



## V REUNION SOBRE COOPERACION MARITIMA REGIONAL ENTRE PAISES SUDAMERICANOS, MEXICO Y PANAMA

La Red Operativa de Cooperación Regional Entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) celebró su Quinta Reunión sobre Cooperación Marítima en la ciudad de Mar del Plata, Argentina, del 1º al 5 de octubre de 1990. Participaron en la reunión representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, México, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela. Asimismo estuvieron presentes los representantes de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), la Comisión Administradora del Río de la Plata, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Organización Marítima Internacional (OMI) y varias organizaciones vinculadas al sector del transporte marítimo de Argentina.

Los participantes en la reunión adoptaron nueve resoluciones que en esencia expresan lo siguiente:

### Seguridad marítima

- instar a las autoridades a ejercer un control efectivo de las normas relativas a los convenios de los cuales los Estados Miembros de la Red son parte, con el fin de alcanzar el ejercicio pleno de las funciones de Estado Rector de Puerto;
- Definir un cronograma de formación de inspectores técnicos, basado en el estudio realizado para cuantificar la real demanda en la región de profesionales de este tipo, aprovechando para su implementación las capacidades ofrecidas por las Autoridades Marítimas de la Red;
- Incluir en la temática ROCRAM la seguridad en las actividades náutico-deportivas, fomentando el intercambio de información y experiencias entre autoridades marítimas; proporcionar a la Secretaría de la Red, para su difusión, la nómina de los entes que se ocupan del control de dichas actividades, a fin de facilitar el conocimiento de seguridad exigidas en sus respectivos ámbitos jurisdiccionales;

### Contaminación marítima

- Solicitar a la OMI que, en oportunidad de definir el Programa Global para la Protección del Medio Marino, considere prioritaria la asignación de recursos tendientes a financiar actividades que posibiliten la implementación efectiva de la estrategia de la ROCRAM sobre el tema;
- Impulsar la participación de delegaciones de los países miembros, al más alto nivel posible, en la Conferencia internacional de Preparación y Lucha contra la Contaminación, a realizarse en la sede de la OMI, del 19 al 30 de noviembre de 1990.

### Entrenamiento marítimo

- Registrar los ofrecimientos de cursos, que formarán parte del programa integrado de trabajo de la Red;
- Solicitar a la Secretaría de la Red que transmita a la OMI y al PNUD la necesidad de contar con adecuadas oportunidades de entrenamiento para los profesionales nacionales de los países miembros;
- Solicitar ante la OMI que prosiga apoyando la traducción e impresión de los cursos modelo y material bibliográfico en español;

### Informática marina

- Continuar incrementando las capacidades en el área de la informática; solicitar a la Secretaría de la Red que, previo recibir de sus miembros antecedentes sobre el desarrollo informático alcanzado, dentro de doce meses convoque una reunión de expertos en este campo;

### Cooperación técnica y programa integrado de trabajo

- Encomendar a la Secretaría de la Red que solicite del Secretario General de la OMI

apoyo para financiar diferentes modalidades de cooperación técnica;

- Encomendar a la Secretaría de la Red que defina y divulgue el programa integrado de trabajo de la Red, atento los ofrecimientos que las autoridades marítimas se comprometen enviar antes del 31 de diciembre de 1990;

### Cooperación regional en la lucha contra el narcotráfico

- Promover la cooperación entre las autoridades marítimas de la Red, dentro de su campo de actuación, fomentando el intercambio de información, antecedentes, experiencias, capacidades y cursos de entrenamiento;
- Recomendar a las autoridades marítimas de la Red estudien la conveniencia de adoptar procedimientos comunes para la prevención del tráfico ilícito de estupefacientes, para cuyo cometido podría considerarse de utilidad el documento presentado por la delegación de Perú;
- Encomendar a la Secretaría de la Red que solicite el apoyo del Servicio de Guardacostas de los Estados Unidos de América como de todo otro organismo similar que brinde asistencia en esta materia;

### Secretaría de la Red

La secretaría rotativa de la ROCRAM había estado a cargo de la Autoridad Marítima de Argentina desde 1988. Al terminar la V Reunión, asumió la secretaría la Autoridad Marítima de Chile para el período 1990-1992 (Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante de Chile, Errázuriz 537, Valparaíso, Chile, Tel. 58901-6, FAX nº 252539). La Sexta Reunión Ordinaria de la Red se efectuará en Chile en el último trimestre de 1992. Para el período 1992-1994, la Autoridad Marítima de Uruguay - Prefecto Nacional Naval ejercerá la secretaría de la Red.

