



SEMINARIO SOBRE CONVENIOS MARITIMOS DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Entre los días 24 y 27 de noviembre de 1986 se llevó a cabo en la sede de la CEPAL, el Primer Seminario Regional sobre Convenios Marítimos de Responsabilidad Civil (LEGIMAR I), realizado dentro del programa de capacitación 1985-86 de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) y organizado por la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile. Se contó con la cooperación de la OMI, el PNUD, la CEPAL, International Oil Pollution Compensation Fund (IOPC), International Tanker-Owners Pollution Federation (ITOPF) y la Asociación Chilena de Derecho Marítimo.

Asistieron al Seminario veintidos delegados y participantes de los doce países miembros de ROCRAM (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) y 85 observadores de organismos internacionales, regionales y nacionales, tanto públicos como privados.

Se trataron los siguientes temas: Tendencias en el transporte marítimo actual y sus implicaciones para América Latina en el ámbito legal, Evolución del sistema de responsabilidad en reclamaciones de Derecho Marítimo, Características del Convenio Internacional sobre Limitación de la Responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976 (LLMC-76), Introducción al tema de los seguros y la responsabilidad civil en el Derecho Marítimo, Análisis del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por daños causados por la contaminación de las aguas del mar, por hidrocarburos, 1969 (CLC-69), Responsabilidad e indemnización por daños de contaminación y la aplicación del Convenio sobre constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, 1971 (Fondo-71), Implantación de los convenios sobre responsabilidad e indemnización por contaminación de hidrocarburos en la legislación nacional (CLC-69 y Fondo-71) y Los planes de indemnización voluntaria TOVALOP y CRISTAL.

LEGIMAR I tuvo como objetivo principal analizar los aspectos sustantivos del CLC-69, FONDO-71 y LLMC-76 en su dimensión jurídica, incluyéndose igualmente aspectos técnicos y de aplicación práctica, tanto de los convenios citados como de los planes de indemnización voluntaria TOVALOP y CRISTAL. Se incluyó, además, un análisis de las tendencias actuales en el escenario del transporte marítimo internacional y su impacto en América Latina.

El Seminario se concibió como un foro internacional que facilitara el intercambio de información en relación con los referidos convenios, permitiendo precisar su contenido y alcance, señalar sus características y avanzar en la identificación de los factores a

Teniendo presente el valioso aporte de los expositores y considerando los debates efectuados, los delegados estimaron:

1. Que el Primer Seminario Regional sobre Convenios Marítimos de Responsabilidad Civil había cumplido satisfactoriamente las expectativas de los participantes y auguraron la continuación de este tipo de reuniones, a fin de ir amalgamando los intereses y puntos de vista regionales;
2. Que cabía identificar claramente los perfiles que presenta el transporte marítimo internacional y sus implicaciones en el ámbito legal, resultando evidente que las decisiones a adoptarse requerían de un profundo conocimiento de las fuerzas existentes en el mercado, los servicios, la tecnología y los regímenes jurídicos, que están impulsando los cambios en la estructura de la industria; que un instrumento adecuado de análisis estaba contenido en el trabajo elaborado por CEPAL, denominado *Structural changes in ocean-liner transport and the challenges facing Latin America and the Caribbean*, documento expuesto y entregado durante el Seminario;
3. Que, en cuanto al régimen de limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de Derecho Marítimo contenido en el Convenio LLMC-76, los reclamantes en los países miembros se verían beneficiados, ya que sus demandas podrían entablarse por límites más altos que, en general, darían lugar a indemnizaciones más justas, y que el naviero vería mejorada su posición al poder dimensionar adecuadamente su riesgo empresarial;
4. Que, en lo relativo al régimen de responsabilidad e indemnización contenido en los Convenios CLC-69 y FONDO-71 y al alcance de los planes de indemnización voluntaria en TOVALOP y CRISTAL, quedó en claro el carácter innovador del CLC-69, tomado como precedente en la Convención sobre Derecho del Mar de 1982; que se coincidió en que no existirían objeciones jurídicas fundamentales para la posible aceptación de este convenio internacional por los países miembros de ROCRAM (algunos de los cuales ya son parte del mismo), quedando para un posterior análisis los alcances del Protocolo de 1984; que los planteamientos formulados por el Director del IOPC-FUND en relación con el Convenio FONDO-71 constituyen valiosos elementos de juicio para continuar con el estudio y análisis del respectivo convenio; que los planteamientos del Director de ITOPF respecto del desarrollo y operación de los planes voluntarios de indemnización TOVALOP y CRISTAL han permitido apreciar las similitudes y diferencias existentes entre éstas y los Convenios Internacionales CLC-69 y

XIII REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES DEL CONO SUR

Los Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur celebraron su décimotercera reunión en la ciudad de Buenos Aires, República Argentina, entre los días 1 al 5 de diciembre de 1986, con asistencia de los titulares de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay y de los embajadores de Bolivia y Perú en la República Argentina, así como de delegados y observadores de los mismos países y de representantes de INTAL, CEPAL, ALADI y ALAF.

