


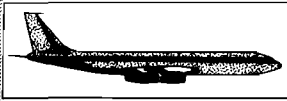

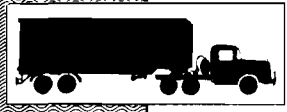

NACIONES UNIDAS



CEPAL
Nº 10

Marzo de 1977

BOLETIN PREPARADO
POR LA SECRETARIA DE LA
COMISION ECONOMICA PARA
AMERICA LATINA
Y EL PROGRAMA DE
TRANSPORTE OEA-CEPAL

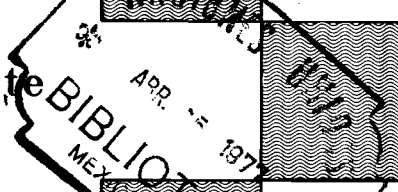





F

A

L

Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina



REUNION DEL GPI PARA UN CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

Entre el 10 y el 29 de enero se reunió en Ginebra la segunda parte del tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional (GPI). Participaron representantes de 48 países miembros del Grupo que incluye los siguientes 8 países de América Latina: Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Cuba, Jamaica, México y Venezuela, y asimismo de Bolivia, Ecuador, Nicaragua, Trinidad y Tabago y otros dos países de la UNCTAD, y representantes de organizaciones internacionales intergubernamentales y privadas.

Presidió las sesiones el Presidente del GPI, Prof. E. Selvig (Noruega), actuando de relator el titular, Sr. Ilone Starec (Brasil) y sirviendo de vocero del Grupo de los 77 el Embajador Francisco Castillo Nájera (México). El Grupo de trabajo establecido en la primera parte del tercer período de sesiones, fue presidido por el Sr. S. Temesgen (Etiopía) y trató en esta oportunidad acerca de la documentación y ámbito de aplicación. Aunque se acordaron proyectos de disposiciones sobre ambas materias, se convino en que habría que volver a examinarlas en un futuro período de sesiones por lo que no deben considerarse como completos ni definitivos.

Por considerarlo el aspecto más sustantivo de esta reunión, se transcribe a continuación el documento sobre Entendimiento común entre todos los grupos acerca del alcance del proyecto de Convenio,¹ presentado por el Presidente del GPI y que fue aceptado unánimemente como base para los futuros debates y trabajos del Grupo Intergubernamental:

“Este entendimiento no prejuzga la posición que pueden adoptar los distintos Estados en una conferencia diplomática.

¹TD/B/AC.15/L.14.

I

Se redactará un proyecto de convenio que contenga los siguientes elementos:

1. Un preámbulo en el que se enunciarán los objetivos del convenio y que reflejará la preocupación manifestada por los países en desarrollo en lo que se refiere al transporte multimodal.
2. Unos artículos por los que se establezca un régimen jurídico aplicable a la relación entre las partes en los contratos de transporte multimodal de mercancías que determine:
 - a) El alcance de la aplicación de ese régimen jurídico;
 - b) la responsabilidad del operador de transporte multimodal (OTM) por pérdida, daño o demora de las mercancías;

- c) normas sobre la expedición, el contenido y los efectos de los documentos de TM;
- d) disposiciones complementarias necesarias para completar las normas y disposiciones a que se refieren los apartados a), b) y c), sobre cuestiones como definiciones, reclamaciones y acciones, cláusulas nulas y otros temas conexos cubiertos por los convenios unimodales de transporte de mercancías.

Nota: El entendimiento consiste en que antes de que termine el período de sesiones en curso del Grupo Preparatorio Intergubernamental todos los grupos harán cuanto les sea posible para elaborar un criterio común en cuanto al régimen de responsabilidad de los OTM en el que se establezcan los principios aplicables a las bases y los límites de la responsabilidad que se habrán de reflejar en las disposiciones del proyecto de convenio.

3. Un artículo que establezca que el convenio no afectará a la aplicación de los acuerdos internacionales o las legislaciones nacionales que reglamentan y controlan las operaciones de transporte.

4. Un artículo que reconozca que todo país tiene el derecho de regular y controlar a nivel nacional las actividades de los operadores de transporte multimodal y los servicios de transporte multimodal, incluida la adopción de medidas relativas a las consultas entre los OTM y los usuarios acerca de las condiciones y modalidades de servicio y la expedición de licencias a los OTM para que actúen dentro de su territorio.