# XVII REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAISES DEL CONO SUR

Como se anunció en el Boletín pasado seguimos proporcionando mayores detalles de la reunión en referencia realizada entre el 10 y el 14 de septiembre de 1990, en Asunción, Paraguay.

Aparte de los acuerdos ya mencionados con anterioridad, en esta oportunidad destacan los siguientes:

- **Acuerdo 1.76 (XVII) - Carta de porte - Conhecimento de transporte.**  
En vista de algunas dudas que se han suscitado sobre la aplicación de este Acuerdo, la CEPAL preparó una nueva versión de las notas explicativas que aclaran dichas dudas. De esta manera, para el transporte internacional por carretera, se exigirá el uso de la Carta Porte - Conhecimento de Transporte, a partir de 1º de enero de 1991.
- **Acuerdo 1.77 (XVII) - Transferencia de divisas.**  
Para la aprobación de este Acuerdo, se consideró la dificultad que han tenido las empresas de transporte para transferir los ingresos provenientes de su actividad en el exterior. A tales efectos se indicó la posibilidad de recurrir al Convenio de pagos y créditos recíprocos de la ALADI, para lo cual se solicita al Consejo de Asuntos Financieros y Monetarios de la Asociación, el establecimiento del mecanismo correspondiente.
- **Acuerdo 1.81 (XVII) - Proyecto Libertadores.**  
Teniendo cuenta de que el Proyecto Libertadores pretende superar las dificultades institucionales, operacionales y

técnicas en el transporte ferroviario internacional mediante inversiones de montos relativamente reducidos, los señores ministros acordaron: a) Apoyar e impulsar las acciones conducentes a la concreción de los proyectos específicos propuestos por los respectivos países; b) Instruir a la mesa de turno que ponga en conocimiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) el contenido del presente Acuerdo; c) Reconocer el valioso apoyo del Gobierno de España a la integración efectiva de los países del Cono Sur y América Latina en general.

- **Acuerdo 1.82 (XVII) - Corredores interregionales de transporte.**  
Considerando la importancia de la multimodalidad para la modernización y mejor eficiencia del sistema de transporte de los países del Cono Sur, se acordó crear el programa "Corredores Interregionales de Transporte (CIT)", en el marco de Comisión de Transporte de las Reuniones de ministros.
- **Acuerdo 2.16 (XVII) - Uniformidad de las diferentes reglamentaciones de tránsito en los países del Cono Sur.**  
Este Acuerdo surgió en forma de ponencia en 1979 durante la IX Reunión de Ministros, Cochabamba, Bolivia, a raíz de la expansión del volumen de tráfico internacional por carretera y las variadas reglamentaciones de tránsito existentes en los países de la subregión, circunstancia esa que originaba dificultades a los usuarios. Para la preparación del proyecto de Convenio de Legislación Modelo de Tránsito para los Países del Cono Sur se tomó como base el Reglamento Modelo de Circulación Vial para los Países de América del

Congreso Panamericano de Carreteras. Los señores ministros en su XVII Reunión acordaron incorporar y adoptar los nuevos artículos correspondientes al capítulo II - "Reglas Generales de Circulación", capítulo III - "Los vehículos" y capítulo IV - "Los conductores". Con eso, resta solamente el análisis del capítulo V - "Señalización".

