

NACIONES UNIDAS

PROPIEDAD DE
LA BIBLIOTECA

C.1



CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL

E/CN.12/824
15 de enero de 1969

ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

Décimotercer período de sesiones
Lima, Perú, abril de 1969

NOTA DE LA SECRETARIA SOBRE LA DIVISION DE RESPONSABILIDADES
ENTRE LAS DEPENDENCIAS DE LAS NACIONES UNIDAS QUE SE
OCUPAN DE CUESTIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE
MARITIMO Y A LOS PUERTOS

En su 45° período de sesiones el Consejo Económico y Social aprobó la resolución 1373 (XLV) intitulada "División de responsabilidades entre las dependencias de la Secretaría de las Naciones Unidas que se ocupan de cuestiones relativas al transporte marítimo y a los puertos". El texto de dicha resolución es el siguiente:

"El Consejo Económico y Social,

Recordando su resolución 1202 (XLII) de 26 de mayo de 1967,

Tomando nota de las medidas adoptadas por el Secretario General y expuestas en su informe sobre la cuestión,

Tomando nota de la resolución 6 (II) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, de 22 de marzo de 1968,

1. Señala a la atención de todos los órganos competentes del sistema de las Naciones Unidas las medidas adoptadas por el Secretario General y expuestas en su informe;

2. Señala asimismo a la atención de todos los órganos competentes del sistema de las Naciones Unidas la resolución 6 (II) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo;

3. Recomienda

3. Recomienda que, por conducto de los órganos competentes de las Naciones Unidas, se tomen las medidas administrativas usuales para que el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y la secretaría de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo puedan cumplir sus funciones respectivas, según se especifica en el informe del Secretario General.

156la sesión plenaria,
2 de agosto de 1968".

En vista de que el párrafo segundo hace referencia a la resolución 6 (II) de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, intitulada "Apoyo orgánico para asistencia técnica", se transcribe su texto a continuación:

"La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, Tomando nota de las disposiciones adoptadas por el Secretario General de las Naciones Unidas para evitar duplicaciones en materia de transporte marítimo, descritas en el documento TD/66/Suppl.1, Consciente de las ventajas que habrían de derivarse de la integración del apoyo orgánico para asistencia técnica y la investigación sobre el transporte marítimo y los puertos,

1. Acoge con beneplácito la concentración de las investigaciones sobre transporte marítimo y puertos en la secretaría de la UNCTAD y la transferencia del apoyo orgánico para asistencia técnica del Departamento de Asuntos Económicos y Sociales a la UNCTAD;

2. Destaca la importancia que debe concederse a la continuación sin interrupción del apoyo orgánico para proyectos de asistencia técnica, sin que ello perjudique el progreso de otros aspectos del programa de trabajo establecido por la Comisión del Transporte Marítimo;

3. Recomienda que, por conducto de los órganos adecuados de las Naciones Unidas, se tomen las medidas administrativas acostumbradas para que la secretaría de la UNCTAD pueda cumplir sus funciones, según especifica el documento TD/66/Suppl.1.

69a sesión plenaria,
22 de marzo de 1968".

En cumplimiento del párrafo tercero de esa resolución, la Secretaría se complace en acompañar el informe del Secretario General en que se establecen disposiciones para evitar que se produzca duplicación de actividades entre las dependencias de las Naciones Unidas que tienen a su cargo las cuestiones de transporte marítimo y puertos.

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL

E/4462

27 febrero 1968

ESPAÑOL

ORIGINAL: INGLES

44º período de sesiones
Tema 4 del programa

DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES

División de responsabilidades entre las dependencias de la
Secretaría de las Naciones Unidas que se ocupan de
cuestiones relativas al transporte marítimo
y a los puertos

Informe del Secretario General de las Naciones Unidas*

En aplicación de la resolución 1202 (XLII) sobre el desarrollo de los transportes, aprobada por el Consejo Económico y Social en su 42º período de sesiones, y de la resolución aprobada por la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD el 8 de marzo de 1967 y refrendada por la Junta de Comercio y Desarrollo en su quinto período de sesiones, que trata del mismo tema, se expone en el presente documento la decisión a la que ha llegado el Secretario General 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.

* El informe fue presentado también a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo en su segundo período de sesiones con el título "División de responsabilidades entre las dependencias de la Secretaría de las Naciones Unidas que se ocupan de cuestiones relativas al transporte marítimo", 6 de febrero de 1968 (TD/66/Supp.1).

I. Antecedentes generales, progreso de la tecnología de los transportes

1. Los transportes se encuentran en el centro de una revolución tecnológica. Los nuevos progresos de la tecnología ponen de relieve el carácter interdependiente de distintos modos de transporte. Por ejemplo, el empleo de containers hará cada vez irrelevante la separación rígida entre los modos de transporte. El propio container puede ser transportado por camión o avión, barco o ferrocarril, o por cualquier combinación de los diversos modos de transporte, escogida como la más ventajosa desde el punto de vista del costo, la velocidad o cualquier otro factor.

