

12 NOV 92

SCN: 7386-1

A 196 cop.2

Stacks

Facilitación del comercio y el tran...

NACIONES UNIDAS

United Nations Library Geneva



0 134 285

CEPAL

FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMERICA LATINA Y EL CARIBE

PREPARADO POR LA SECRETARIA DE LA COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL CARIBE (CEPAL)

Año XVI - N° 99 Octubre-noviembre 1992

NOTA EDITORIAL

Como consecuencia de la reestructuración interna en curso en la CEPAL, que sigue directrices emanadas de la Sede de las Naciones Unidas, a partir del 1° de octubre de 1992, se fusionaron la División de Transporte y Comunicaciones con la División de Comercio Internacional y Desarrollo, dando origen a la nueva División de Comercio Internacional y Transporte conformada por dos unidades, la de Comercio Internacional y la de Transporte. El Director de la División recientemente constituida es el señor Héctor Assael, quien también encabeza la Unidad de Comercio Internacional. Por su parte, la Unidad de Transporte está a cargo del señor Robert D. Gould.

Asimismo, deseamos poner en conocimiento que el señor Robert T. Brown, ampliamente reconocido en América Latina como una de las principales autoridades en materia de economía de transporte, se ha acogido a jubilación a fines de septiembre del presente año. Aprovechamos esta oportunidad para desearle mucho éxito en esta nueva etapa de su vida profesional, así como agradecerle el valioso aporte brindado, en su brillante trayectoria por la CEPAL, a la solución de los problemas relacionados con el transporte en América Latina y el Caribe.

MANO DE OBRA, PRIVATIZACION Y EQUIDAD SOCIAL: LOS PUERTOS LATINOAMERICANOS

Se puede afirmar que prácticamente todos los gobiernos de los países latinoamericanos y caribeños se han propuesto reestructurar sus puertos para lograr las metas de crecimiento económico nacional, teniendo en cuenta las nuevas políticas macroeconómicas que se han adoptado orientadas a las exportaciones. Para lograr ese objetivo, se ha considerado la participación del sector privado en la reestructuración portuaria, consciente de que es necesario reducir los costos y aumentar la productividad de los puertos públicos. No obstante, tal vez uno de los aspectos más difíciles que enfrentan los gobiernos de la región es cómo compatibilizar las metas comerciales de ese sector con la sobredotación de mano de obra existente en la mayoría de los puertos estatales.

El estudio titulado *La Reestructuración de empresas públicas: El caso de los puertos de América Latina y el Caribe (LC/G. 1691-P, julio de 1992)*, publicado como Cuaderno 68 de la CEPAL, analiza los requisitos operacionales correspondientes a la reestructuración portuaria y propone un marco institucional para la misma. Sugiere la participación mixta de los sectores público y privado como una opción que crea una base comercial para instrumentar dicha reestructuración. Asimismo, el referido estudio analiza las posibles consecuencias económicas, políticas y sociales que experimentaría la comunidad con la reestructuración de los puertos latinoamericanos y caribeños.

En lo que concierne a la fuerza laboral, el estudio destaca que los administradores portuarios del sector público han accedido a las demandas de los grupos predominantes y ello se ha traducido en la adopción de tecnologías inapropiadas que utilizan mucha mano de obra para la

manipulación de la carga, y que se emplean, además, por períodos que se prolongan económica y técnicamente más allá de su vida útil. En suma, se trata de tecnologías que ocupan un número excesivo de trabajadores y aplican normas de trabajo incompatibles con las exigencias del intercambio comercial moderno.

¿Por qué existe una crónica sobredotación de personal en los puertos latinoamericanos?

La excesiva fuerza laboral en los puertos de América Latina y el Caribe no es un problema portuario, sino más bien un problema político, con importantes repercusiones comerciales y sociales. A lo largo de muchos años, se ha creado una fuerte madeja de alianzas entre los sindicatos de trabajadores portuarios y los partidos políticos. Tales alianzas abarcan tanto el objetivo de la seguridad en el trabajo para los empleados portuarios como los compromisos de los partidos políticos, lo que hace sumamente difícil el logro de necesarias reformas laborales.