## Demás deliberaciones de la reunión

- Acuerdo 1.78 (XVII) - Identificación de equipajes con el pasajero y el número de asiento correspondiente;
- Acuerdo 1.79 (XVII) - Estudio para unificar la graduación de sanciones por infracciones en materia de transporte en los países miembros;
- Acuerdo 1.80 (XVII) - Comunicación sobre la aplicación de sanciones a las empresas de transporte;
- Acuerdo 1.83 (XVII) - Estudio del modelo de póliza de seguro de daños a las personas del automovilista en viaje internacional;
- Acuerdo 1.84 (XVII) - Certificado de Seguro Bilingüe (carga);
- Acuerdo 2.32 (XVII) - Uniformidad de las reglamentaciones para el transporte por carretera de productos peligrosos y sustancias utilizadas en la elaboración ilegal de drogas y narcóticos en los países del Cono Sur.

## LA CEPAL PUBLICA ESTUDIO SOBRE PUERTOS

La CEPAL acaba de publicar el estudio *Los cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe* (Cuaderno CEPAL Nº 65 de octubre de 1990). En dicho estudio se analiza la actividad portuaria según la óptica de legislación, gestión, servicios, el mercado y la tecnología con el fin de contribuir a mejorar la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe.

La evaluación de las transformaciones ocurridas a través del tiempo en la utilización de servicios portuarios, constituyen la base del estudio, y se presentan en tres partes:

- 1) En el **marco conceptual** se incluye un breve panorama de la evolución de los puertos desde el siglo XVI y una descripción de un puerto virtual en la región; de modo que los principales problemas -necesidad de sistemas laborales competitivos, acceso para los transportistas, terminales especializados y sistemas electrónicos de computación- puedan entenderse como expresiones contemporáneas de tendencias seculares.
- 2) Con el análisis de **los cambios en los servicios, el mercado, las tecnologías y las legislaciones** se busca identificar las direcciones en que se mueve esta industria. Por ejemplo, en el mundo de hoy -interdependiente y rápidamente cambiante- una actitud pasiva de parte de

los puertos frente a factores como el transporte terrestre, las aduanas, el costo de la fuerza laboral y la productividad, puede dar por resultado una reducción de la competitividad de las exportaciones del país en los mercados mundiales, una disminución de los ingresos de divisas y un aumento de la tasa nacional de desempleo.

- 3) En las **conclusiones y recomendaciones** se hacen sugerencias respecto a las políticas y planes que los países de América Latina y el Caribe podrían adoptar en lo relativo a sus puertos, las que deberían orientarse a la siguiente dirección:

### • Los puertos en una economía global

Para poder funcionar con éxito en la economía mundial, compuesta de un número creciente de bloques comerciales multisoberanos y de mercados internacionales exigentes, los puertos deben quedar libres de las restricciones de un ambiente comercial excesivamente reglamentado, centralizado y dominado por el sector público. En tal contexto, la prioridad para los Gobiernos de la región es de transformar sus puertos a fin de proporcionar progresivamente un mayor apoyo a la productividad y eficiencia en términos de

costos y a las políticas macroeconómicas orientadas a la exportación.

### • Las instituciones portuarias

La mayoría de los problemas institucionales a que hacen frente los puertos de América Latina y el Caribe son una consecuencia del marco contradictorio de los objetivos económicos, convenios laborales y legislación, dentro del cual se les pide que funcionen. Los Gobiernos de la región podrían considerar redefinir las funciones de sus puertos mediante la reorganización de su estructura burocrática, lo que permitiría ofrecer a los copartícipes comerciales de otras regiones la absoluta seguridad de que las mercancías llegarán a tiempo y en el estado convenido.

### • La infraestructura portuaria

Si bien es cierto que los países de América Latina y el Caribe deben contar con instalaciones portuarias modernas y equipos de manipulación de carga tecnológicamente adecuados, el gran problema que enfrentan estos países no es el de financiar sistemas de manipulación de carga cada vez más complejos y de mayor costo de capital, sino el de la lenta adopción de éstos y sus ritmos ineficientes de utilización, que se deben a

los puertos por los sindicatos. Habría que aprovechar mejor la capacidad instalada aumentando la productividad y reduciendo los costos terminales. Entre los mayores obstáculos que han impedido lograr tal aumento figuran: i) estructura institucional excesivamente reglamentada, gestión ineficaz, régimen laboral oneroso; ii) la creencia de que aumentos en la productividad pueden derivarse apenas con inversión adicional en la infraestructura; y iii) la exclusión del sector privado de las operaciones portuarias.

