

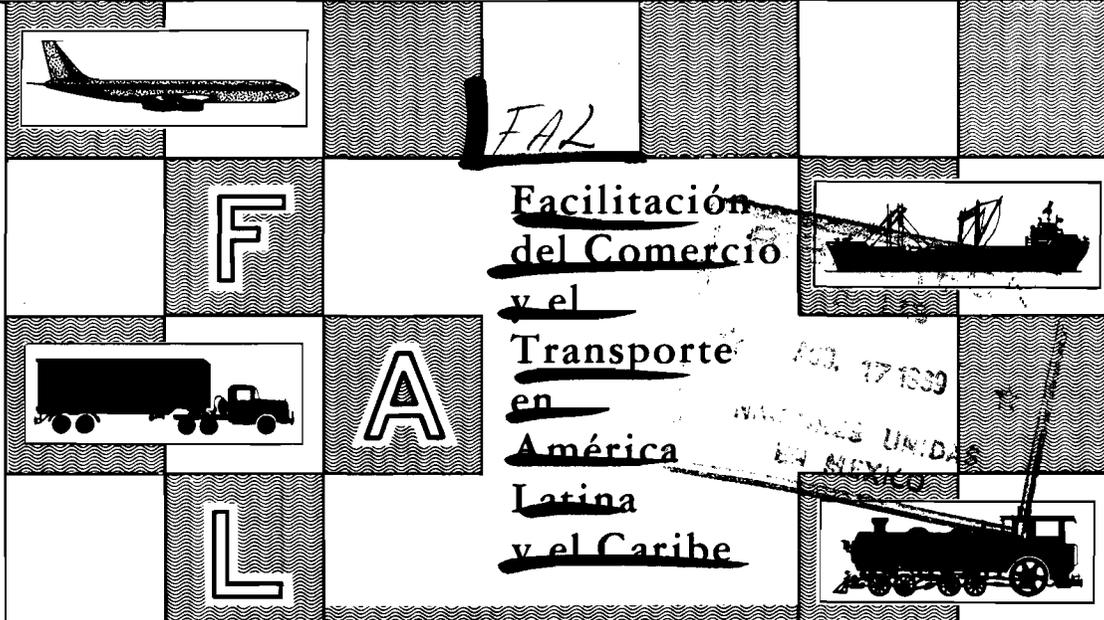
NACIONES UNIDAS



CEPAL

Año XIII - Nº75
Mayo - junio de 1989

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



FAL

**Facilitación
del Comercio
y el
Transporte
en
América
Latina
y el Caribe**

SE REINICIA PUBLICACION DEL BOLETIN FAL

En el transcurso de trece años la Secretaría de la CEPAL publicó en forma continuada este boletín de difusión. Producto de la escasez temporal de recursos, se tuvo que interrumpir su publicación durante los últimos 12 meses. El presente número, que reinicia la publicación del Boletín FAL, se dedica a presentar un resumen de distintas reuniones que se llevaron a cabo durante este período y que se consideran relevantes para los interesados en la facilitación del comercio y del transporte.

De ahora en adelante se espera continuar cumpliendo con los propósitos originales de informar sobre las actividades e iniciativas, tanto en el ámbito nacional como internacional, que se relacionen con la facilitación del comercio y del transporte. De esta manera, se pretende despertar el interés y la voluntad de cooperar en tales materias, por parte de los sectores involucrados, con el fin de fomentar un movimiento más ágil, económico y seguro de personas y mercaderías. La Secretaría de la CEPAL agradece desde ya los comentarios y aportes que los lectores deseen formular para que el boletín cumpla de manera más eficiente con su objetivo.

XXIV ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE LA ALAF

La Vigésimo Cuarta Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) se llevó a cabo en la ciudad de Vitória, Espírito Santo, Brasil del 17 al 24 de octubre de 1988. La reunión contó con la participación de los miembros activos de la Asociación, adherentes y observadores tanto de la industria como de varios organismos internacionales.

