienes hayan presentado su memoria y obtenido alguna de las dos primeras calificaciones señaladas precedentemente, se presentarán a rendir un examen de grado, ante una comisión que será presidida por el presidente del consejo directivo y que integrarán el director de la Escuela y dos profesores titulares.

Si aprobaran este examen, se les otorgará el título de técnico portuario.

Artículo 37. Los reglamentos de escalafones y ascensos del personal de la empresa portuaria deberán oportunamente considerar el requisito de la posesión de este título para resolver ascensos a jefes de departamento, Administrador de puerto o jefes de operaciones de un puerto que movilice más de 300 000 toneladas de carga anual.

Artículo 38. Las clases de curso básico, tendrán una duración de dos horas diarias, de lunes a viernes de cada semana.

Las clases del curso medio y superior tendrán una duración de cuatro horas diarias, de lunes a viernes de cada semana.

/Artículo 39.

Artículo 39. Los horarios se confeccionarán de manera que todos los cursos contengan un 50 por ciento de su duración en horas ordinarias de trabajo y el otro 50 por ciento en horas libres del personal, con el objeto de que haya igual aporte de esfuerzo, tanto de la empresa como de los alumnos participantes.

Artículo 40. Las notas que se asignen a las interrogaciones verbales, a las pruebas escritas; parciales y trimestrales y al examen final, tendrán los siguientes valores:

7 Excelente
6 Muy bueno
5 Bueno
4 Suficiente
3 Insuficiente
2 Malo
1 Muy malo

Artículo 41. El promedio de las notas parciales que se hayan otorgado durante un trimestre, se sumarán con las notas trimestrales; la mitad de esa suma será la nota del trimestre.

Artículo 42. Del mismo modo, el promedio de las tres notas trimestrales, se sumarán a la nota del examen final; la mitad de esa suma será la nota de término o definitiva.

TITULO VII

Del plan de extensión

Artículo 43. La escuela dictará cursos de extensión sobre materias relacionadas con las actividades portuarias y culturales que estén o no consideradas en los cursos regulares.

Artículo 44. Los participantes en los cursos de extensión no podrán optar a promoción ni título alguno, salvo certificado de asistencia.

/Artículo 45.

Artículo 45. Extensión tendrá a su cargo promover conferencias, foros, seminarios, o cualquier otra actividad de carácter cultural, como a su vez, dictar cursos especiales al personal de empleados y obreros, tanto en Valparaíso, dirección u otros puertos, de acuerdo con las siguientes motivaciones:

a) En cumplimiento a programas trazados por el Consejo Directivo;

b) Por razones de servicio;

c) A solicitud de los puertos operados por la Empresa, previo consentimiento del consejo directivo.

TITULO VIII

De la Secretaría General, Relaciones Públicas y Difusión

Artículo 46. Secretaría general. El secretario será designado y removido por el Director de la Empresa, eligiéndolo entre el personal de empleados administrativos del servicio.

Dependerá directamente del Director de la Escuela y desempeñará las siguientes funciones:

a) Mantener al día toda la documentación de la Escuela, libros de notas, de asistencias de alumnos y profesores, comunicando periódicamente al Director de la Escuela las novedades que se produzcan.

b) Conservar la biblioteca técnica, manteniendo un inventario valorizado de todos los textos y documentos existentes.

c) Mantener al día un archivo que contenga la relación completa de profesores, alumnos y personal administrativo de la Escuela, con sus respectivos domicilios particulares y antecedentes personales que se exijan.

d) Atender a profesores y alumnos, funcionarios y personas ajenas al servicio, en las consultas sobre programas de estudios administración o cualquier otra actividad que desarrolle la Escuela.

d) Cumplir las labores administrativas que el Director de la Escuela le encomiende.

f) Tomar actas y actuar como secretario del Consejo Directivo y del consejo de profesores.

/Artículo 47.

Artículo 47. Relaciones públicas y difusión. Dependerá de la Secretaría General y cumplirá con las siguientes funciones:

a) Dar a conocer las actividades de la Escuela dentro de la empresa y hacia el exterior, elaborando circulares, propaganda, panfletos, etc.

b) Promover el intercambio de conocimientos portuarios, técnicos y administrativos, con instituciones fiscales o centros de igual naturaleza de otros servicios, con el gobierno, organismos internacionales, etc.

c) Será labor permanente de esta oficina lograr la trascendencia de la Escuela y que esté siempre presente en cualquier acontecimiento relacionado con la Empresa o las actividades portuarias en el ámbito nacional o internacional, cuando el Consejo Directivo lo determine.

TITULO IX

Disposiciones generales

Artículo 48. Los profesores podrán ser funcionarios de la propia Empresa, sin embargo, cuando se trate de disciplinas o especialidades en las cuales el servicio no tenga personal disponible, como asimismo, de ramos de cultura humanística, los profesores requeridos se contratarán a honorarios, con cargo a los fondos del presupuesto de gastos corrientes de la Empresa.

Artículo 49. La Escuela responderá con cargo a su presupuesto, de toda pérdida o daño que sufran los útiles y bienes recibidos de la Empresa.

Artículo 50. La Escuela por intermedio de cursos de capacitación dictará clases al personal de obreros de la Empresa, de acuerdo a como lo planifique el Consejo Directivo, atendiendo a las disponibilidades materiales y económicas del establecimiento.

Artículo 51. La Escuela podrá recibir alumnos extranjeros de conformidad a convenios internacionales o por becas extendidas por la Empresa Portuaria o el gobierno.

En todo caso, para optar al título de Técnico Portuario deberán someterse al mismo régimen del alumnado regular, salvo en lo que respecta a incorporación.