II

1. Continuarán los trabajos de elaboración de normas adecuadas para los procedimientos aduaneros aplicables al transporte multimodal de mercancías, de modo que las delegaciones, tras consultar con las autoridades aduaneras de las respectivas capitales acerca de los resultados de esta labor, puedan decidir en el próximo período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental qué medidas debería tomar el Grupo en relación con este asunto.

2. Todos los grupos, reconociendo la gran utilidad de los procedimientos de consulta en el transporte marítimo, acuerdan seguir estudiando los problemas especiales relativos a:

- a) la celebración de consultas al nivel nacional entre los OTM y los usuarios, las organizaciones de usuarios y, si así se pide, con las autoridades nacionales competentes, antes de la introducción de un servicio de transporte multimodal en un país en desarrollo, y
- b) la celebración de consultas al nivel nacional acerca de las condiciones y modalidades del servicio cuando una conferencia marítima o un miembro de la misma faciliten un servicio de transporte multimodal en un

país en desarrollo, de modo que en el próximo período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental se pueda estudiar cuáles son las medidas más acertadas que puede adoptar el Grupo en relación con estos asuntos.

III

Notas explicativas

- a) Los párrafos del preámbulo podrían referirse, por ejemplo, a temas como:
- i) desarrollo del transporte multimodal en interés de todos los países y consideración de los problemas especiales de los países de tránsito;
 - ii) necesidad de un régimen jurídico internacional uniforme aplicable a los contratos de transporte multimodal, con inclusión de disposiciones equitativas sobre la responsabilidad de los OTM;
 - iii) necesidad de tomar en consideración los intereses y problemas especiales de los países en desarrollo, por ejemplo en lo que se refiere a la introducción de

nuevas tecnologías, la participación en los servicios multimodales, la relación costo-eficacia de los mismos, la máxima utilización de la mano de obra y los seguros;

- iv) libertad de los usuarios para elegir entre los servicios de transporte multimodal y los servicios de transporte segmentado.
- b) Los párrafos 3 y 4 tienen por objeto dejar bien claro que el proyecto de convenio no será incompatible con los acuerdos internacionales ni con las legislaciones nacionales referentes a los asuntos enumerados en los párrafos a) a f) de la página 4 de la declaración del Grupo de los 77 de fecha 17 de enero.

IV

Los párrafos precedentes de este documento no se presentan como proyectos de texto."

El GPI acordó celebrar su cuarto período de sesiones entre el 14 y el 25 de noviembre de 1977, oportunidad en que se fijará el programa y la fecha del quinto período.

VIII REUNION DE LA COMISION ASESORA DE TRANSPORTE DE LA ALALC

La Secretaría Ejecutiva de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio ha convocado la Comisión Asesora de Transporte (CAT) para que celebre su octava reunión en la sede de la ALALC, entre los días 25 y 30 de abril de 1977.⁵

Se invitará a participar en dicha reunión con carácter de observadores, tanto a los organismos asesores de la ALALC (BID, CEPAL y CIES) como a los siguientes organismos internacionales: Sistema Económico Latinoamericano (SELA), Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC), Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carretera (ALATAC) e Instituto Panamericano de Industria Naval (IPIN).

La agenda provisional comprende los siguientes temas:

1. Evaluación de los logros obtenidos por las políticas y objetivos de los países de la ALALC en materia de transporte marítimo, fluvial y lacustre (Resolución V de la Primera Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores y Resolución 120 (V) de la Conferencia de las Partes Contratantes).
Ratificaciones, modificaciones y agregados.
2. Convenios internacionales pendientes de aprobación, ratificación o aplicación.
3. Regulación, normalización y coordinación en materia de transporte regional terrestre, ferroviario y aéreo.
4. Aplicación de la documentación uniforme para el despacho y recepción de buques aprobada por la Resolución 254 (IX) de la Conferencia de las Partes Contratantes, por parte de los países que aún no la han establecido.
5. Problemas y necesidades de financiación de inversiones en equipamiento e infraestructura de transporte.