Previamente se había efectuado la Reunión Preparatoria de Expertos, como se informó en el *Boletín FAL 65*, de septiembre-octubre de 1986.

El temario se distribuyó en dos comisiones, de Transporte y de Obras Públicas e Integración Tecnológica.

En primer término, los Ministros acordaron ratificar el Acuerdo No. 1.39 (XI) que declaró que "el transporte internacional por carretera constituye un servicio de interés público fundamental en la integración del Cono Sur y que, en atención a su naturaleza y características, es principio básico para la solución de los problemas que plantea dicho modo de transporte, la regulación jurídica del sistema por una norma común internacional" y reafirmaron "el principio esencial de la reciprocidad en los aspectos operativos del transporte, como el régimen más favorable para alcanzar los objetivos del Convenio y satisfacer las necesidades del transporte internacional terrestre sin ruptura de cargas en todo el trayecto."

Entre los numerosos acuerdos adoptados en la Comisión de Transporte merecen especial mención los siguientes: el que expresa su voluntad política para concretar un Convenio de Transporte Internacional por Ferrocarril (TIF); el que solicita a INTAL su cooperación para la elaboración de un estudio sobre los flujos de transporte en la región; el que acuerda estudiar los problemas del tráfico en frontera; el que establece una comisión técnica para determinar la justa compensación por el uso de la infraestructura

vial del país transitado; el que declara que la comisión prevista en el artículo 20 del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre será de carácter permanente; el que recomienda instrumentar los acuerdos bilaterales sobre servicios turísticos de transporte internacional de pasajeros; los que recomiendan la adopción de un conocimiento único para el transporte internacional por carretera y la adopción de un manifiesto de carga autoprocesable; el que sugiere que se realicen estudios dirigidos a la armonización gradual de la legislación sobre tránsito aduanero y se solicite al Consejo de Transporte para la Facilitación del Comercio, de ALADI, que otorgue prioridad al tratamiento de los problemas de tránsito aduanero; el que acuerda promover el establecimiento de terminales aduaneros de carga situados en las cercanías de los centros de origen y destino de las mercancías, y expresar la voluntad política para adoptar un Convenio sobre el Contrato de Transporte y la responsabilidad civil del porteador terrestre, que abarque tanto el transporte internacional por carretera como por ferrocarril y solicitar a la CEPAL que, en conjunto con la ALAF, prepare un proyecto de convenio al respecto.

En cuanto a la Comisión de Obras Públicas e Integración Tecnológica, los principales acuerdos versaron acerca de: uniformidad de las reglamentaciones de tránsito de los países del Cono Sur; factibilidad de adoptar un sistema unificado de pesos y dimensiones; adopción de un sistema uniforme de señalización en las vías interiores navegables de la región; promoción de acciones que permitan la ejecución de obras de infraestructura de transporte con créditos provenientes de fondos especiales; estudio del establecimiento de normas que consagren la aplicación del principio de igualdad de tratamiento en el uso de las vías de navegación fluvial entre los países de la región; uniformidad de los requisitos para la circulación de vehículos de transporte internacional por carretera, y uniformidad de las reglamentaciones para el transporte de productos peligrosos por carretera en el Cono Sur.

EL EMERGENTE AMBITO LEGAL DEL TRANSPORTE MARITIMO

El transporte marítimo oceánico es un campo tan dinámico y que evoluciona permanentemente, que los regímenes legales que gobiernan sus actividades deben ser enfocados con miras al futuro y, si es posible, previendo sus cambios. Sin este enfoque, pueden devenir en estructuras rígidas que guardan como reliquias prácticas, instituciones y tecnologías históricas, en vez de proporcionar la flexibilidad necesaria y los instrumentos para tratar con el futuro.

Al elaborar los regímenes legales del transporte marítimo internacional, la mayoría de los países consideran las siguientes áreas que se sobreponen: los aspectos comerciales del transporte de línea, la seguridad económica y la defensa nacional.