/Artículo 52.

Artículo 52. El plan docente de la Escuela podrá ser modificado cada año, antes del comienzo del año académico y salvo en casos excepcionales, debidamente calificados por la unanimidad del Consejo Directivo, se podrá introducir materias nuevas en pleno período de estudio.

Artículo 53. Las modificaciones que se introduzcan al presente reglamento, tendrán que ser aprobadas por la unanimidad de los miembros del Consejo Directivo, reunidos para este efecto.

Artículos transitorios

Artículo 1. El Consejo Directivo, en reglamento especial, fijará las normas sobre promoción o reprobación de los alumnos, estableciendo las notas mínimas; los ramos y cursos que se puedan repetir y en qué condiciones.

Este reglamento deberá ser aprobado en un plazo no superior a treinta días, contados desde la creación de la Escuela.

Artículo 2. En atención a la suma urgencia que tiene la Empresa de contribuir a la tecnificación de su personal, y siendo esta urgencia más marcada en lo relativo a las operaciones portuarias en Valparaíso, la Escuela iniciará sus labores de inmediato con el curso básico para el personal de faenas y, posteriormente, continuará con el personal de almacenes, procurando incorporar en horarios especiales, al personal de otros puestos.

Artículo 3. Mientras no egrese la primera promoción de técnicos portuarios, no habrá incompatibilidad para desempeñarse como profesor de la Escuela y como alumno de la misma.

Artículo 4. Para iniciar sus actividades, el Director de la Empresa designará, por única vez, al Director de la Escuela, sin sujeción a lo dispuesto en los artículos 7 y 15 del presente reglamento. Igualmente, el Director de la Empresa designará, por una sola vez, a los profesores titulares y ayudantes. Después de cumplido el primer año académico, los profesores titulares y ayudantes, serán designados por concurso, respetando lo establecido en los artículos 21, 22 y 23 del presente reglamento.

Artículo 5. Los funcionarios que se desempeñen como profesores no recibirán renta extra alguna, con excepción del sobretiempo señalado en el artículo 20, letra q), de este reglamento, mientras la Escuela no cuente con financiamiento adecuado.

/El Consejo

El Consejo Directivo será el encargado de velar porque en el futuro, estos profesores reciban el estímulo a que se hagan merecedores por sus delicadas funciones.

Artículo 6. Mientras la Escuela no cuente con financiamiento para su normal funcionamiento, podrá cobrar derechos por matrícula y cuotas mensuales de un valor no superior al 6 por ciento y 2 por ciento del sueldo base del último grado del escalafón administrativo, respectivamente.

PLAN DOCENTE

I. Curso básico

1. Introducción a las actividades técnicas portuarias

a) Generalidades del transporte marítimo
b) Las instalaciones portuarias
c) La administración portuaria
d) La operación de puertos
e) El almacenaje
f) Mantenimiento portuario
g) Administración de personal y remuneraciones
h) Seguridad
i) Financiamiento del puerto
j) La aduana y los puertos
k) Otros organismos conexos
l) La empresa portuaria
   i) Origen y organización actual
   ii) Las administraciones de puertos
m) El departamento de operaciones
n) Las funciones operacionales

2. Materias humanísticas

a) Matemáticas
b) Castellano
c) Inglés
d) Geografía de Chile

Duración del curso: julio a noviembre del presente año
Total horas de clases: 212 a razón de dos horas al día

/II. CURSO

II. CURSO MEDIO

MATERIAS TECNICAS

1. Legislación portuaria y aduanera (1a. parte)
   - D.F.L 290. Leyes, decretos y resoluciones conexas
   - D.F.L.338. Estatuto administrativo
   - Ordenanza de aduana
   - Leyes previsionales

2. Elementos marítimos
   - Náutica
   - Maniobras
   - Estiba
   - Cosmografía y oceanografía elemental

3. Organización y métodos (1a. parte)
   - Procesos administrativos y flujo de documentos
   - Organización de empresas
   - Simplificación de procedimientos
   - Administración de personal
   - Estadística

4. Operaciones portuarias
   - Movilización
   - Almacenaje (depósito, custodia y entrega de carga)
   - Uso de equipo

5. Finanzas portuarias
   - Presupuesto
   - Remuneraciones y tarifados
   - Tarifas
   - Costos y control

/Materias

Materias humanísticas

Castellano
Matemáticas
Inglés
Geografía económica y política de Chile
Economía política

Duración del curso: Un año académico

Número de clases diarias: Cuatro, de lunes a viernes.

III. CURSO SUPERIOR

MATERIAS TECNICAS

1. Legislación portuaria y aduanera (2a. parte)
   Ordenanza de aduana
   Código de comercio
   Tratados internacionales
   Seguros
2. Transporte marítimo
   Pools, charters y fletamentos
   Mercados de fletes y conferencias de fletes
   Pasajes
   Compañías navieras y sus afines
3. Organización y métodos (2a. parte)
   Procesos administrativos y flujo de documentos
   Organización de empresas
   Simplificación de procedimientos
   Administración de personal
   Estadística
4. Técnica portuaria. Estudios comparados
   Movilización
   Almacenaje, 2a. parte
   Uso de equipo

/ 5. Costos

5. Costos portuarios

6. Conservación y mantenimiento

Almacén de materiales

Reparaciones

Mantenimiento

7. Derecho administrativo

Materias humanísticas

Castellano

Matemáticas

Inglés

Economía política

Duración del curso: Un año académico

Número de clases diarias: Cuatro, de lunes a viernes.

Apéndice 1

1. AL PROYECTO DE REGLAMENTO

Ejemplos de aplicación de la tabla señalada en el artículo 27 del reglamento de la Escuela Portuaria.