⁵ ALALC: memorandum 261 de la Secretaría Ejecutiva de 4 febrero 1977.

6. Posibilidades de complementación de la industria naval de la Zona y posibilidades de estimular las exportaciones a través de los mecanismos financieros existentes o de otros nuevos a crearse.
7. Establecimiento de normas regionales comunes sobre transporte multimodal.
8. Establecimiento de regulaciones comunes sobre límites de responsabilidad y causales de exoneración aplicables al transporte ferroviario y carretero internacional, en los países en que aún no existieran.
9. Intervención consular en el transporte.
10. Tributación al transporte marítimo.
11. Creación en el ámbito de la Secretaría de la ALALC de un sistema de obtención y procesamiento de información estadística que permita el seguimiento permanente de los indicadores que se establezcan en materia de transporte.

Según lo ha manifestado la ALALC, la extensión del temario se explica por el largo tiempo transcurrido desde la última reunión de la CAT (septiembre de 1972) y es necesario conocer los aspectos vinculados al transporte que más interesan a las Partes Contratantes, pero no supone que se adopten decisiones y resoluciones sobre todos ellos en esta reunión.

A invitación de la ALALC, la CEPAL colaborará en las tareas de la VIII CAT preparando documentos de trabajo relativos a algunos temas de facilitación en que ha venido trabajando activamente, como los indicados en el punto 8, por ejemplo, sobre los cuales tiene solicitudes específicas de la VII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur y de la Segunda Reunión Regional Latinoamericana Preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Multimodal.

LA ISO Y LA NORMALIZACION DE CONTENEDORES

Labor de la ISO

La Organización Internacional de Normalización (ISO), con sede en Ginebra, es una organización especializada que se encarga de lograr en el plano mundial acuerdos relativos a normas internacionales con miras a la expansión del comercio, el mejoramiento de la calidad, el aumento de la productividad y el abaratamiento de los precios. La ISO armoniza en sus órganos técnicos los intereses de los productores, los usuarios (incluidos los consumidores), los gobiernos y la comunidad científica. Hasta ahora ha publicado más de 3.000 normas internacionales y hay unos 1.250 proyectos registrados en la Secretaría Central de la ISO.

Conviene aclarar que la ISO no depende de las Naciones Unidas ni es un organismo intergubernamental, sino una organización independiente, creada en 1946, que reúne a los organismos nacionales de normalización —en la actualidad de 81 países— y mantiene un sistema de enlace con otras 300 y tantas organizaciones internacionales que están

en condiciones de contribuir al desarrollo de normas internacionales o a su aplicación.

El trabajo técnico se ejecuta a través de comités técnicos, de los cuales existen hoy 152, agrupados en 4 divisiones: Ingeniería mecánica, Agricultura, Construcción y Distribución de mercancías.

Las proposiciones para la preparación de una norma internacional pueden originarse en un organismo nacional miembro de la ISO, en el seno de la misma o en una organización internacional. Estudiada la proposición por el órgano competente de la ISO, se prepara un proyecto que se distribuye para ser discutido en una reunión o comentado por correspondencia. Una vez que se logra acuerdo en el plano técnico, el comité respectivo somete el proyecto a consideración de la Secretaría Central para su registro y circulación entre los miembros. Hay un período oficial de votación que dura seis meses y se requiere el 75% de los

votos emitidos para la aprobación de un proyecto. La Secretaría Central hace llegar el texto final al Consejo de la ISO para su aceptación y publicación como norma internacional.

Normalización de contenedores

A fines del decenio de 1950 se hizo sentir la necesidad de establecer normas que permitieran el intercambio efectivo y económico de contenedores entre los diferentes medios de transporte, en vista de los problemas presentados por las diferencias en sus dimensiones y otros factores de diseño.

Para satisfacer esa necesidad, se creó en 1961 el Comité Técnico ISO/TC, 104, Contenedores de carga, para que definiera por medio de normas internacionales un sistema que permitiera el movimiento internacional de mercancías contenerizadas sin necesidad de volver a manipular la carga en cada lugar de intercambio. De esta manera se obtendrían mayores economías pues se reducirían los costos de manipulación, los daños a la carga, la ratería, la documentación y el tiempo de tránsito de la mercancía y asimismo el período de operación y de espera en terminales de los vehículos de transporte.