2. Otros nuevos adelantos técnicos tendrán también una gran influencia sobre la estructura del transporte mundial. Los aviones a reacción de gran capacidad de carga desempeñarán dentro de pocos años un importante papel en el comercio internacional. El empleo de petroleros de enormes dimensiones modificará el concepto tecnológico de los puertos. Ya en la actualidad se proyectan y construyen "puertos-islas". En escala más pequeña, el uso del hovercraft, combinado tal vez con algún tipo de embarcaciones de desembarco y con las técnicas de transporte de vehículos cargados, podrá, en determinadas circunstancias y regiones, hacer innecesario el uso de puertos de tipo tradicional. Así pues, el empleo de estas nuevas técnicas puede ejercer una considerable influencia sobre las necesidades de inversión.

3. El concepto de "proyecto de fines múltiples", que ya está bien establecido, por ejemplo, en la utilización de los recursos fluviales, va ganando terreno en otros sectores en los que se necesitan unos medios de transporte adecuados. Por ejemplo, los "puertos-islas" pueden utilizarse para otros diversos fines. En la actualidad, los estudios hidrográficos se combinan con la recopilación de datos geológicos para la posible exploración ulterior de la zona litoral y el fondo del mar.

4. Las posibilidades que, gracias al progreso tecnológico, existen en relación con los nuevos esquemas de sustitución de unos medios de transporte por otros y de combinación entre ellos son de gran importancia para los esfuerzos de desarrollo que despliegan los países menos adelantados. Estas sustituciones y combinaciones han de estar cuidadosamente equilibradas a fin de que dichos países puedan obtener unos beneficios máximos de las inversiones en el sector de los transportes. Cuando se trata de nuevos planes de inversión en los transportes es esencial un enfoque tecnológico unificado que abarque todas las disciplinas pertinentes.

5. Al mismo tiempo, la creciente interdependencia de los modos de transporte y la interconexión de diferentes disciplinas ponen de manifiesto la debilidad del fragmentario sistema institucional de las Naciones Unidas y la necesidad de encontrar el medio práctico de corregir esa debilidad. Desde el punto de vista de una estrategia global, que tan a menudo se propugna ahora para el segundo Decenio de las Naciones Unidas para el Desarrollo, parecería lógico que se estudiara la conveniencia de establecer, dentro de las Naciones Unidas, un "Centro de Transporte Internacional", equipado para prestar servicios a los diversos órganos y secretarías intergubernamentales establecidos para ocuparse de las cuestiones del transporte en el plano mundial o regional. Sólo así parece ser posible dar a las actividades de las Naciones Unidas en esta compleja y cada vez más amplia esfera la integración y la competencia múltiple necesarias.

6. Sin embargo, aun manteniendo abierta la perspectiva amplia, en lo inmediato es preciso tratar de conseguir unos objetivos menos ambiciosos y buscar una división práctica del trabajo entre las diversas dependencias interesadas, tanto en la Sede como en las regiones, y una mejor combinación de actividades que, gradualmente, podrían incluirse en el marco de un programa integrado y concertado.

II. Disposiciones actuales en lo relativo a la distribución de funciones

7. En su segundo período de sesiones la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD aprobó una resolución ^{1/} en la que, entre otras disposiciones, "reitera que la secretaría de la UNCTAD es competente para prestar apoyo orgánico, en coordinación con otros órganos de las Naciones Unidas, cuando proceda, a las actividades de asistencia técnica en materia de transporte marítimo (incluidos los puertos)". La resolución recomendaba además que, teniendo presente la mencionada reafirmación, "se pida al Secretario General de las Naciones Unidas que estudie los medios de evitar la duplicación de actividades entre las dependencias de la Secretaría de las Naciones Unidas que se ocupan del transporte marítimo y los puertos".

8. En relación con la mencionada resolución de la Comisión, el Consejo Económico y Social, en su 42º período de sesiones, aprobó la resolución 1202 (XLII) sobre el desarrollo de los transportes. En su parte dispositiva, se pedía al Secretario General no sólo que "estudie los medios de evitar la duplicación

1/ Documentos Oficiales de la Junta de Comercio y Desarrollo, quinto período de sesiones, Suplemento Nº 2, anexo I c).

de actividades entre las dependencias de la Secretaría de las Naciones Unidas que se ocupen del transporte marítimo y los puertos ..." sino también que "examine, en consulta con los organismos especializados interesados, cuando proceda, la forma en que mejor pueden coordinarse y perfeccionarse las actividades del sistema de organizaciones de las Naciones Unidas en la esfera del transporte".

9. Teniendo presente las disposiciones contenidas en esas resoluciones, el Secretario General tiene plena conciencia de la necesidad de a) hacer todo lo posible para evitar la duplicación en la labor relativa al transporte marítimo y los puertos dentro del sistema de las Naciones Unidas y de b) tomar en consideración, al hacerlo así, las cuestiones de coordinación y el perfeccionamiento del programa de trabajo de las Naciones Unidas en la esfera de los transportes en general. A este respecto, conviene prestar la debida atención a los recientes progresos de la tecnología de los transportes, que se esbozan brevemente en la primera parte de este documento.