### • El sistema laboral portuario

Los gobiernos de América Latina y el Caribe podrían considerar la posibilidad de dictar leyes en que se distinga claramente entre las prácticas de personal de las empresas de propiedad estatal, como los puertos, que deben satisfacer objetivos comerciales, y las de sus administraciones públicas. En tales leyes debe darse a los directores de puerto los medios de tratar con la fuerza laboral respecto a asuntos como número y composición de ésta, remuneraciones,

intercambio de tareas y productividad. Además, debido a las variaciones en la demanda de trabajadores portuarios, los dirigentes laborales deben reconocer la necesidad de eliminar las jurisdicciones cuidadosamente protegidas o sea los límites entre las faenas, y de emprender programas de capacitación para crear una fuerza laboral de aptitudes múltiples. De esta manera los puertos en cuanto empleadores pueden permitirse tener empleados permanentes, ya que éstos estarán trabajando continuamente.

## XI REUNION DE DIRECTORES NACIONALES DE ADUANAS DE AMERICA LATINA, ESPAÑA Y PORTUGAL

La XI Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, se celebró en Caracas, Venezuela, del 22 al 26 de octubre de 1990. Participaron representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, España, Haití, Honduras, México, Panamá, Paraguay, Portugal, República Dominicana y Venezuela. En calidad de observadores participaron representantes de los Estados Unidos de América, de la Asociación de Profesionales Aduaneros (ASAPRA), de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), del Banco Mundial, de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), de la Comunidad Económica Europea (CEE), del Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), de la Organización de Estados Americanos (OEA), de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD). De forma concomitante también se realizó en esta oportunidad la VI Reunión del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas.

Entre los diversos acuerdos aprobados en la reunión, destacan a continuación una síntesis de algunos de ellos:

### Facilitación del comercio y el transporte internacional

- Tomar nota de los avances presentados por el representante de CEPAL sobre las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur y su preocupación por la inexistencia de procedimientos uniformes en materia de tránsito ferroviario; registrar lo expuesto por las Administraciones de Aduanas de España y Portugal, sobre la tendencia a aceptar la documentación comercial para el tránsito ferroviario en la Comunidad Económica Europea sin necesidad de presentar otro tipo de documento;
- Tomar nota sobre avances que plantea la Decisión 257 de la Junta del Acuerdo de Cartagena en materia de facilitación del transporte;
- Registrar los avances expuestos por las administraciones nacionales de aduanas de: Argentina, Colombia, Chile, Ecuador, España, Honduras, México y Paraguay;
- Ratificar el Acuerdo 3 d) de la X Reunión de Managua tendiente a la elaboración por parte

de la Secretaría de un Estudio sobre Mensajería Internacional para lo cual se solicitó nuevamente el envío de las experiencias de cada país en esta materia;

- Poner a disposición de las Administraciones los estudios realizados por la Administración Nacional de Aduanas de Cuba sobre: Facilitación del Turismo y Sistema Armonizado, desarrollados en cumplimiento del Acuerdo 10 b) de la X Reunión;

### Mecanización de las operaciones aduaneras

- Registrar los avances en 10 países representados en la reunión. El representante de la UNCTAD anunció avances en el sistema SIDUNEA. La JUNAC contratará expertos para evaluar los sistemas existentes en sus países miembros y proponer modificaciones apropiadas.