Debido al amplio campo de intereses que representa cada una de estas áreas, el transporte marítimo de línea tiene una íntima relación con otras políticas de gobierno y es en la arena política donde debe mirarse primero para ver los cambios que se avecinan. En realidad, puede decirse que dichos aspectos comerciales son controlados por consideraciones ajenas al mercado —seguridad económica y defensa nacional— de modo que cualquier intento de tratar separadamente el transporte oceánico y el ámbito general económico, industrial y político no sólo sería imposible sino que resultaría un ejercicio inútil.

La relevancia de esta íntima relación se puede observar por las innovaciones en los servicios que se han producido en los últimos dos o tres años. Para comprender estas innovaciones, debería destacarse que los elementos físicos del transporte de línea moderno —contenedores, grúas especializadas, buques celulares, etc.— han existido desde mediados de la década de 1960, pero los nuevos regímenes legales permiten que dichos elementos sean utilizados diferentemente o en nuevas combinaciones. La esencia de la actual reestructuración del transporte oceánico reside en la creación de nuevas relaciones entre actividades existentes.

desarrollo y (c) conjuntamente por países desarrollados y en desarrollo, deben evaluarse para contestar muchas cuestiones. Algunas de las más importantes son: Qué impacto tendrán esos regímenes en los programas de desarrollo de las flotas y en la economía del comercio de los países de América Latina y el Caribe? Qué cambios organizacionales y operacionales son necesarios para que las líneas navieras latinoamericanas y caribeñas se anticipen al emergente ámbito legal del transporte oceánico de línea? Ese ámbito acelera, adelanta o restringe el mercado, los servicios y las fuerzas tecnológicas que están reestructurando la industria? Qué nuevas relaciones comerciales deberían crearse? Cuáles de las antiguas deberían terminarse? Hasta que éstas y muchas otras preguntas sean contestadas, las líneas navieras estarán obligadas a operar en un ambiente político tan disperso que literalmente ellas no podrán decidir de un día para otro que estrategias y planes son los más apropiados.

Probablemente la legislación más importante adoptada por los países desarrollados para la industria del transporte oceánico son: (1) la Ley de Transporte Marítimo de 1984 de los Estados Unidos (*U.S. Shipping Act of 1984*) y (2) la propuesta para incluir el transporte marítimo regular en el Tratado de Roma de la Comunidad Económica Europea. Por supuesto, hay varios otros instrumentos legales como (3) la Convención Lomé III y (4) la nota 1 al anexo A del Código de Liberalización de las Operaciones de Comercio Invisible (CLOI).

La Ley de Transporte Marítimo de 1984 es más que otra ley nacional, por cuatro razones: primero, aproximadamente dos tercios de los buques regulares del mundo recalán en puertos estadounidenses y, por lo tanto, deben cumplir con sus requerimientos; en segundo término, las nuevas herramientas que crea para la industria —contratos de servicio, tarifas de tiempo-volumen, acción independiente, extensión de la inmunidad antimonopolio a las

nes de usuarios— sirven de sostén al mercado, los servicios y las fuerzas tecnológicas que están reestructurando la industria; en tercer lugar, las líneas navieras pueden ahora responder rápidamente a los cambios en la demanda del mercado, ya que todos los acuerdos registrados con la Comisión Marítima Federal (FMC) entran en vigor 45 días después de inscritos; y finalmente, muchos países —como Canadá con su proyectada Ley de Excepción de las Conferencias Marítimas— utilizan la experiencia de la *Shipping Act* al revisar su propia legislación.

En futuras ediciones del *Boletín FAL* se continuará tratando este interesante tema.

(Extractado del documento de CEPAL Structural changes in ocean-liner transport facing Latin America and the Caribbean, LC/R.523, 30 de septiembre de 1986, presentado en el Seminario Latinoamericano de Gestión Naviera celebrado en Guayaquil, Ecuador, del 21 al 25 de julio de 1986).

XXII ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAF

Entre el 17 y el 21 de noviembre de 1986 se realizó en la ciudad de San José, Costa Rica, la décimosegunda asamblea general ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF). Participaron los siguientes miembros activos: Ferrocarriles Argentinos, Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia, Ferrovia Paulista, Red Ferroviaria Federal, Companhia Brasileira de Trens Urbanos y Companhia Vale do Rio Doce, de Brasil, Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, Incofer, Ferrocarriles de Cuba, Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, Ferrocarriles de Guatemala, Ferrocarril Nacional de Honduras, Ferrocarriles Nacionales de México, Ferrocarril de Nicaragua, Ferrocarril de Panamá, Ferrocarril Presidente Carlos A. López de Paraguay, Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú y Administración de Ferrocarriles del Estado de Uruguay. Concurrieron, además, numerosos miembros adherentes de Argentina, Brasil y España, representantes del BID, CEPAL, SIECA y otros organismos internacionales y nacionales y observadores de la industria de materiales ferroviarios y de instituciones varias.