III. Disposiciones para el futuro

10. No debería plantearse ningún problema grave en lo relativo a la prestación de servicios a los distintos órganos de las Naciones Unidas, incluidos los informes y los trabajos de investigación que requieran para el desempeño de su labor. Evidentemente, cada sección de la Secretaría tiene encomendada una función directa que, con arreglo a las disposiciones actuales, le es difícil delegar en otro órgano. Conociendo a fondo sus programas de trabajo respectivo y absteniéndose de emplear un criterio excesivamente autárquico, cada sección debería estar en condiciones de aprovechar la experiencia y la competencia especial de las demás siempre que sea necesario.

11. En lo que se refiere a las actividades operacionales, se convendrá sin dificultad en que las secretarías de las comisiones económicas regionales deben desempeñar una función principal en la iniciación y la programación de tales actividades. Eso es así, en primer lugar, porque se reconoce en general que las comisiones regionales están capacitadas para determinar las necesidades de sus países miembros, incluidas aquellas que se pueden atender mediante los diversos programas de operaciones. Esa capacidad anuncia una cierta forma de descentralización, que cobra una mayor significación en la medida en que las comisiones regionales mantienen una colaboración directa con los distintos órganos mundiales interesados. En el caso del transporte, un motivo más para encomendar gran parte de la iniciativa a las secretarías regionales es la necesidad de

/enfocar el

enfocar el transporte desde el punto de vista de los diversos planes de integración que, en niveles diferentes y con distintos grados de intensidad, se están elaborando en las zonas en desarrollo. El transporte es fundamental para la integración económica, según se ha puesto recientemente de relieve, y es esencial que las disposiciones orgánicas respondan a ese principio rector.

12. Ahora bien, "función principal" no significa, como es lógico, "función exclusiva", ya que una rigidez excesiva sería perjudicial teniendo en cuenta que las ideas de un buen proyecto pueden surgir por diversas vías. Se espera, sin embargo, que de ahora en adelante las secretarías de las comisiones regionales desplegarán mayor actividad que antes en la iniciación y la planificación de actividades operacionales en materia de transporte.

13. La División del Comercio Invisible de la secretaría de la UNCTAD y el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales se deben considerar por tanto, en lo que respecta a las actividades operacionales, como centros de experiencia y de conocimientos dentro de sus respectivas esferas de competencia para prestar apoyo orgánico a los proyectos y para su análisis y evaluación, y como servicios encargados de recoger y mantener al día información relativa al transporte, de emprender las investigaciones necesarias para estas funciones de apoyo orgánico y de servicio y de organizar seminarios de alcance mundial. En los párrafos que siguen se expone la división de funciones entre la secretaría de la UNCTAD y el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales.

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 técnica 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

actividades corresponderá al Departamento de Asuntos Económicos y Sociales. No obstante, cuando se trate de algunos aspectos concretos, el Departamento velará por que se lleven a cabo las consultas adecuadas con el departamento o el órgano competente o por que se le encomendara la cuestión según convenga.

17. Todo departamento u órgano podrá emprender estudios o investigaciones relativos a los casos en que se utilicen distintos modos de transporte o que estén interesados varios órganos, cuando su competencia y su esfera de influencia sean predominantes al respecto. Sin embargo, al hacerlo así deberá velar por que el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales y otros órganos o departamentos interesados estén informados de ello y habrá de buscar su cooperación si la estima apropiada.

18. El Departamento de Asuntos Económicos y Sociales seguirá encargado de prestar asistencia a los gobiernos para la formulación, el desarrollo y la aplicación de su política general de transporte. No obstante, al igual que en el caso antes mencionado de los proyectos relacionados con el transporte plurimodal o que interesan a distintos órganos, el Departamento velará por que se entablen las consultas necesarias con el departamento o el órgano competente o por que se le encomiende 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 respecta al transporte marítimo.

20. Se entenderá que el término "puertos" cubre todas las cuestiones del desarrollo, la construcción, la administración y las operaciones de los puertos, a excepción de las cuestiones de ingeniería costera y portuaria. Además, la UNCTAD velará por que se lleven a cabo las consultas adecuadas con el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales en todas aquellas cuestiones que puedan afectar al transporte por tierra o a las vías de navegación interna y a los servicios de navegación costera y de cabotaje.

21. Incluso con un intento como el que se hace en los párrafos precedentes no cabe dar una solución exhaustiva o definitiva de la cuestión. Quedarán todavía muchas zonas "indecisas" y por lo tanto será muy útil que de cuando en cuando la secretaría de la UNCTAD y el Departamento de Asuntos Económicos y Sociales traten de presentar sus programas de trabajo respectivos en un documento único y unificado que contribuya a precisar las posibles lagunas y a mejorar aún más los arreglos actuales y que ayuden a los respectivos órganos directivos a revisar los programas.