En ese sentido, los sindicatos de los trabajadores portuarios y los partidos políticos ejercen presión sobre las autoridades de los puertos para coartar sus esfuerzos de traspasar los terminales a empresas privadas, pues consideran tales esfuerzos como parte de un intento para reducir sus efectivos. Los puertos tienen una relación tan estrecha con la política nacional, que la comprensión por parte de las autoridades portuarias de los procesos políticos aplicados por los gobiernos para resolver los problemas de mano de obra portuaria es un requisito importante para hacer frente a los mismos. Las

alianzas entre los sindicatos y los partidos políticos se hacen más notorias cuando los programas para aumentar la productividad y la eficacia en función de los costos portuarios tienen que lidiar con las metas sociales de preservación de los empleos y los beneficios.

Para ilustrar esto último, basta mencionar que en 1990, se empleó a 47 000 brasileños para la manipulación de 320 millones de toneladas de carga en sus puertos, en tanto que en Rotterdam 2 000 trabajadores portuarios despacharon 292 millones de toneladas de carga. Por otra parte, la asociación brasileña de productores privados del acero estimó que las excesivas tarifas y demoras en los puertos han tenido como resultado para sus miembros una pérdida de US\$780 millones en ventas al exterior durante el último decenio. Según estimaciones del *Instituto Brasileiro de Siderurgia (IBS)* para el período de enero a julio de 1988, las tarifas por tonelada de embarques de acero fueron de US\$20-22 en Santos, US\$15-18 en Rio de Janeiro y US\$11-14 en Vitoria, mientras que en el puerto de Jacksonville, Estados Unidos, los costos de la mano de obra por tonelada ascendieron a US\$5.60, en Hamburgo (Alemania) a US\$4.20, en Rotterdam (Países Bajos) a US\$3.80, en Amberes (Bélgica) a US\$3.31, y en Kaohsiung (Taiwán) a US\$3.18. En el caso del puerto de Montevideo se proporciona empleo a una cantidad estimada de 5 000 personas, siendo que 1 000 empleados serían suficientes. Sin una reducción en los costos y un mejoramiento de la productividad en muchos puertos de la región, se perderá una oportunidad decisiva para intensificar la competitividad de las exportaciones de la región.

¿Por qué la remuneración del trabajador portuario es superior al de otro trabajador que desempeña funciones similares?

Las excepcionales disposiciones relativas a los salarios, los beneficios y la seguridad en el empleo que favorecen a la mayoría de los trabajadores portuarios de América Latina y el Caribe son la consecuencia del peso económico, político y social de los puertos en los asuntos nacionales, y la capacidad de los sindicatos portuarios para lograr que ese peso se traduzca en leyes y prácticas laborales concretas.

Se plantea con frecuencia que los costos más altos de los puertos de América Latina y el Caribe son el resultado de las inversiones sociales, o de aquellas que ninguna empresa comercial querría o podría hacer. Estas inversiones que se esgrimen como fundamento para justificar los mayores costos portuarios, ha dado lugar a que los trabajadores defiendan sus sueldos superiores a la norma nacional aduciendo que "se nos paga por lo que sabemos, no por lo que hacemos". Sería quizás más correcto decir que a los trabajadores portuarios se les pagan sueldos más altos por lo que son o por donde trabajan, más bien que por lo que saben hacer. Una simple comparación entre los jornales de los conductores de los elevadores de carga en los almacenes de depósito de los puertos y los de los conductores en la ciudad circundante revelaría el "dividendo de ubicación" en los ingresos de los estibadores.

Dicho fundamento crea una predisposición a favor de mantener en manos del Estado la propiedad de los puertos y la facultad de explotarlos, pero un análisis correcto indica que no tiene que ser así. Una estructura institucional portuaria adecuadamente delimitada debe asegurar que a los trabajadores se les paguen sueldos competitivos y que, al mismo tiempo, se les den incentivos para aumentar la productividad. En vista de esta situación y para evitar enfrentar problemas laborales, se utilizan, equivocada y frecuentemente, subsidios para pagar beneficios adicionales a los trabajadores, lo que desalienta la competitividad de las exportaciones a los mercados internacionales.

¿Qué medidas han adoptado algunos países para resolver la sobredotación crónica de la mano de obra portuaria?

Se puede asegurar que tanto en los países desarrollados como en los en desarrollo, las medidas adoptadas para resolver el problema de sobredotación de la mano de obra portuaria se relacionan en su mayoría con pagos monetarios para compensar a los trabajadores sobrantes. Aunque el costo de esas transacciones puede representar una carga muy pesada para ciertos gobiernos que desean racionalizar la fuerza laboral de sus puertos, hay que considerar el hecho de que dichas indemnizaciones se realizan una sola vez. Por ello, esa alternativa ha de ser más razonable que los continuos desembolsos necesarios para apoyar puertos ineficaces,

de alto costo, con un notorio exceso de personal, y las distorsiones que producen en las relaciones comerciales y la asignación de los recursos.