### Valoración de mercancías en aduanas

- Reiterar la posición expresada de manera unánime, recomendando a los Gobiernos la no contratación de agencias externas para la valoración aduanera, por razones de técnica aduanera, económicas, legales y de soberanía, que fueron cabalmente expuestas por las administraciones nacionales de aduanas que han tenido experiencias negativas en este sentido;
- Resaltar la importancia de adoptar el concepto de valor de transacción, como sistema de valoración de las mercancías en aduanas, reconociendo los serios problemas que tienen los países, en la aplicación del artículo VII del Código de Valoración del GATT;
- Registrar la posición de Argentina en cuanto a que el Acuerdo del GATT se emienda para confiarle a las administraciones de aduanas la posibilidad de trasladar la carga de la prueba al importador por lo menos: i) cuando el precio declarado sea notoriamente inferior al comprobado en otras transacciones inmediatamente anteriores de mercancías idénticas o similares importadas del país de fabricación; ii) cuando el precio declarado sea notoriamente inferior al comprobado en transacciones cuyo objeto sean mercancías similares importadas directamente de otros países.

### Prevención, investigación y represión de los delitos aduaneros (tratamiento del tráfico de sustancias sicotrópicas y resguardo aduanero)

- Crear mecanismos de cooperación eficientes entre las administraciones nacionales de aduanas para el intercambio de información sobre delitos;
- Instar a los países miembros: i) que se adhieran al anexo XI del Convenio; ii) crear un departamento especializado en la lucha contra el narcotráfico;

### Sistema latinoamericano de capacitación aduanera

- El programa de capacitación aduanera regional para 1991 será el siguiente:
  - VI Seminario Interamericano sobre el Sistema Armonizado, México - OEA
  - VIII Seminario Interamericano sobre Valoración, México - OEA
  - I Seminario Interamericano sobre Legislación Aduanera, México - OEA
  - Curso Subregional sobre el Convenio de Kyoto, ALADI - OEA
  - Curso Subregional sobre el Convenio de Kyoto, JUNAC - OEA
  - Curso Subregional sobre el Convenio de Kyoto, SIECA - OEA
  - Curso Subregional sobre Laboratorio Aduanero, ALADI - OEA
  - Curso Subregional sobre Laboratorio Aduanero, Colombia, OEA - JUNAC
  - Curso Subregional sobre Laboratorio Aduanero, Costa Rica, SIECA - OEA
  - XIII Curso Iberoamericano sobre Técnicas Aduaneras Internacionales, España - OEA.

### Elección de la próxima sede

- Se llevará a cabo la XII Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, en octubre de 1991, en la ciudad de Viña del Mar, Chile. En esa ocasión se celebrará de forma simultánea la Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de ALADI y la Asamblea de la Asociación Americana de Profesionales Aduaneros (ASAPRA).

# LOS BENEFICIOS DE PERTENECER AL CONSEJO DE COOPERACION ADUANERA (CCA)

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) con sede en Bruselas, Bélgica, desde su creación en 1952 ha desempeñado una fructífera labor en la promoción de la cooperación entre los Gobiernos con el fin de alcanzar un mayor grado de armonía y uniformidad en los sistemas aduaneros para facilitar el comercio internacional.

En la actualidad, el CCA está integrado por 107 Estados miembros de los cuales sólo 14 son de América Latina y el Caribe y, se reúne normalmente una vez al año fijando como sede de sus reuniones distintos puntos del globo. Los Estados miembros son usualmente representados por los directores de aduanas, lo que asegura un alto nivel técnico y decisorio a los trabajos que se realizan. Los aspectos técnicos del trabajo del Consejo están a cargo de comités entre los que se destacan los siguientes: el Comité técnico permanente; el Comité del sistema armonizado, el Comité del valor; el Comité técnico de la valoración en aduana; el Comité de lucha contra el fraude; y, el Comité de la nomenclatura y clasificación.

En el campo de la cooperación técnica, el programa del CCA abarca los siguientes elementos:

1. **Programas de becas** - el CCA ofrece cursos de doce semanas de duración para funcionarios de aduanas seleccionados de los países en desarrollo. Esta capacitación incluye orientación sobre las actividades del CCA, un estudio pormenorizado de un área específica de interés, así como orientación sobre el terreno en una administración nacional.

2. **Programa de agregado técnico** - este programa consiste en el nombramiento de funcionarios de aduanas a la secretaría del CCA, lo que da a las administraciones miembros una oportunidad para que sus funcionarios se familiaricen con el CCA y las actividades aduaneras a nivel internacional.