Primer ejemplo: Postulante con los siguientes antecedentes finales

a) Antigüedad en el servicio, 12 años

b) Nota de examen, un 4

c) Certificado de estudios, 4o. año hds.

a) para 20 años — 30 puntos
12 años — x puntos /

$$x = \frac{30 \times 12}{20} \qquad 18 \text{ puntos}$$

b) para nota 7 — 50 puntos
para nota 4 — x puntos /

$$x = \frac{50 \times 4}{7} = 28.57 \text{ puntos}$$

c) para 6o. hds. — 20 puntos
para 4o. hds. — x puntos /

$$x = \frac{20 \times 4}{6} = 13.33 \text{ puntos}$$

Total — 59.90 puntos

/Segundo

Segundo ejemplo:	Antigüedad:	8 años y 7 meses	
	Nota examen	4	
	Estudios	1er. hds.	
a) para	20 años	30 puntos	
	8 años	x puntos /	
	$x = \frac{30 \times 8}{20}$	= 12 puntos	
7 meses:	0,125 x 7	= 0,875	18.88 puntos
b) para nota	7	50 puntos	
para nota	4	x puntos /	
	$x = \frac{50 \times 4}{4}$	=	28.57 puntos
c) para	6 hds	20 puntos	
	1 hds	x puntos /	
	$x = \frac{20 \times 1}{6}$	=	3.33 puntos
		Total	44.78 puntos

/Apéndice 2

Apéndice 2

DEL DIARIO OFICIAL DE LA REPUBLICA DE CHILE

Santiago, 5 de abril de 1961
Pág. cuatro
Número 24.912

CALIFICA EQUIVALENCIA CON LOS ESTUDIOS EXIGIDOS POR EL DECRETO CON FUERZA DE LEY NUMERO 338 DE 1960, PARA OPTAR A UN EMPLEO PUBLICO

Número 1.334 Santiago, 15 de marzo de 1961

Visto lo dispuesto en el artículo 140 del Decreto con Fuerza de Ley número 338, de 1960; en el artículo 440 de la Ley número 11764, de 1954; el oficio número 1 474, de 8 de septiembre de 1960, de la Subsecretaría de Educación, y las notas número 343, de 13 de octubre del mismo año y número 51, de 8 de marzo de 1961, de la Superintendencia de Educación Pública.

DECRETO

1o. Califícanse como equivalentes al cuarto año de Humanidades y a la Licencia secundaria, para optar a un empleo público, los estudios, licencias, diplomas y títulos siguientes, en la forma que se indica:

A. Se considerarán como equivalentes al cuarto año de humanidades:

1) El cuarto año de la Enseñanza Normal;
2) El cuarto año de Enseñanza Comercial;
3) El quinto año de la Enseñanza Industrial o el título de Práctico Industrial en la especialidad; y el segundo año del Segundo Grado de Técnico, de acuerdo con el plan de estudios aprobado por Decreto número 6 750, de 30 de septiembre de 1936;
4) El quinto año de la Enseñanza Agrícola o el diploma de Práctico Agrícola Especializado, y
5) El quinto año de la Enseñanza Técnica Femenina o el diploma de Jefe de Taller.

/B. Se

B. Se considerarán como equivalentes a la Licencia Secundaria:

1) La Licencia de Profesor de Educación Primaria;
2) El sexto año de la Enseñanza Comercial;
3) El séptimo año de la Escuela de Artes Gráficas o el título de Técnico en la Especialidad respectiva, otorgado por la misma Escuela;
4) El séptimo año de la Enseñanza Agrícola o el título de Técnico Agrícola;
5) El séptimo año de la Enseñanza Técnica Femenina o el título de Técnica Cortadora o Técnica Diseñadora;
6) El título de Cortador Sastre que otorga la Escuela Nacional de Sastrería, y
7) El título de la especialidad respectiva, otorgado por las Escuelas dependientes de la Dirección de la Educación Profesional para optar a cargos de la administración pública, cuyo ejercicio requiera la capacitación técnica correspondiente.

2o. Los estudios realizados y las licencias, diplomas y títulos obtenidos con anterioridad a la vigencia de los actuales planes de estudios de las diversas ramas dependientes del ministerio de Educación Pública que sean semejantes a los señalados en el número 1 de este decreto se considerarán como equivalentes al cuarto año de Humanidades o la licencia de Educación respectiva.

3o. La equivalencia de estudios ofrecidos por el Estado en establecimientos educacionales que no dependen del ministerio de Educación será certificada conjuntamente por la Superintendencia de Educación Pública y la Dirección de Educación Pública y la Dirección de Educación que corresponda, previo estudio de los antecedentes, en cada caso.

REGISTRESE, TOMESE RAZON, COMUNIQUESE Y PUBLIQUESE

J. ALESSANDRI R. Eduardo Moore Montero

/Anexo V

Anexo V

RESOLUCION 58 (CEC) DEL CONSEJO ECONOMICO CENTROAMERICANO DEL TRATADO GENERAL DE INTEGRACION ECONOMICA

El Consejo Económico Centroamericano

Considerando que por lo dispuesto en el Artículo XX del Tratado General de Integración Económica, corresponde al Consejo Económico coordinar la política económica de los Estados Contratantes y dirigir la integración económica de los países centroamericanos;

Considerando que dentro del perfeccionamiento del Programa de Integración Económica Centroamericana se precisa realizar el esfuerzo requerido en materia de construcción, ampliación, mantenimiento, administración, operación y modernización de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de la región, para facilitar el manejo de las mercancías objeto de cabotaje intrazonal o de tráfico internacional;