En Chile, cuando se hizo una auditoría del sistema laboral a comienzos de 1981, los puertos estaban controlados por 15 sindicatos. Se determinó que unos 3 200 estibadores registrados se encontraban "empleados" por 400 a 600 días al año y sus ingresos superaban los US\$2 000 al mes. Los trabajadores portuarios recibieron una indemnización de alrededor de US\$30 millones por la revocación de su monopolio de manipulación de carga, y se abrió el empleo del puerto a todos los trabajadores que cumplieren los requisitos mínimos de edad y de estado físico. Los pagos de indemnización a los estibadores sobrantes tuvieron un promedio de US\$14 300, y fluctuaron entre US\$10 000 y US\$200 000. Los trabajadores portuarios, al igual que cualquier otro ciudadano chileno, adquirieron el derecho de establecer empresas de carga y descarga, habiéndose entablado negociaciones entre cada una de ellas y los sindicatos respecto de los niveles de personal y de sueldos.

En el Perú, en octubre de 1990, el gobierno emitió un decreto que autorizaba a las compañías privadas a prestar servicios portuarios. Aunque los estibadores recibían sólo US\$130 al mes en diciembre de 1990, los usuarios de los puertos tuvieron que pagar más de US\$1 000 al mes por trabajador a la Comisión Coordinadora de Trabajo Marítimo (CCTM) en concepto de beneficios sociales, es decir, destinados a pagos de sueldos a los trabajadores portuarios desempleados, pero registrados. Se dio al sector privado la oportunidad de establecer empresas para la carga y descarga de las naves y la manipulación de la carga, debiéndose utilizar el equipo portuario existente.

Para ayudar a la Empresa Nacional de Puertos del Perú (ENAPU) a efectuar una transformación permanente de su estructura de costos, las indemnizaciones a los trabajadores y al personal de la CCTM se calculan según una fórmula que toma en cuenta el sueldo más alto, los años trabajados, el sindicato al que pertenecen y el puerto en el que trabajaron. Los montos pagados han alcanzado a US\$22 000, con un promedio de US\$10 000 a US\$12 000.

Es interesante hacer notar que aunque la mayoría de los países suelen utilizar fondos del tesoro público para indemnizar a los trabajadores portuarios sobrantes, en el caso del Perú, la participación del sector privado en sus puertos ha permitido una reducción significativa de los costos operativos, lo que ha ayudado al pago de las indemnizaciones correspondientes. Por ejemplo, en el Puerto de Callao, ha sido posible reducir las tarifas por tonelada de embarque de US\$18 a US\$8.50, lo que ha permitido a la ENAPU aumentar dicha tarifa en US\$3.50, a US\$12, con el fin de crear fondos destinados al pago de indemnizaciones a los trabajadores portuarios sobrantes.

En lo que se refiere a experiencias extrarregionales para enfrentar el problema de sobredotación de la mano de obra portuaria, es de interés citar aquellas que se llevaron a cabo en Nueva Zelanda y el Reino Unido. Por ejemplo, en Nueva Zelanda, luego de la conversión de las juntas portuarias en compañías de responsabilidad limitada y la racionalización de la fuerza de trabajo, los puertos se tornaron de inmediato más productivos. El programa de indemnización de los trabajadores superfluos le costó al Gobierno neozelandés la suma de US\$28 millones. En el Reino Unido, la ley relativa al trabajo en los puertos, promulgada en 1989, estableció un programa voluntario para el exceso de personal, según el cual el Secretario de Estado y los empleados portuarios contribuirán en forma equitativa, la mitad cada uno, para otorgar a los trabajadores indemnizaciones por despido de hasta US\$58 000.

¿Cómo pueden los países reducir la mano de obra portuaria con equidad social?

Los gobiernos deben ser sensibles a las inquietudes del sector laboral y salvaguardar sus intereses ofreciendo alternativas al personal sobrante. Diversos países han intentado resolver los aspectos sociales que giran alrededor de una reducción del número de empleados y estibadores, así como a los cambios en materia de sueldos y tareas a realizar, merced al uso de los programas de capacitación, pero que desafortunadamente no han sido aplicados en forma amplia.