Entre las proposiciones institucionales y colaterales que se aprobaron, cabe mencionar el pronunciamiento unánime de la asamblea a) para que se concluyan, a la mayor brevedad, las obras ferroviarias faltantes para habilitar en forma simultánea el transporte carretero y ferroviario en el puente internacional que unirá a las ciudades de Posadas en Argentina y de

Encarnación en Paraguay; b) transmitir al Gobierno de España, el beneplácito de la asamblea ante la renovación por un año más del acuerdo de cooperación técnica que proporciona ese país a las empresas ferroviarias latinoamericanas. Se aprobaron, asimismo, los informes de los grupos de trabajo metropolitanos, industriales y de sistemas de información. En este último, se destacó la gran importancia que tiene el desarrollo de los sistemas de información como elemento dinamizador de la modernización tecnológica y de la gestión en las empresas ferroviarias. Con el objetivo de revitalizar la labor del grupo de sistemas de información se formuló un programa de trabajo para el año 1989, que contempla por un lado, la realización de una reunión regional que contará con la participación de los responsables del área de informática de las empresas ferroviarias para facilitar el intercambio de experiencias de manera que les permita lograr una mejor orientación de sus planes en la materia y, por otro, la organización de un seminario nacional en Uruguay sobre los sistemas de información operacional, el que contará para su ejecución con la colaboración de la Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), Ferrovía Paulista S.A. (FEPASA), ALAF y CEPAL.

Finalmente, se acordó aceptar el ofrecimiento de Cuba para que la ciudad de La Habana sea la sede de la XXV Asamblea General Ordinaria.

XV 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 decimoquinta reunión en la ciudad de Canela, Brasil, entre el 24 y 25 de noviembre de 1988, con la participación de ministros y representantes gubernamentales de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, así como de delegados, observadores de diversas organizaciones empresariales de transportistas de los mismos países y de representantes de ALAF y CEPAL.

Esta reunión resultó sumamente fructífera debido a la concertación de voluntades que se

trajeron en la aprobación de importantes acuerdos. Entre ellos, cabe destacar la firma de los siguientes: Acuerdo 1.33 (XV), mediante el cual se suscribió el texto definitivo del Anexo V: Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF), que se agrega al Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur; Acuerdo 1.69 (XV), que aprueba el Conocimiento Transporte Internacional Ferroviario (TIF); Acuerdo 1.55 (XV), que aprueba el Manifiesto Internacional de Cargas; y el Acuerdo 1.53 (XV), que aprueba el Convenio sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías (CRT), sujeto a un plazo que vence el 30 de abril de 1989 para formular observaciones.

La aprobación del formulario Conocimiento TIF atiende a la necesidad de uniformar y agilizar los procedimientos actualmente vigentes entre las administraciones que mantienen vinculaciones internacionales por vía férrea. Con la aprobación de las normativas para el transporte ferroviario internacional contenida en el Anexo V y el Conocimiento TIF, se espera facilitar la expansión del intercambio comercial entre los países de la región al permitir un acceso más expedito a este medio de transporte de aquellas mercancías que por sus características físicas y por su valor unitario difícilmente se transportan por carretera.

El Manifiesto Internacional de Carga por carretera, tendrá el carácter de un documento uniforme exigible por las autoridades aduaneras. Su aplicación permitirá una simplificación importante de los trámites y procedimientos administrativos, con la disminución de pérdidas de tiempo y de los costos correspondientes. Además, facilitará la adecuada cobertura en la preparación de informes estadísticos, lo que contribuirá a definir políticas en materia de transporte de cargas por carretera tendientes al cumplimiento de los objetivos del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y a la facilitación del comercio regional.

Los ministros acordaron establecer un programa de acción para el año 1989, que incluye abordar las siguientes tareas:

a) simplificación y unificación de los procedimientos para la transferencia de divisas

a las empresas operadoras del sistema; b) aprobación de la póliza única por daños causados a la carga transportada; c) creación de un grupo de trabajo para realizar estudios con vistas a posibilitar la adopción de un documento único para control de operaciones aduaneras; la definición de un sistema de procesamiento de datos relativos al control aduanero que permita el intercambio de información; la definición de un sistema de sellado y precintado de vehículos transportadores de mercaderías admitidas en régimen de tránsito aduanero; d) adopción de un conocimiento único de transporte internacional por carretera; e) elaboración de un proyecto de convenio de transporte internacional terrestre que incorpore las modificaciones que la experiencia de los países aconseje introducir en el convenio vigente; f) creación y establecimiento de una reglamentación de la cámara de compensación de fletes ferroviarios; g) elaboración de un manual de instrucciones especiales para las estaciones ferroviarias abiertas al tráfico internacional, y h) adopción de un manifiesto para el transporte internacional por ferrocarril.