Considerando que es conveniente para la región introducir ajustes que permitan a las autoridades portuarias de cada uno de los países el cumplimiento armónico de sus funciones para asegurar el aprovechamiento adecuado de los recursos de que disponen y facilitar así las labores que en el próximo futuro requerirá el perfeccionamiento de la Unión Aduanera en Centroamérica; y

Teniendo en cuenta las recomendaciones de la primera y la segunda reuniones del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, órgano subsidiario del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano,

Resuelve:

1. Crear, con el carácter de organismo técnico y asesor de este Consejo, la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, integrada por un representante propietario y un suplente de la entidad que en cada uno de los Estados Miembros del Tratado General tiene a su cargo la dirección superior y la administración de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de cada república centroamericana;

2. La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

a) Realizar los estudios indispensables para el establecimiento de una política de desarrollo portuario de carácter regional, especialmente en materia de construcción, ampliación, operación, mantenimiento, explotación, dirección y administración de los puertos nacionales, tendiente a asegurar que dichas actividades se realicen en la forma más económica y armónica posible y dentro de los más altos niveles de eficiencia;

/b) Formular

b) Formular recomendaciones sobre las actividades a que convendría dedicar atención preferente en los puertos de cada país --tráfico marítimo de altura, cabotaje intrazonal, servicios para la pesca, etc.-- en razón de sus características, su ubicación geográfica, sus instalaciones, sus facilidades de comunicación, zonas de influencia y facilidades de operación;

c) Estudiar y recomendar el establecimiento en la región de "puertos concentradores de carga", a fin de facilitar la consecución de los objetivos de la política comercial externa común. La Comisión establecerá con tal propósito los contactos que considere convenientes con las conferencias marítimas, líneas navieras y con cualquier otro organismo o empresa apropiados, tendientes a la implantación de itinerarios regulares y de tarifas equitativas, y mantendrá relaciones con los organismos encargados de la ejecución de aquella política, para coordinar adecuadamente sus actividades;

d) Determinar los factores que inciden en la formación de los costos de las terminales portuarias de cada país con el objeto de que, dentro de lo posible y teniendo en cuenta las características especiales de cada puerto, se fijen normas comunes sobre tarifas, derechos de muelle y demás tasas portuarias;

e) Sugerir normas uniformes centroamericanas para simplificar y racionalizar los trámites y documentación de las operaciones portuarias;

f) Realizar todos los esfuerzos necesarios que conduzcan a la pronta adopción de una legislación uniforme marítima y portuaria centroamericana;

g) Promover la adecuada preparación del personal que presta sus servicios en los puertos nacionales, para mejorar su rendimiento y la atención a los usuarios;

h) Coordinar los puntos de vista de las autoridades portuarias que integran la Comisión para garantizar su actuación armónica en las conferencias portuarias internacionales y en otras actividades de interés regional;

/i) Recomendar

i) Recomendar la adopción de medidas comunes de protección de los puertos de la región cuando las Conferencias o Empresas Navieras resuelvan exigir o aplicar sobretasas o no tomen en consideración, al fijar las tarifas, las mejoras que se hayan hecho en las terminales;

j) Formular recomendaciones sobre ayudas a la navegación y normas comunes sobre practicajes, remolcadores, etc. y procurar que tales servicios los presten empresas de capital centroamericano;

k) Promover el establecimiento de un sistema adecuado de comunicaciones entre los puertos centroamericanos;

l) Impulsar el cumplimiento de las recomendaciones de las Conferencias Portuarias Interamericanas, del Comité Técnico Permanente de Puertos, y de otras afines;

ll) Establecer relaciones de cooperación e intercambio con los consejos, asociaciones y comisiones portuarias semejantes, y en especial con los latinoamericanos;

m) Coadyuvar al estudio y a la localización de los lugares donde pudieran establecerse puertos capaces de servir a varios países centroamericanos;

n) Llevar a cabo las actividades que resulten de la presente resolución, ejecutar las decisiones que en materia portuaria adopte el Consejo Económico y cumplir los demás cometidos que dicho organismo le encomiende.

3. La Comisión celebrará las reuniones que estime necesarias y se reunirá en las ciudades de Centroamérica que ella misma determine.

4. La Comisión tomará decisiones y formulará recomendaciones con el voto concurrente de la mayoría de sus miembros. Cada país tendrá derecho a un solo voto, aunque tenga en la Comisión representadas varias autoridades portuarias.

5. La Comisión emitirá su propio reglamento interno.

6. Para el cumplimiento de sus cometidos, la Comisión contará con los servicios de los organismos de Integración Económica existentes, y en especial con los de la Secretaría Permanente del Tratado General, que será

/el medio

el medio natural de comunicación entre ella y el Consejo Económico Centroamericano y el Consejo Ejecutivo del Tratado General de Integración Económica Centroamericana.

7. Para el desempeño de sus actividades, la Comisión podrá utilizar estudios y trabajos realizados por otros organismos centroamericanos e internacionales, y les solicitará las colaboraciones que estime necesarias.

/Anexo VI

Anexo VI

CONTENIDO DE LOS CURSOS DEL PROGRAMA REGULAR DEL CENTRO NACIONAL DE PRODUCTIVIDAD DE MEXICO

(Manuel Ma. Contreras 133, México, D.F.)

AREA DE INGENIERIA INDUSTRIAL

I. CURSO DE SIMPLIFICACION DEL TRABAJO

¿Existen en su empresa algunos de los siguientes problemas?