3. **Programa de orientación** - las administraciones aduaneras miembros están invitadas a una sesión de información de 3 días sobre asuntos aduaneros internacionales en la sede del CCA.

4. **Seminarios** - éstos se celebran en las diferentes regiones para que los funcionarios de aduanas y otros miembros del sector comercial se familiaricen con los instrumentos internacionales, o para mejorar la eficiencia de las administraciones de aduana en diversos campos tales como GATT, Sistema

Armonizado, Convenio de Kyoto, aplicación de la ley, etc.

5. **Programa de capacitación** - los miembros tienen a su disposición varios cursos sobre técnicas de instrucción destinados a personas dedicadas activamente a tareas de capacitación. El CCA organiza también ciclos breves de conferencias para complementar los programas de capacitación nacionales. Además, continúan diseñándose módulos de capacitación sobre una serie de temas de aplicación de la ley, así como el Sistema Armonizado y el Acuerdo sobre el Valor en Aduana del GATT.

6. **Misiones de expertos** - el CCA envía misiones de expertos aduaneros a aquellas administraciones que requieren ayuda para modificar las leyes y reglamentos, poner en práctica instrumentos del Consejo, mejorar su estructura organizativa e instalaciones de laboratorio.

7. **Asistencia a los miembros en la sede del CCA** - los funcionarios de la secretaría proporcionan ayuda a los miembros del consejo para redactar y actualizar sus leyes y reglamentos nacionales sobre la base de los instrumentos del consejo.

## PROGRAMAS DE POST-GRADO EN TRANSPORTE Y COMERCIO INTERNACIONAL OFRECE LA UNIVERSIDAD DEL MAR EN CHILE

La Universidad del Mar con asiento en Valparaíso, Chile, ha anunciado la creación de dos programas de estudios de excelencia a nivel de post-grado en transporte y comercio internacional. El primer programa de diplomado en administración naviera, a impartirse en marzo de 1991, utiliza la valiosa experiencia adquirida por el Centro de Estudios Navieros (CENAV) que en doce oportunidades ha ofrecido cursos a ejecutivos y profesionales. El segundo, contempla un programa de maestría en comercio internacional que será realizado en forma conjunta con la Facultad de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica de Cuyo de Argentina, que durante 1988 y 1989 organizó en Chile, juntamente con la Facultad Iberoamericana de Comercio Internacional (FICIT), un programa binacional de maestría en comercio internacional.

En esta nueva etapa se ha abierto el programa en administración naviera a la comunidad latinoamericana relacionada con el comercio y transporte internacional tanto en el campo académico como empresarial y de autoridades navieras y portuarias. Esta iniciativa da respuesta a la creciente demanda de estudios formales sobre temas tratados científicamente -antes sólo contemplados en universidades europeas- cuyo conocimiento constituye una necesidad en el desarrollo de recursos humanos calificados para dominar el complejo manejo del transporte internacional, al nivel que lo hacen los países con quienes los latinoamericanos deben competir.

En el programa se abordan los aspectos de mayor relevancia económica tanto a nivel de usuarios como de oferentes de transporte marítimo y de servicios portuarios. Se estudia

sistemáticamente la aplicación de la jurisprudencia internacional en los contratos bajo bills of lading, charterparties y pólizas de seguro marítimo y, asimismo, los aspectos operativos de la actividad portuaria y del transporte multimodal. Además se aborda el estudio de herramientas teóricas para la toma racional de decisiones con aplicaciones y desarrollo de juegos de negocios a nivel estratégico y operativo en el área naviera y portuaria.

Mayores antecedentes pueden ser solicitados al Director del Programa de la Universidad del Mar, Errázuriz 1090, FAX Nº 032-254759, Valparaíso, Chile.

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



00660:FAL

MXU

IMPRESOS  
VIA AEREA

CARLOS DEL CASTILLO  
REPRESENTANTE RESIDENTE  
PNUD - PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL  
DESARROLLO  
APARTADO POSTAL 6-719  
06600 MEXICO, DF  
MEXICO