Del mismo modo, se acordó incluir una serie de tareas para ser abordadas en el mediano plazo, entre las que cabe destacar las siguientes: a) adopción de un documento de tránsito aduanero internacional; b) adopción de un sistema de comercialización amplio y simplificación de la documentación de comercio exterior; c) profundizar los estudios conducentes a la elaboración de un convenio sobre transporte intermodal; d) reglamentación de las disposiciones complementarias del Anexo V al Convenio de Transporte Internacional Terrestre (TIF); e) implementación de un documento único para el control de las operaciones aduaneras; f) implantación de un sistema de datos relativos al control aduanero, y g) implantación de un sistema único de sellado y precintado de vehículos transportadores de mercaderías admitidas de tránsito aduanero. Las medidas admitidas a las letras e), f) y g) están íntimamente relacionadas con los resultados del grupo de trabajo a que se refiere la letra c) del programa de acción para 1989.

Finalmente los ministros acordaron manifestar que la construcción del puente rodoferroviario entre las ciudades de Santo Tomé (Argentina) y Sao Borja (Brasil) constituirá una obra fundamental para la integración, no sólo de los dos países, sino de toda la región, por estar localizado en la línea más directa de conexión entre puertos del norte de Chile y del sur de Brasil.

CONFERENCIA DE REVISIÓN DE LA CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS

Entre el 31 de octubre y 18 de noviembre de 1988 se realizó en Ginebra la Conferencia de Revisión de la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. A esta conferencia, organizada por la Secretaría de la UNCTAD, asistieron representantes de 105 naciones miembros de la UNCTAD, 18 de las cuales eran de América Latina, 21 organismos especializados, organizaciones gubernamentales y no gubernamentales. Las enormes repercusiones que podrían implicar los resultados de esa conferencia para el comercio

internacional, explica la plena participación de todas las partes interesadas en el proceso de revisión del Código de Conducta.

Con el fin de conformar una posición común de la región latinoamericana y el Caribe ante la mencionada Conferencia de Revisión, la Dirección de Maris Mercante de México, la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) organizaron una reunión en la Ciudad de México del 27 de junio al 1 de julio de 1988.

En respuesta a la solicitud de COLTRAM para una evaluación del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, la CEPAL preparó el documento: (LC/L.453), *La política de los países de América Latina y el Caribe en materia de transporte marítimo regular y la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, de 15 de junio de 1988, para contribuir a determinar la posición de los países de la región.*

Al reafirmar su propósito de apoyar la plena aplicación del Código, los países representados en la reunión de México plantearon lo siguiente:

- que la revisión del Código debe hacerse salvaguardando los intereses de las marinas mercantes de los países en desarrollo;
- que es necesaria la adopción de una disposición precisa sobre el ámbito de aplicación de la Convención;
- que se debiera mantener de las reservas de cargas;
- que hay que reglamentar los servicios de los no conferenciados, para que estos no operen en detrimento del interés nacional y de las líneas conferenciadas;
- que los porteadores públicos que no explotan buques (NVOCC) sean considerados dentro de la definición de compañía naviera nacional establecida en el Código;
- que sobre transbordos, deben considerarse acciones para evitar que se vulneren los derechos de los países en desarrollo, en cuanto al reparto de cargas;
- que es necesario optimar los mecanismos de consulta;
- que el derecho de voto para las modificaciones del Código deberá estar reservado a los países que son partes contratantes del mismo;
- que las disposiciones del Código deberán respetar el papel de las autoridades marítimas nacionales en el desenvolvimiento de sus respectivas actividades;
- que es necesaria la concertación de fletes preferenciales en favor de los países de la región sin litoral.

Además, se exhortó a los gobiernos de los países de la región para hacerse representar ante la Conferencia de Revisión.