Excesivas cargas de trabajo en algunos departamentos y en otros no

Demoras frecuentes en algunas fases del proceso de producción

Desperdicio de materiales

Proceso administrativo lento

Embotellamientos en la producción

De ser así es necesario aplicar la técnica de Simplificación del Trabajo que formará personal capaz de elaborar:

Diagramas de las operaciones del proceso

Diagramas del recorrido

Diagramas de hombre-máquina

Diagramas de actividades múltiples

De analizar sistemáticamente cualquiera operación y mejorar y normalizar los procedimientos, logrando así un franco abatimiento de los costos directos o indirectos de producción.

Duración del curso: 20 horas

/II. CURSO DE

II. CURSO DE TECNICAS DE SUPERVISION

El supervisor es un elemento clave en quien se delega la realización de los planes y programas de la empresa.

Su actuación como eslabón entre la gerencia y los trabajadores, tiene una importancia fundamental en los resultados.

El supervisor debe conocer su trabajo y sus responsabilidades. Debe tener habilidad para instruir, dirigir y mejorar los métodos de trabajo.

El Centro Nacional de Productividad, ofrece para adiestrar a sus supervisores, el curso de Técnicas de Supervisión, con una duración de 40 horas en sesiones de 4 horas diarias, durante 2 semanas. Este curso puede impartirse dentro de los locales de su empresa en las fechas más convenientes para ésta.

El contenido y explicación para cada uno de los temas que se tratan, es el siguiente:

1. Instrucción al trabajador (10 horas)

¿Cómo lograr que las decisiones que se tomen en la Empresa se cumplan cabalmente?

¿Cuál debe ser la naturaleza de las instrucciones que recibe el personal de su empresa?

¿Cómo el supervisor debe instruir a aquellos que están bajo su responsabilidad?

Claridad, sencillez y precisión resultan elementos indispensables que en nuestros días no pueden dejarse al empirismo.

Los temas fundamentales que se tratarán son los siguientes:

a) Cómo prepararse para instruir

La agenda de adiestramiento

Hojas de análisis de trabajo

Medio ambiente necesario para la instrucción

Preparación de lo necesario para instruir

b) Cómo instruir

Métodos para la correcta enseñanza de trabajadores

/2. Métodos

2. Métodos de trabajo (10 horas)

Un buen supervisor debe conocer los procesos, el equipo, la maquinaria, las instalaciones, las herramientas, los materiales, para elaborar un determinado producto; pero además debe tener la habilidad para mejorar los métodos de trabajo que habrán de traducirse en el aumento de la capacidad productiva, la disminución del esfuerzo y el abatimiento de los costos.

Este curso ofrece la oportunidad al supervisor de analizar sistemáticamente los procesos de fabricación para llegar al método mejor.

El contenido de este curso es el siguiente:

Estudio de la actividad productora

Método para simplificar el trabajo

- Cómo seleccionar el trabajo que deba ser analizado
- Cómo registrar el método actual
- Cómo analizar el método actual
- Cómo desarrollar el método mejorado
- Cómo mantener el método mejorado

3. Relaciones humanas (10 horas)

Cualquier esfuerzo que realice un supervisor, dará los mejores frutos si cuenta con la decidida cooperación de los trabajadores.

Esta cooperación podrá lograrse plenamente si al supervisor se dota de instrumentos técnicos para hacer más fluidas sus relaciones con el personal a quien está asociado.

De todo esto trata la importante técnica de relaciones humanas, indispensable en los grupos responsables del trabajo industrial.

El contenido de este curso es el siguiente:

Las responsabilidades del supervisor

Técnica del manejo de personal

Desarrollo del criterio del supervisor para la solución de problemas humanos

/4. Seguridad

4. Seguridad industrial (10 horas)

La seguridad industrial es una técnica creada por el hombre para su protección, tanto física como moral y, dentro de la empresa moderna, desempeña un papel de vital importancia.

Proteger al hombre "el elemento más valioso dentro de cualquier organización", redunda en el incremento de su productividad.

Este curso trata de crear en el trabajador una conciencia de seguridad.

Los temas que se abordarán son los siguientes:

El supervisor y la seguridad

El accidente, sus causas y previsiones

Investigación y análisis del accidente

Manejo de materiales y la seguridad

Riesgos y prevención en el manejo de maquinaria y herramientas

Uso del equipo de protección personal

III. CURSO DE PLANEACION Y CONTROL DE LA PRODUCCION

La empresa moderna debe dirigir el conjunto de planes y acciones de tal manera que los elementos del programa de fabricación "hombres, máquinas y materiales" sean controlados para producir artículos no sólo en la cantidad correcta sino de la calidad adecuada y en el tiempo preciso.

El curso de Planeación y control de la Producción proporciona las herramientas y procedimientos sistemáticos que permiten que la producción se desarrolle en condiciones de máxima economía y eficiencia.

Se tratarán los siguientes temas:

Métodos para pronosticar las ventas

Principios de administración de inventarios

Sistemas para fijar una producción equilibrada

Sistemas visuales y mecánicos para la programación de la producción

Métodos de control y ajustes de la producción

Formas impresas utilizadas para el control de la producción

Duración del curso: 20 horas

/IV. CURSO DE

IV. CURSO DE MANTENIMIENTO INDUSTRIAL

¿Cuánto dinero tiene invertido en maquinaria y equipo de producción?

¿Cuánto ha invertido en adiestramiento del personal que lo maneja?

¿Cuánto gasta en mantenimiento preventivo?

¿Cuánto le cuesta reponer el equipo deteriorado por falta de mantenimiento?

¿Sus costos de producción se elevan por paros frecuentes en su equipo?

Una manera de lograr reducción en los costos es mantener en buenas condiciones de trabajo la maquinaria y el equipo de producción.