Se aprobó el informe sobre la marcha del Plan de acción para 1986, así como el informe sobre el cumplimiento de los mandatos conferidos a la Secretaría General. Entre otras materias, cabe señalar la incorporación al Convenio Multilaf de disposiciones que permitan aplicar los regímenes y valores previstos en los respectivos convenios binacionales, para los transportes multinacionales que tengan origen o se destinen a las estaciones que integran los complejos fronterizos entre empresas ferroviarias. En reunión del Convenio Multilaf se acordó, a propuesta del representante de la CEPAL, realizar una reunión en Río de Janeiro conjuntamente con RFFSA, FEPASA y ALAF, a fin de procurar un entendimiento para unificar el valor de la tasa de compensación por uso de vagón. Las

empresas acordaron por unanimidad ratificar el criterio respecto a que los transportes con intervención de más de dos países deben ser considerados multinacionales.

Se celebró una mesa redonda sobre el tratamiento que reciben de los gobiernos los diversos modos de transporte y la conveniencia de determinar acciones o procedimientos destinados a lograr un trato equitativo. Se concluyó que en una economía mixta de mercado, como la que tienen la mayoría de los países de América Latina, un tratamiento equitativo a las empresas de transporte terrestre —carretero y ferroviario— debe contemplar algunos elementos básicos, tales como: financiamiento de los costos de construcción y mantenimiento de la infraestructura, cobrando a cada operador, de acuerdo al uso que haga de ella; aplicación de procedimientos de normalización contable; rehabilitación de la capacidad física del ferrocarril en concordancia con las exigencias de la demanda de transporte; saneamiento de los activos del ferrocarril; libertad para la fijación de tarifas y el establecimiento de servicios por parte del ferrocarril, en términos similares a las que se otorguen a los transportistas por carretera, y establecimiento de acuerdos formales entre el gobierno y la empresa ferroviaria, en los que se consignen las responsabilidades y compromisos de una y otra parte, con miras a hacer compatibles los objetivos generales de la política económica y de transporte del gobierno con los objetivos económicos y financieros que se le fijen al ferrocarril.

Se resolvió que la sede de la XXIII Asamblea General Ordinaria se realice en la ciudad de Buenos Aires, sin seminario, en el año 1987 y se aceptó el ofrecimiento para que la sede en 1988 sea la ciudad de San Luis de Maranhao, Brasil.

SEMINARIO SOBRE DISTRIBUCION FISICA DEL COMERCIO INTERNACIONAL

Los días 3 y 4 de diciembre de 1986 se llevó a efecto en Santiago de Chile el Seminario sobre Distribución Física del Comercio Internacional, patrocinado conjuntamente por la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de Chile (PROCHILE), el Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), con la colaboración de la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso.

El Seminario estuvo dirigido, principalmente, a los exportadores e importadores, y a las empresas de transporte, de transferencia, almacenamiento, consolidación y desconsolidación de carga, así como a los agentes de carga y transitarios.

Las instituciones internacionales patrocinantes consiguieron la participación de varios especialistas extranjeros versados en sus respectivas materias, tanto de organismos internacionales como del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte Internacional (CUTMA) y del Consejo Uruguayo de Usuarios del Transporte Internacional de Carga.

XXIII ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR

Entre los días 25 al 28 de noviembre de 1986 se efectuó en Guayaquil, Ecuador, la XXIII Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), que contó con la presencia de las empresas navieras estatales y privadas asociadas y como observadores, de importantes autoridades del área del transporte marítimo de Iberoamérica.

Como en ocasiones anteriores, presentaron interesantes exposiciones diversos personeros del sector.

Entre las resoluciones aprobadas, cabe destacar las relativas a América; al Convenio de las Naciones Unidas sobre las condiciones de inscripción de buques; a la modificación de la Ley de Impuestos a la Renta de Estados Unidos, y a la situación portuaria latinoamericana.

Se procedió a elegir la mesa directiva por el período 1986-88, la que será presidida por el Ing. José González Villacís (Ecuador).