En la Conferencia de Revisión de Ginebra se establecieron dos comisiones principales, abiertas a la participación de todos los Estados representados en la misma. La primera comisión se ocupó de los temas: examen de cuestiones concretas relacionadas con la Convención y su aplicación; examen de posibles directrices para la interpretación de las disposiciones de la Convención y de posibles recomendaciones sobre las actividades de las compañías navieras no afiliadas a una conferencia; y examen de las propuestas de enmiendas a la Convención. En la segunda comisión se analizaron los cambios

estructurales y tecnológicos ocurridos en el transporte marítimo mundial en buques de líneas regulares; modalidades de aplicación de la Convención y las formas de funcionamiento de la conciliación local.

Aunque se reconoce como positivo y favorable el intercambio de opiniones e impresiones sobre las principales cuestiones de fondo realizado en este encuentro, no es posible calificarlo como totalmente exitoso. La única resolución a que se logró llegar en esta ocasión fue la de reanudar la Conferencia por un lapso de tres semanas en 1989, con el objetivo de poder completar su labor. Uno de los principales impedimentos para alcanzar resultados más fructíferos fue la falta de consenso sobre los reglamentos y procedimientos de la conferencia, sobre todo en lo que se refiere al derecho de voto de los países no contratantes.

La posición del Grupo de los 77 (países en desarrollo) era que cada Estado contratante que participara en la Conferencia debía tener un voto. Por su lado, el Grupo B (países desarrollados), el Grupo D (países de economías centralmente planificadas) y China consideraban que cada Estado participante de la Conferencia debía tener un voto, incluyendo los no contratantes.

El Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, adoptado en 1974, fue elaborado a base de la estructura del comercio marítimo internacional de esa época, cuando las conferencias marítimas eran poderosas y controlaban prácticamente todos los servicios regulares de la industria marítima. Desde su entrada en vigor, el 6 de octubre de 1983, el Código ha sido un instrumento útil que asegura el derecho de los países en vías de desarrollo a participar en forma más equitativa del transporte marítimo que generan, permitiéndoles una mayor intervención de sus empresas navieras en los tráfico.

Sin embargo, a lo largo de los 15 años desde la elaboración del Código se ha observado una participación cada vez menor de las conferencias en el transporte regular, a la luz del surgimiento de nuevas tecnologías relacionadas con los contenedores, buques, puertos, transporte interior, las comunicaciones y sistemas computacionales. Además, en los últimos años se ha verificado una reorientación de los servicios marítimos con el desarrollo del transporte multimodal, centralización de cargas, aparición de buques de gran escala, exceso de oferta de servicios de transporte regular por buques de línea y aumento del proteccionismo.

No cabe duda que la comunidad internacional reconoce que estas transformaciones estructurales significan la existencia de una nueva realidad marítima que el Código de Conducta ya no es capaz de controlar. Se observa con todo, consenso en cuanto a la necesidad de revisión del mismo a través de un profundo examen de su funcionamiento y en especial de su aplicación, a fin de que pueda ser un instrumento más efectivo para facilitar la expansión armoniosa del tráfico marítimo en procura del interés tanto de las compañías navieras como de los usuarios de los servicios de transporte marítimo.

No obstante, dada la diversidad de intereses entre países en diferentes fases de desarrollo y con sistemas sociales y económicos distintos, es de esperar que existan divergencias de opiniones, lo que se reflejó en que dos de las tres semanas de la Conferencia fueron dedicadas a las deliberaciones sobre el

reglamento. Pero, como ha afirmado el Secretario General Adjunto de la UNCTAD en su declaración de clausura, era menester dedicar mucho tiempo a las deliberaciones para sentar bases de acuerdo, lo que estaba plenamente en consonancia con la necesidad de mantener el Código como instrumento universalmente aceptable.

En la actualidad, el Presidente de la Conferencia, conjuntamente con el Secretario General de la UNCTAD están celebrando consultas intensivas en Ginebra, con el fin de lograr una propuesta de acuerdo sobre las cuestiones pendientes relativas al reglamento y así poder transmitir las a todos los Estados con derecho a participar en la Conferencia de Revisión. Con eso se espera una nueva reunión, supuestamente para fines del presente año, durante la cual se pueda continuar el análisis sustantivo del proceso que llevará a la revisión del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

VI REUNION DE DIRECTORES DE ADUANA DE LA ALADI

La Sexta Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) se celebró en la ciudad de Mar del Plata, Argentina, del 17 al 18 de octubre de 1988. Participaron en la reunión representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, México, Paraguay, Uruguay, Venezuela y en calidad de observadores la Asociación de Profesionales Aduaneros (ASAPRA), CEPAL, y la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC).