El curso de mantenimiento industrial abordará los temas:

Planeación y programación del mantenimiento

Sistemas de mantenimiento preventivo y correctivo

Organización del mantenimiento

Simplificación del mantenimiento

Control y evaluación del servicio

Duración del curso: 20 horas

/V. LA TECNICA

V. LA TECNICA DEL CAMINO CRITICO

El método del Camino Crítico es un proceso lógico y racional de planeación, organización y control de todas y cada una de las actividades que componen un proyecto que debe desarrollarse dentro de un tiempo crítico y al costo más reducido posible.

Este método permite estar al tanto de los adelantos o atrasos del proyecto total o de cualquiera de sus partes. Al tener una variación en el tiempo programado se pueden tomar decisiones efectivas para acelerar los trabajos o para aprovechar en mejor forma el tiempo ahorrado.

El campo de aplicación es amplísimo, pues puede usarse con gran adaptación en la construcción de una presa, en la producción de un artículo de consumo, en la investigación de mercados, en el trabajo de mantenimiento y en general, en todo lo que significa secuencia de operaciones realizadas por distintas personas, dentro de un tiempo limitado.

El temario del programa es el siguiente:

Concepto de actividad

Estudio de la matriz de secuencias

Determinación de tiempos

La red de actividades

La asignación de recursos

Optimización del programa

El control de avances

Duración del curso: 20 horas

/VI. CURSO

VI. CURSO SOBRE ADMINISTRACION DE INVENTARIOS

¿Cuánto le cuesta mantener el inventario de productos terminados?

¿Cuál es la cantidad óptima de materias primas que debe tener para lograr una producción fluida?

¿Cuánto paga por concepto de renta, almacenaje y seguros de inventario?

Una de las fuentes de financiamiento interno que escapa a los ojos del administrador se encuentra en los altos costos de mantenimiento del inventario.

El curso de administración de inventarios tratará los siguientes temas:

Políticas de aprovisionamiento

Organización de los inventarios

Cálculo de las existencias y del lote económico

Políticas, sistemas y tráfico de compras

Políticas y sistemas de inspección

Manejo y control del almacén

Duración del curso; 20 horas

/AREA DE

AREA DE ADMINISTRACION

I. CURSO DE COMUNICACION DE IDEAS Y EDUCACION AUDIOVISUAL

Posiblemente el elemento medular de cualquier actividad del hombre --y hacemos particular referencia a la actividad de trabajo-- está contenida en el término: COMUNICACION. Todos los actos humanos se expresan en forma de comunicaciones. La comunicación de las ideas es el motor de las relaciones entre los hombres.

En nuestros días se ha afinado toda una técnica conocida como Comunicaciones, auxiliada ésta por otra consistente en la aplicación de métodos audiovisuales. Esta técnica permite la comprensión y aceptación de las disposiciones que orienten el trabajo. Con los medios audiovisuales, tan perfeccionados en nuestro tiempo, el proceso de comunicación se logra hasta sus últimas consecuencias.

Se ofrece un curso que tiene este contenido y que procura a quien en él participa el manejo de estas técnicas importantes:

El proceso de la comunicación
Los maestros o instructores y la comunicación
El cambio de conducta a través de la comunicación
La unidad de interpretación a los mensajes emitidos
La educación audiovisual
Técnicas audiovisuales
Laboratorio audiovisual
Duración del curso: 20 horas

/II. CURSO DE

II. CURSO DE PERFECCIONAMIENTO SECRETARIAL

¿Tiene usted una secretaria

Que conoce los objetivos de la empresa?

Que conoce el papel de usted dentro de la misma, y su importancia?

Que sabe simplificar y organizar el trabajo de usted, así como el de ella misma?

Que recurre a sus muy buenas relaciones humanas para evitar conflictos de origen interno?

Que es toda una "experta" en tratar casos difíciles de relaciones públicas, creando para usted y la empresa, una imagen siempre favorable?

Si es así, sinceramente lo felicitamos...

Si no es así...No se preocupe...El Centro Nacional de Productividad, puede adiestrarle a su secretaria.

El temario que se cubrirá en este programa, es el siguiente:

Objetivos

La empresa

Simplificación del trabajo

Relaciones humanas

Relaciones públicas

Personalidad, vestido, modales, reuniones, etc.

Duración del curso: 20 horas

/III. CURSO DE

III. CURSO DE CONTROLES DE DIRECCION

Calidad, precio y servicio no son, actualmente, los únicos factores sobre los que descansa el éxito de una empresa. Es la administración de la empresa, lo que determina que ésta progrese o fracase. Bien puede hablarse de que la competencia empresarial se realiza a base de eficacia en la administración.

Para lograr lo anterior es necesario que el dirigente pueda analizar e interpretar los datos que se le presentan como elementos de juicio para tomar decisiones y esto se consigue al través del curso que el Centro Nacional de Productividad ofrece en torno a la información de los controles para la dirección.

El contenido del programa es el siguiente:

Introducción a los principios de organización
Deberes de la dirección
Principios de contabilidad
Finanzas de ejecutivos
Control
Medios gráficos de control
Documentos para el control
Informes complementarios
Programa de aplicación de los controles

Duración del curso: 20 horas

/IV. CURSO DE

IV. CURSO DE ADMINISTRACION DE PERSONAL

Conocer el temperamento, habilidades, antecedentes socio-culturales y socio-económicos del personal que presta servicio en la empresa, resulta tema indispensable para el administrador de personal que desee, cada día en mayor medida, hacer de su actividad una tarea eminentemente productiva.