La reducción del número de empleados y estibadores por medio de pagos monetarios para indemnizarlos por la cancelación de los derechos adquiridos, así como las jubilaciones anticipadas, son apenas una medida inmediata y parcial al problema de sobredotación portuaria. En ausencia de un plan global que oriente a los trabajadores despedidos cómo hacer un mejor uso del fondo recibido (por ejemplo, la posibilidad de matricularse en cursos de capacitación con el fin de prepararse para oficios o funciones alternativas), después de malgastar sus indemnizaciones, muchos de esos mismos trabajadores se encontrarán más tarde o temprano creando nuevamente una carga social para el gobierno en el mismo u otro sector de la actividad económica.

La equidad social debe concebirse como un equilibrio de derechos y deberes entre las partes interesadas. Por ello, los gobiernos, el sector laboral portuario y los intereses privados deben entender los desafíos que enfrenta la actividad portuaria y, en forma conjunta, examinar minuciosamente las opciones existentes para su reestructuración. Por ejemplo, algunas medidas favorables a la equidad social en los puertos son las siguientes:

- Racionalización de la mano de obra, eliminando la distinción de trabajadores de a bordo y trabajadores de muelle;

- Indemnización a trabajadores sobrantes, por medio de un pago compensatorio único;
- Oferta de programas de capacitación a trabajadores indemnizados;
- Equilibrio de los intereses del sector público, la mano de obra y los usuarios, de modo que las negociaciones entre ellos reflejen la realidad comercial del país;
- Autorización a los trabajadores portuarios, que así lo deseen y que reúnan las condiciones, para establecer empresas de manipulación y almacenamiento de la carga;

- Oferta de servicios portuarios por parte del sector público, sólo en circunstancias donde el sector privado no tenga interés en tomar el liderazgo.

De modo contrario, se estará promoviendo apenas el progreso de una parte reducida pero poderosa de la sociedad, los grupos dominantes.

Análogamente, se podría decir que la equidad social es como una moneda de dos caras cuya supervivencia depende, por una parte, de los recursos monetarios provenientes del tesoro

público y, por otra, del tratamiento igualitario para todos los ciudadanos, como prevén los regímenes legales de los países. El equilibrio entre estos dos aspectos es reconocidamente difícil de alcanzar, aunque no imposible. Por ejemplo, tales regímenes deberían ser reformulados para eliminar los privilegios rentas monopólicas, entre otros de los grupos dominantes. Si los gobiernos no eliminan dichos privilegios, terminarán utilizándose los fondos del tesoro público.

INSTITUCIONES REGIONALES QUE CONTRIBUYEN A LA FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

¿Qué es la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)?

La COCATRAM es un organismo técnico que presta servicios a sus miembros (Gobiernos: Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá; Entidades Privadas: Federación de Cámaras de Comercio de Centroamérica-FECAMCO y la Asociación Centroamericana de Usuarios-USUARIOS) en lo que se refiere a la adopción de políticas, medidas, recomendaciones y decisiones en los diferentes campos del transporte marítimo, para su aplicación a nivel subregional y nacional, con miras a lograr un desarrollo armónico y efectivo del subsector, así como frente a intereses y organismos extrarregionales. La COCATRAM fue creada mediante la Resolución 5-80, de la Reunión de Ministros Responsables de la Integración Económica de Centroamérica, vigente a partir del 15 de julio de 1980. En febrero de 1987, dicha Comisión pasó a la jurisdicción de la Reunión de Ministros Responsables del Transporte en Centroamérica (REMITRAM). Las normas básicas para la constitución y funcionamiento de la COCATRAM fueron modificadas y aprobadas mediante acuerdo especial de estos ministros y fueron puestas en vigor el 11 de julio de 1991.

Estructura de la COCATRAM

La dirección de la Comisión está a cargo de un directorio, integrado por un director titular y un director alterno nombrados -ambos- por los países miembros y además, por un director titular y uno alterno de cada una de las entidades privadas miembros. La Comisión elige a un presidente y un vicepresidente del directorio, nombrados de entre los titulares gubernamentales, quienes duran un año en el ejercicio de esas funciones. Para el desarrollo de actividades técnicas y administrativas existe una secretaría de la Comisión, a cargo de un secretario ejecutivo, que cuenta con el respectivo personal técnico y administrativo. El directorio de la Comisión celebra al menos tres reuniones anuales en las ciudades centroamericanas que ella determine. La Comisión consta de las siguientes

unidades: Secretaría Ejecutiva, Auditoría Interna, Departamento Administrativo-Financiero, Documentación e Informática, Planificación y Seguimiento de Proyectos, y Consultorías.