Entre otras actividades los participantes alcanzaron el grado de avance que la ALADI ha alcanzado en la elaboración de su nueva nomenclatura de clasificación de mercaderías (basada en el Sistema Armonizado); el progreso logrado en la adopción del Sistema Armonizado como nomenclatura común de clasificación de los aranceles aduaneros nacionales de los países miembros; e identificaron los requerimientos específicos de cooperación técnica para la adopción de dicho sistema; la evolución de las normas nacionales de valoración aduanera y de las medidas adoptadas por los países miembros para proceder a su compatibilización progresiva con las normas basadas en el acuerdo de valoración del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT), así como la identificación de requerimientos específicos de cooperación técnica para facilitar su aplicación.

En la esfera de la facilitación del transporte y del comercio se destacó la importancia que las direcciones nacionales de aduanas asignan al desarrollo e incremento de las actividades en la materia; a la creación de comités nacionales y la aprobación del programa de acción a mediano plazo para la facilitación del transporte y del comercio que prevé, entre otros, la simplificación y racionalización progresiva de los trámites en las operaciones del transporte y del comercio; a la normalización de la documentación utilizada en las operaciones del transporte y comercio; a la armonización y simplificación de los controles aplicables al ingreso y egreso de mercaderías por las fronteras; a la concertación de acuerdos o arreglos por pares o grupos de países sobre tránsito internacional de mercaderías como forma de lograr al establecimiento de un sistema de aplicación regional, con especial referencia al tránsito aduanero y a la difusión de las recomendaciones sobre facilitación que se adopten en foros regionales e internacionales

especializados y de las facilidades que se acuerden entre los países miembros.

Por último, los participantes expresaron su agradecimiento a la secretaría de ALADI por la publicación del Glosario de Términos Aduaneros Latinoamericanos en español y portugués, que será utilizado como elemento de consulta interno en sus reuniones y como modelo de armonización y modernización de las legislaciones aduaneras nacionales, reafirmando a su vez las provisiones adoptadas para su perfeccionamiento, actualización y enriquecimiento futuro.

IX REUNION DE DIRECTORES NACIONALES DE ADUANAS DE AMERICA LATINA, ESPAÑA Y PORTUGAL

La IX Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, se celebró en la ciudad de Mar del Plata, Argentina, del 17 al 21 de octubre de 1988. Participaron en la reunión representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, España, Haití, México, Nicaragua, Paraguay, Portugal, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. En calidad de observadores participaron entre otros, representantes de Canadá y de Estados Unidos, así como de la ALADI, la ASAPRA, la CEPAL, la JUNAC y la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

Entre los numerosos acuerdos adoptados cabe destacar los siguientes:

- que las direcciones nacionales de aduanas de América Latina, España y Portugal participen activamente, en la medida de lo posible, en los diferentes foros internacionales sobre facilitación del comercio y el transporte internacional, como forma de llevar a cabo una acción permanente dentro de sus respectivos servicios que permita la puesta en práctica de las recomendaciones y sugerencias que a ese nivel se realicen;
- aceptar el ofrecimiento de la Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay de enviar a la Secretaría del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia entre las Direcciones Nacionales de Aduanas, su acuerdo firmado con Argentina y Brasil respecto del tránsito de mercancías, incluyendo el régimen de "depósito franco", para ser puesto a disposición de las direcciones nacionales;
- recomendar la realización en forma más frecuente de reuniones sobre informática aduanera, asumiendo el compromiso de designar como representantes a las mismas a los jefes de proyectos en este área de cada Administración Nacional;
- aceptar el ofrecimiento realizado por la delegación de la Dirección Nacional de Aduanas de México para celebrar durante 1989 una reunión de expertos sobre modernización y automatización de los servicios aduaneros;
- tomar nota de la recomendación de representantes de UNCTAD, apoyada por el representante de CEPAL, sobre la adopción del sistema aduanero automatizado (SIDUNEA), teniendo en cuenta, entre otros elementos, el costo reducido de dicho sistema de mecanización de las operaciones aduaneras;