El administrador de personal, con este curso podrá ubicar, integrar y dirigir adecuadamente al individuo dentro del grupo. Es pues, una tarea de especial importancia, en virtud de que, del conocimiento que el administrador tenga de cada uno de los hombres a su cargo, dependerá el éxito del esfuerzo común.

El curso de Administración de Personal abordará los siguientes temas:

El individuo y la actividad productora

La administración de personal en la empresa

Diagnóstico de la función

La comunicación en la empresa

Administración de personal

Duración del curso: 20 horas

/V. CURSO DE

V. CURSO DE TECNICAS DE ADMINISTRACION

¿Existe una eficaz utilización de los recursos humanos, financieros y materiales de su empresa?

De esta eficacia dependerá su capacidad competitiva en el mercado nacional e internacional.

La empresa moderna no puede escapar de los cambios tecnológicos que afectan los procesos de producción.

Este curso responde a la necesidad de sistematizar el proceso de organización que permita aquella eficacia.

Se abordarán los siguientes temas fundamentales de este proceso de organización:

Objetivos y políticas de la empresa
Estructura formal e informal
Autoridad y responsabilidad
Delegación de autoridad
Descripción de puestos y sus especificaciones

Duración del curso: 20 horas

AREA DE ECONOMIA INDUSTRIAL

I. CURSO DE PUNTO DE EQUILIBRIO

¿Cuáles deben ser las magnitudes de producción y ventas para obtener una utilidad adecuada a la inversión?

¿Cuál es el precio mínimo de venta para que un producto sea rentable?

¿Cómo se deben equilibrar los precios de los distintos productos para lograr una utilidad óptima?

¿Cómo repercuten los gastos extraordinarios en la utilidad?

¿A qué volumen de ventas está el umbral de la rentabilidad?

El curso que el Centro Nacional de Productividad ofrece, proporciona la metodología necesaria que permite contestar estas preguntas, ya que al conocer la relación funcional que existe entre los costos, las ventas y las utilidades, el ejecutivo cuenta con los elementos que le permiten conocer la situación real de la empresa y tomar acciones que lo conduzcan a lograr utilidades más atractivas.

Se abordarán los siguientes temas fundamentales:

Concepto de punto de equilibrio

Composición del punto de equilibrio

Gastos fijos

Gastos variables

Ingresos

Determinación del punto de equilibrio

Fórmula del punto de equilibrio

Representación gráfica

Otras representaciones

Aplicaciónes del punto de equilibrio

Duración del curso: 20 horas

/II. CURSO DE

II. CURSO DE INVESTIGACION DE MERCADOS

El éxito y crecimiento de una empresa están determinados por la habilidad de sus ejecutivos para manejar información que les permita tomar decisiones correctas.

Los objetivos que logran el éxito son aquellos que pueden recabar, analizar e interpretar datos del mercado constantemente lo que les permite definir líneas de acción para aplicar y diversificar el mercado de sus productos.

En este curso se destaca la importancia de la "Investigación de Mercados" la que se considera como una herramienta de singular valor para la gerencia.

Los principales temas que se abordan son:

Potencialidad, actualidad y limitaciones de la investigación de mercados

Planeación de proyectos, determinación de problemas, fuentes de información, uso de servicios externos y elaboración de informes que permitan tomar una decisión a la gerencia

Técnicas y procedimientos de investigación de mercados

Investigación de las motivaciones y comportamiento del consumidor, investigación sobre canales de distribución, investigación de la promoción y publicidad

Método de observación, método de encuestas, método de experimentación, investigación por análisis de información estadística

El pronóstico de ventas

Caso práctico

Duración del curso: 20 horas

/III. CURSO DE

III. CURSO DE PRESUPUESTOS MUNICIPALES

Para que en una institución pública exista control verdaderamente eficaz, es necesario contar con datos suficientes que permitan apreciar si el conjunto de operaciones planeadas ha sido normalmente ejecutado, teniendo en cuenta los diversos factores que eventualmente puedan influir en dichas operaciones. Así, surge la necesidad de establecer previsiones razonadas para todas las operaciones; el conjunto de estas previsiones constituye el presupuesto del servicio.

Los presupuestos municipales deben prepararse con la mira de un desarrollo regional por lo que es necesario una proyección al futuro de los servicios públicos que deban prestarse dentro del municipio.

Este curso da a conocer a los funcionarios municipales y auxiliares de tesorería cómo lograr la mejor previsión y el mejor control de las funciones financieras de los ayuntamientos.

Su contenido es el siguiente:

Estudio de las leyes estatales y municipales locales, que afecten la elaboración de los presupuestos de ingresos y egresos

Elaboración del presupuesto de ingresos

Procedimiento de control del presupuesto de ingresos

Contabilización de los ingresos y egresos

Duración del curso: 20 horas

/IV. CURSO DE

IV. CURSO DE DIAGNOSTICO DE PRODUCTIVIDAD EN LAS EMPRESAS

Cuando el gerente tiene cabal conciencia de lo que es su empresa, qué objetivos persigue, cómo funciona, cuáles son las tareas primordiales que debe realizar, están en mejores posibilidades de lograr el éxito.

La técnica de diagnóstico de productividad, permite analizar causas y efectos entre las diversas funciones y actividades que se realizan en la empresa y determinar cuáles son los factores limitantes del crecimiento y desarrollo armónico de la misma.

Este curso analiza las siguientes funciones:

Medio ambiente

Productos y procesos

Dirección

Financiamiento

Medios de producción

Personal

Suministros

Actividad productora

Comercial

Contabilidad y estadística

Duración del curso: 20 horas

/AREA DE

AREA DE AGRICULTURA

I. CURSO SOBRE PRINCIPIOS DE ADMINISTRACION RURAL

Con este curso se pretende adiestrar a dirigentes campesinos y agricultores que tengan una preparación mínima de tercer año de primaria, en el manejo técnico de la unidad económica que representa la parcela o la pequeña propiedad.