Atribuciones de la COCATRAM

- Proponer la adopción de una política marítima regional, coherente con las políticas nacionales del sector, que considere las relaciones de la problemática existente entre el comercio internacional, puertos y los servicios de transporte marítimo;
- Ejecutar los programas técnicos que se requieran para facilitar el desarrollo marítimo regional y cooperar con los países miembros en la consecución de sus objetivos nacionales con el transporte marítimo y sus subsectores, puertos, actividades navieras y comercio marítimo;
- Llevar a cabo las actividades necesarias para propiciar el desarrollo regional y nacional de los países centroamericanos, con el objeto de lograr una mayor participación en la prestación de los servicios de transporte marítimo para el comercio internacional del área;
- Asistir a los países de la región para el establecimiento, desarrollo y fortalecimiento de las instituciones gubernamentales encargadas de la administración de los puertos y del transporte por agua;
- Asistir a los países en el establecimiento de una adecuada legislación marítima que permita el desarrollo regional y nacional de las actividades relacionadas con el sector del transporte marítimo;
- Formular las recomendaciones pertinentes para el mantenimiento de las más altas condiciones de eficiencia y seguridad de la navegación en la región;
- Recomendar la adopción de medidas comunes de defensa del medio marino, como consecuencia de la realización de actividades relacionadas con el transporte marítimo;
- Formular recomendaciones tendientes a lograr la racionalización del transporte marítimo, a manera de obtener la mayor eficiencia en la prestación de los servicios;

- Promover en los países del área la adopción de convenios internacionales sobre transporte marítimo, incluyendo el sistema de transporte multimodal;
- Realizar estudios necesarios que conduzcan al aprovechamiento y adopción de las innovaciones tecnológicas en el campo del transporte marítimo, incluyendo el sistema de transporte multimodal;
- Realizar los estudios indispensables para determinar la factibilidad de servicios del transporte marítimo de cabotaje en la región;
- Asistir a las líneas navieras centroamericanas para el mejoramiento de sus prácticas administrativas, financieras y operacionales;
- Coadyuvar al fortalecimiento de las asociaciones nacionales de usuarios del transporte marítimo y a la correspondiente asociación regional;
- Realizar los estudios necesarios que permitan la formulación de una política de desarrollo portuario regional, incluyendo las recomendaciones para la elaboración de un plan de desarrollo portuario regional;
- Asistir a las empresas portuarias en la implementación de los sistemas y metodologías existentes, tendientes a lograr la máxima eficiencia de los puertos, así como el perfeccionamiento y desarrollo de nuevas tecnologías para este fin;
- Elaborar los estudios necesarios para recomendar normas y procedimientos uniformes centroamericanos que faciliten los trámites y documentación de las operaciones portuarias;
- Recomendar la adopción de medidas comunes de protección de los puertos de la región cuando las conferencias o empresas navieras resuelven exigir o aplicar recargos a los fletes, o no tomen en consideración al fijar sus tarifas, las mejoras realizadas en las terminales portuarias;
- Formular recomendaciones y normas comunes sobre practicaje, remolque, etc, y procurar que tales servicios los presten las empresas portuarias o empresas de capital centroamericano;
- Recomendar la adopción de normas y procedimientos actualizados sobre seguridad portuaria, que contribuyan a la

prevención de accidentes, combate de incendios y manejo de cargas peligrosas, etc. en las operaciones de la región;