- resaltar ante los gobiernos de los países miembros la importancia de realizar una acción permanente y sostenida en la lucha contra los delitos aduaneros, en particular los vinculados al narcotráfico;
- destacar la importancia de que los países del área latinoamericana adopten lo antes posible la Nomenclatura del Sistema Armonizado, y tomar nota de la propuesta de México para la creación de un comité del sistema armonizado y del subcomité científico, en el seno del convenio multilateral, para ser considerada en su próxima reunión;
- sugerir a las administraciones de aduanas que analicen la conveniencia de adoptar el Código de Valor del GATT, y aceptar el ofrecimiento de la Administración Nacional de Uruguay de otorgar asistencia en materia de valoración y planeación en la automatización de los servicios aduaneros;
- insistir ante las direcciones nacionales de aduanas sobre la importancia de optimar los resultados de los distintos cursos internacionales de capacitación; ratificar que las acciones de capacitación que se emprendan en el área sean coordinadas por la secretaría del convenio para el racional aprovechamiento de los recursos asignados, y encomendar a dicha secretaría establecer, mediante encuestas, las necesidades de capacitación que tengan las direcciones nacionales de aduanas, dándolas a conocer a las administraciones que imparten cursos periódicamente;
- encomendar a las direcciones nacionales de aduanas que no han suscrito el convenio que informen a la secretaría el estado de avance en que se encuentran los trámites para su adhesión al mismo;
- aprobar la realización de la X Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal en la República del Paraguay, en el mes de octubre de 1989, así como aceptar el ofrecimiento de la República de Nicaragua como sede alternativa.

IV REUNION DE LA ROCRAM

La Red Operativa de Cooperación Regional entre Autoridades Marítimas de Sudamérica, México y Panamá (ROCRAM) celebró su Cuarta Reunión sobre Cooperación Marítima en la Escuela Náutica Mercante Capitán de Altura Fernando Siliceo y Torres, en el Puerto de Veracruz, México, del 10 al 14 de octubre de 1988. Participaron los representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Asimismo estuvieron presentes los representantes de la CEPAL, OMI, PNUD y de organizaciones vinculadas al sector del transporte marítimo de México.

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

Resolución No.1, que aprobó el informe presentado por la Secretaría de la Red sobre las actividades desarrolladas durante su mandato.

Resolución No.2, que recomendó a las autoridades marítimas de la Red el análisis del documento sobre normas armonizadas para inspecciones; que al realizarse la segunda práctica regional del sistema piloto sobre movimiento de buques se intensifique la aplicación del control por estados rectores de puerto.

Resolución No.3, que acordó el desarrollo de una estrategia de la ROGRAM para la protección del medio marino, dentro de sus respectivas áreas de competencia, encomendando a la SECROGRAM que defina tentativamente la estructura y el contenido de dicha estrategia y solicite la asistencia técnica de la OMI y de los países miembros de la Red y que se apoye a los países ribereños del Caribe integrantes de la Red en sus gestiones ante la OMI, para que se declare al Mar Caribe como zona especial.

Resolución No.4, que expresa su apoyo a la estrategia de formación marítima de la OMI y su interés en que un elemento prioritario del programa de cooperación técnica para América Latina lo constituya la implantación de los cursos modelos de la OMI y que registra los ofrecimientos de las autoridades marítimas de Argentina, Chile y Perú respecto a las traducciones al español de los cursos modelo OMI y encomienda a la Secretaría de la Red que coordine con las autoridades marítimas las traducciones futuras y se encargue de su distribución.

Resolución No.5, que recomienda la adopción de un sistema unificado de inspección de buques a cuyo efecto se dispone de las normas de procedimiento armonizadas, elaboradas por la Autoridad Marítima de Argentina.