El acto de clausura fue prestigiado por la presencia del Presidente Constitucional del Ecuador, Ing. León Febres Cordero, quien dictó un medular discurso sobre la actualidad de la integración

NOTICARIO DE FACILITACION

- La Asociación Portuaria Internacional (The International Association of Ports and Harbors, IAPH) celebrará su XV Conferencia bi-anual en Seúl, República de Corea, entre el 25 de abril y el 2 de mayo de 1987.
- Las Segundas Jornadas Académico-Empresariales de Integración Chileno-Argentina, organizadas por la Universidad Católica de Valparaíso y el Instituto de Economía y Organización de Mendoza, se llevarán a cabo en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Cuyo, en Mendoza, los días 6, 7 y 8 de mayo de 1987.
- Del 6 de abril al 3 de julio de 1987 se efectuará en Madrid, España, el III Curso Internacional de Postgrado en Carreteras, organizado por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) de España en colaboración con la Fundación Agustín de Bethencourt, dirigido prioritariamente a ingenieros civiles de los países de Iberoamérica. Los interesados en recibir el boletín de información del curso deberán dirigirse a Calle Alfonso XII- 3, Madrid 28014, España.
- El Instituto de Derecho Marítimo de la Southampton University anuncia la realización de un curso de una semana de duración, entre el 11 y 15 de mayo de 1987, sobre disputas en el comercio internacional, que se estima de interés para abogados, exportadores, armadores, banqueros, aseguradores y transitarios. Detalles sobre el curso, titulado *Unique Approach to study of International Trading Disputes*, pueden solicitarte a Ms. M. von Benko, Institute of Maritime Law, The University, Southampton, SO9 5NH, England.
- Shannon Development, una compañía privada perteneciente al Gobierno de Irlanda, que tiene más de 25 años de experiencia en el desarrollo, promoción y operación de la primera zona franca ubicada en un aeropuerto del mundo, ha decidido reintroducir su Programa de Capacitación Zona Franca Industrial/Curso de Exportación, que comenzará el 14 de septiembre de 1987 y tendrá cuatro semanas de duración. Las inscripciones se cerrarán el 30 de junio de 1987. Para mayores antecedentes, escribir a: Ms. Patricia Quilligan, Course Administrator Development Consultancy Programme, Shannon Town Centre, Co. Clare, Ireland.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Se está editando la publicación *Guía de Servicios de Transporte Marítimo para la Exportación*, que contiene informaciones de interés para el comercio exterior que se moviliza por vía marítima. Su precio es de US\$5.00, que incluye un servicio de actualización anual, y puede obtenerse en el Departamento de Fletes, Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral, casilla 7412, Guayaquil, Ecuador.
- La revista *Trade & Transport Briefs*, que edita el puerto de Oakland, California, anuncia la puesta en circulación del libro *Modern Marine Terminal Operations & Management*, de 326 páginas, que cubre todos los aspectos del movimiento de carga en los puertos. Su valor es de US\$50.00 por ejemplar, más US\$15.00 para gastos de franqueo aéreo, y puede pagarse con cheque a la orden de Port of Oakland, 66 Jack London Square, CA 94607, U.S.A.
- Ya está a la venta el anuario *Lloyd's Ports of the World 1987*, que contiene detalles de más de 2 700 puertos del mundo, así como información sobre facilidades portuarias y localidades de acuerdo al *UNCTAD Locode*. Su precio es de 69 libras esterlinas, incluidos franqueo y embalaje, y los pedidos deben hacerse a: Lloyd's of London Press Ltd., Sheepen Place, Colchester, Essex CO3 3LP, Inglaterra.
- Fairplay Publications ha editado recientemente las siguientes publicaciones: *Container Ships and Shipping*, por Dr. Roy Pearson, al precio de US\$105.00; *Reefer Ships 1987* (cuarta edición), US\$61.00, y *Proceedings of Ro-Ro 86*, US\$112.00. Para los pedidos, dirigirse a: Fairplay Publications Ltd., 52-54 Southwark Street, London SE1 1UJ, Inglaterra.

PERIODICOS ESPECIALIZADOS EN TRANSPORTE

Corresponde agregar a la relación de publicaciones especializadas en transporte marítimo, aparecida en el *Boletín FAL 63*, de mayo-junio de 1986, las siguientes:

- *Boletín de la Marina Mercante Mexicana*, editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México, bimestral,

José María Ibararán No. 47, Col. San José Insurgentes, C.P. 03900, México D.F., México.

- *Intermodal Age International*, bimestral, Simmons- Boardman Publishing Corporation, 345 Hudson Street, New York, N.Y. 10014, Estados Unidos.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
División de Transporte y Comunicaciones
Télex: 340295 (Transradio), 441054 (ITT), 240077 (Télex Chile)
Edificio Naciones Unidas
Avenida Dag Hammarskjöld
Casilla 179-D
Santiago de Chile

01485:FAL

BIBLIOTECA
CENTRAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA Y EL
CARIBE
ASOCIACION POSTAL 9-719
06600 MEXICO, DF
MEXICO

IMPRESOS
VIA AEREA