- Establecer y desarrollar un adecuado sistema de documentación y procesamiento de información marítimo y portuario en la región;
- Promover actividades nacionales y regionales de capacitación y adiestramiento en las diferentes áreas del sector, así como desarrollar los estudios correspondientes para determinar la posibilidad del establecimiento de instituciones regionales de adiestramiento, incluyendo la creación de un Instituto Marítimo Regional;
- Determinar, solicitar y canalizar a nivel regional, la cooperación técnica internacional que se requiera para el desarrollo de las actividades de la secretaría ejecutiva;
- Procurar la coordinación y cooperación entre las diversas instituciones y entidades nacionales, regionales e internacionales, públicas y privadas, relacionadas con las actividades de los sectores marítimo y portuario;
- Propiciar y coordinar la participación regional en aquellas actividades de carácter regional e internacional, como conferencias, reuniones técnicas y otros foros relacionados con los sectores anteriormente indicados, en donde el interés y beneficio común así lo requieran;
- Realizar todas aquellas otras actividades que se consideren necesarias para impulsar y fortalecer el sector de transporte marítimo centroamericano;
- Ejecutar las decisiones que en materia de transporte marítimo adopten los órganos superiores del proceso de integración económica de Centroamérica y cumplir los demás cometidos que dichos organismos le encomienden.

Perfiles de algunos proyectos elaborados por la COCATRAM

En ejecución

- Programa de capacitación en la esfera de puertos y transporte marítimo para América Central (TRAINMAR);

- Asistencia a Centroamérica para el desarrollo de una moderna y armonizada legislación marítima;
- Estudio de puertos centroamericanos para su unificación en lo que se refiere a conceptos tarifarios en Centroamérica y Panamá;
- Creación de un banco de datos para profesionales y especialistas en actividades marítimo portuarias;
- Inventario del parque informático en los puertos de Centroamérica y Panamá;
- Comercialización o privatización de los puertos estatales.

En estudio y preparación

- Seguimiento de fletes;
- Plan de desarrollo portuario regional;
- Ayudas a la navegación en los puertos de Centroamérica y Panamá;
- Dragado de los puertos de Centroamérica y Panamá;
- Naviera Centroamericana (análisis de la oferta y la demanda de servicios de transporte marítimo).

Cursos programados para el segundo semestre de 1992

Costa Rica: Administración de las operaciones de terminales de contenedores (curso 2.6); Administración de puertos (2.8); Administración del mantenimiento de equipo (2.9); Administración de almacenes de repuestos (2.18); Técnicas de supervisión (2.13); Análisis del rendimiento en el puesto de atraque (2.5); Administración de los recursos humanos en los puertos (4.8).

El Salvador: Estadísticas portuarias e indicadores de rendimiento (2.15); Almacenes de repuestos (2.18); Seminario/Taller para cheques portuarios; Técnicas de supervisión (2.13); Administración de operación de cargas generales (IPP-1).

Guatemala: Seminario/taller para cheques portuarios; Curso básico operativo portuario (BOP); Administración de operación de cargas generales (IPP-1);

Administración de las operaciones de terminales de contenedores (2.6); Operaciones portuarias para supervisores (2.2); Administración de puertos (2.8); Administración del mantenimiento de equipo (2.9); Estadísticas portuarias e indicadores de rendimiento (2.15); Almacenes de repuestos (2.18).

Honduras: Seminario/taller sobre transporte multimodal; Técnicas de supervisión (2.13); Análisis del rendimiento en el puesto de atraque (2.5); Administración de los recursos humanos en los puertos (4.8); Seminario/taller sobre liderazgo.

Nicaragua: Análisis del rendimiento en el puesto de atraque (2.5); Curso básico sobre transporte y comercio marítimo (BTM); Administración de almacenes de repuestos (2.18).

Publicaciones de la COCATRAM

Capacitación, el Boletín Informativo de la unidad de capacitación marítimo portuaria en su edición de Mayo de 1992 entrega, entre otros, los siguientes artículos y notas informativas: "Proyecto de cooperación técnica y económica del Gobierno de Holanda a Nicaragua"; "Curso básico operativo de transporte marítimo"; "Avances del proyecto LEGISMAR"; "Actividades del proyecto infraestructura marítima de Centroamérica"; "Nuevos perfiles de proyectos elaborados en COCATRAM"; "Cooperación horizontal TRAINMAR"; Preparación de nuevos cursos TRAINMAR"; "Diagnóstico de las necesidades de capacitación en materia de puertos y transporte marítimo, en Panamá".

Sede de la COCATRAM

Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)
Cine Cabrera 2 c. E 2 c. S. N° 1005
Apartado Postal 2423
Managua, Nicaragua
Teléfono: (505) 22754 Fax: (505) 22759

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe

División de Transporte y Comunicaciones

Facsimile: 2080252-2081946, Télax: 340295 (UNSTGO CK), 240077 (UNSGO CL)

Casilla 179-D
Santiago de Chile

IMPRESOS
VIA AEREA