Resolución No.6, que acuerda continuar los esfuerzos tendientes a desarrollar y mantener una red de informática marítima y llevar a cabo la segunda práctica del sistema piloto de movimiento de buques en fecha y sede que será comunicada por la SECROGRAM;

Resolución No.7, que acuerda informar a la Dirección Regional de América Latina y el Caribe del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), que no obstante comprender la lógica del planteamiento de dicha Dirección Regional, se prevé que será sumamente difícil que las autoridades marítimas coparticipen en el financiamiento de los costos del proyecto.

Resolución No.8, que acuerda que la Secretaría de la Red será transferida al finalizar cada reunión ordinaria; efectuar la quinta reunión ordinaria de la Red en Argentina en octubre de 1990 y designar a la Autoridad Marítima de Chile para ejercer la Secretaría de la Red durante el período 1990-1992. En cumplimiento de esta resolución la Secretaría

de la Red fue asumida por Argentina al finalizar la IV Reunión y será ejercida por dicho país durante el período 1988-90.

OCTAVA ASAMBLEA ORDINARIA DE LA COMISION LATINOAMERICANA DE AVIACION CIVIL

La Octava Asamblea Ordinaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil se celebró en la ciudad de San José, Costa Rica, del 21 al 25 de noviembre de 1988. Participaron en ese encuentro los Estados miembros de la CLAC: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Estuvieron presentes, asimismo, otros Estados no miembros de esa Comisión y observadores de organismos regionales e internacionales.

Varias recomendaciones fueron adoptadas por los participantes sobre los siguientes temas:

- Prevención y control del tráfico ilícito de drogas y sustancias psicotrópicas en el transporte aéreo regular.
- Retención indebida de aeronaves destinadas a los servicios aéreos regulares.
- Políticas restrictivas operacionales sobre la protección ambiental (ruido y emanaciones).
- Otorgamiento de los derechos de tráfico de quinta libertad.
- Integridad tarifaria guía de orientación.
- Política sobre relaciones intergubernamentales con organismos internacionales de intercambio de servicios.
- Participación de los expertos de la región en los paneles de la OACI.

En cuanto a la facilitación del transporte de carga aérea cabe destacar la resolución A8-4 que exhorta a los Estados miembros de la CLAC para que compatibilicen sus legislaciones internas con las normas y métodos recomendados por la OACI; que se adopten las medidas más urgentes que posibiliten la simplificación de procedimientos y documentación administrativas; y que notifiquen anualmente a la Secretaría de la

CLAC sobre los progresos alcanzados en la materia.

XXV ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR

Entre el 23 y el 25 de noviembre de 1988 se efectuó en Viña del Mar, Chile, la Vigésima Quinta 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, importantes autoridades del área del transporte marítimo de Iberoamérica.

Como en ocasiones anteriores, presentaron interesantes exposiciones diversos personeros del sector, abarcando los siguientes temas: doble imposición a las rentas; estándares internacionales de entrenamiento marítimo y el programa de cursos modelo de la OMI; importancia de la capacitación en la integración del transporte marítimo latinoamericano; futuro de la integración del transporte marítimo latinoamericano; las Reglas de Hamburgo y los usuarios; y la experiencia portuaria chilena.

En lo que se refiere al futuro de la integración del transporte marítimo latinoamericano, el Presidente de Flota Mercante Grancolombiana destacó, entre otras cosas, la necesidad de una política común latinoamericana de transporte marítimo, para que la región pueda responder a los desafíos que le plantean en la actualidad las transformaciones económicas, tecnológicas y jurídicas. En cuanto a los aspectos operativos de esa política citó las siguientes acciones: el levantamiento de las leyes de reserva de carga entre los países de la región con el fin de fomentar un servicio de cabotaje latinoamericano; el aprovechamiento conjunto de la infraestructura de transporte existente para lograr economías de escala que permitan competir ventajosamente en tarifas, rutas comerciales y frecuencias; la formación de consorcios navieros latinoamericanos con el fin de racionalizar la competencia intrarregional y facilitar la adopción de innovaciones tecnológicas; y la creación de empresas multinacionales latinoamericanas para la prestación de servicios de transporte internacional que incluyan los puentes terrestres de los Estados Unidos y para la consolidación de cargas en puertos de origen.

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

MXV

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

IMPRESOS
VIA AEREA

Impreso en Naciones Unidas — Santiago de Chile