Para este fin se ha procurado el empleo de los más sencillos métodos de enseñanza que permitan a aquellos que sigan el curso el conocimiento indispensable para:

Determinar la composición de la familia económica

Evaluar el nivel de vida

Elaborar el presupuesto familiar

Analizar la composición de su empresa

Efectuar un balance de la unidad familia-empresa

Establecer el punto de equilibrio de la unidad familia-empresa

Analizar sistemáticamente cada uno de los cinco campos de acción para incrementar las utilidades

Duración del curso: 20 horas

/II. CURSO DE

II. CURSO DE PLANEACION DE LAS EMPRESAS AGROPECUARIAS

Los mejores resultados económicos en las empresas agropecuarias se logran cuando los factores de la producción se encuentran racionalmente equilibrados.

Este objetivo sólo puede alcanzarse mediante la formulación de un buen plan de explotación.

Este curso allana el vacío que ha existido en nuestro país en el campo de la enseñanza de la planeación microeconómica y aporta un método con algunas herramientas novedosas, para la formulación de proyectos de explotación y financiamiento de empresas agrícolas y ganaderas, que será de utilidad para los empresarios, financieros, técnicos, funcionarios y estudiantes conectados con la actividad agropecuaria.

Los puntos más importantes que comprende este curso corresponden al siguiente temario:

Investigación de los factores exógenos (del medio ambiente) y éndogeno (de la empresa) que condicionan la actividad agropecuaria

Diagnóstico económico de la empresa en su estado actual

Formulación del plan potencial, optimizando el uso de los recursos y maximizando los ingresos netos

Determinación de las necesidades de capital y financieras del plan proyectado

Evaluación del proyecto

Duración del curso: 20 horas

/III. CURSO DE

III. CURSO DE MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA AGRICOLA

Una de las inversiones más costosas y que, por esto mismo, debe ser una de las más rentables, es la que el hombre del campo hace cuando compra la maquinaria agrícola.

Hasta el moemento, sin que sea regla general, la compra de maquinaria agrícola arroja más pérdidas que ganancias porque el agricultor se conforma con comprarla pero descuida una de las labores más importantes: el mantenimiento.

El propósito fundamental del curso es crear en el dueño o encargado de la maquinaria, la conciencia de que debe tenerse especial cuidado con esta costosísima herramienta.

El curso que el Centro Nacional de Productividad imparte, abarca las siguientes materias:

Introducción al mantenimiento
Sistemas de mantenimiento
Mantenimiento preventivo
Controles de mantenimiento
Dureción del curso: 10 horas

/IV. CURSO DE

IV. CURSO DE MANTENIMIENTO DE EQUIPOS DE BOMBEO

Los operadores de equipo de bombeo tienen bajo su responsabilidad equipo muy valioso que se puede deteriorar rápidamente y en algunos casos originar pérdidas cuantiosas si no se le da el mantenimiento adecuado.

En este curso se le proporciona a los participantes los conocimientos teóricos necesarios que complementados posteriormente con la práctica necesaria, los capacite para desempeñar el puesto de operadores de equipo de bombeo.

El contenido del curso es el siguiente:

Descripción y funcionamiento de los siguientes elementos:

a) El pozo

b) Bombas para pozos profundos

c) Motores para mover las bombas

Mantenimiento preventivo:

a) Del pozo

b) De la bomba

c) Del motor

Duración del curso: 10 horas

/V. CURSO DE

V. CURSO DE CLASIFICACION Y USO DE SUELOS

Cada una de las especies vegetales encuentra su habitat óptimo en cierta clase de suelos.

Los suelos se clasifican de acuerdo con su capacidad de uso, que a su vez implica capacidad de producción y, consecuentemente capacidad de generar ingresos para el agricultor.

Ciertas características del suelo, como textura, profundidad, pendiente, permeabilidad, drenaje, pH, fertilidad, etc., intervienen para su clasificación. Con frecuencia basta mejorar la eficiencia de uno de estos factores para mejorar la clase y aumentar la capacidad productiva de un suelo.

La planeación agrícola, si es científica, contempla tres etapas clásicas en los estudios de suelos:

a) El mapa de clasificación de suelos o inventario de recursos edafológicos;

b) El mapa de uso actual, herramienta básica para el diagnóstico de la empresa;

c) El mapa de uso futuro, en el que se proyecta el plan agrícola potencial, opitimizando los resultados económicos de la empresa;

El presente curso tiene como objetivo dotar al técnico agrónomo no especializado en suelos y al agricultor de los conocimientos agrológicos básicos para planear el uso y manejar adecuadamente los suelos de una empresa agrícola.

Este curso le da al agricultor, al agrónomo y a los funcionarios bancarios de crédito agrícola, los conocimientos necesarios para realizar la planeación y el control de los cultivos, puesto que podrán determinar los calendarios de utilización de los diversos recursos para la producción, los factores limitantes de la empresa, calendario de ministraciones, realizar avalúos, cálculo de costos de producción y cálculo de coberturas.

El contenido del programa es el siguiente:

1. La planeación en la empresa agrícola
2. El ábaco como instrumento para la planificación

/3. Elaboración

3. Elaboración de una gráfica de programación para un cultivo elegido por los participantes

4. Resolución de problemas:

a) Calendario de utilización de la maquinaria agrícola

b) Cálculo del monto de avío

c) Calendario de ministraciones

Duración del curso: 10 horas