Los tres aspectos fundamentales que abarcan las normas sobre contenedores son: dimensiones y capacidad; requisitos de resistencia; y elementos de manipulación. Tres aspectos operacionales incluyen marcas, terminología y un código de práctica para el manejo y seguridad de los contenedores.

Se han normalizado dos series de contenedores, clasificadas por tamaños y capacidad (no por tipos), cuyas normas incluyen definiciones, características, pesos, cargas, dimensiones, volumen y elementos constitutivos de los contenedores. Dichas normas han tenido rápida y amplia aplicación a través del mundo y actualmente hay alrededor de un millón de contenedores construídos de acuerdo con ellas.

INFORME SOBRE EFICACIA DE LAS ORGANIZACIONES DE USUARIOS

En cumplimiento de un pedido del Comité de Transporte Marítimo, la Secretaría de la UNCTAD ha preparado recientemente un informe sobre la eficacia de las organizaciones de usuarios,⁷ que se considera de interés resumir para los lectores del *Boletín FAL*.

Según dicho informe, se han establecido consejos de usuarios u organismos equivalentes en 20 países desarrollados de economía de mercado y en 33 países en desarrollo, aunque a mediados de 1976 solamente 23 de estos últimos estaban en actividad, incluyendo algunos cuyo movimiento era mínimo.⁸ Su estructura varía de país a país, pero casi todos representan primordialmente los intereses de los exportadores, aunque 6 países en desarrollo han establecido consejos de usuarios en ministerios u organismos estatales.

Prácticamente todos los consejos de usuarios realmente activos cuentan con secretarías permanentes, cuyo personal fluctúa entre uno y ocho funcionarios. La mayoría son financiados por cuotas de los miembros, por subsidios gubernamentales o por un sistema mixto, pero algunos se costean con un gravamen o recargo obligatorio sobre los embarques.

En otros países no existen consejos de usuarios pero hay organismos gubernamentales que fiscalizan las actividades de las conferencias y resguardan el interés general de la nación en materia de transporte marítimo. Así, por ejemplo, el Brasil y Estados Unidos tienen sistemas reguladores de tarifas de fletes, que están sujetas a la aprobación del organismo estatal respectivo: en Brasil, la Superintendencia Nacional de Marina Mercante (SUNAMAM) y en Estados Unidos, la Comisión Marítima Federal (FMC). Una situación diferente se presenta en Sri Lanka, que ha designado una oficina gubernamental —*Central Freight Bureau*— que no sólo es la única representante de los usuarios ante las conferencias de fletes, sino que a través de ella deben efectuarse todos los embarques marítimos.

En suma, el Comité ISO/TC 104 se preocupa de la preparación de normas técnicas que, además de permitir la permutabilidad intermodal de los contenedores, reflejen el mayor equilibrio posible entre los factores de seguridad, técnicos, prácticos y económicos pertinentes. La normalización es un proceso de negociación, en que deben conciliarse todos los intereses en juego, que abarcan —en el caso de los contenedores— los de transportistas marítimos, ferroviarios y carreteros, de los usuarios del transporte y los fabricantes y proveedores de materiales y asimismo debe tenerse en cuenta la reglamentación nacional en materia de transporte.

De ahí la importancia que en la ISO estén representados todos los intereses atinentes —tanto del mayor número de países como de los diferentes sectores— ya que las normas que se adoptan son de uso universal y tienen diversas repercusiones socio-económicas.

Desafortunadamente, la participación activa de los países en desarrollo es muy escasa en dichos trabajos, según lo han manifestado los mismos interesados durante la reunión reciente del Grupo *ad hoc* intergubernamental sobre normas de contenedores para el transporte multimodal internacional⁶ y lo ha reconocido el propio Comité TC 104. Es obvio que si estos países no están adecuadamente representados en la gestación de las normas, éstas pueden institucionalizar elementos que quizá no sean apropiados para los países en desarrollo y por ende constituyan una traba al comercio. Esa falta de representación no se justifica de parte de los países latinoamericanos, pues cuentan, en general, con expertos nacionales competentes que podrían hacer aportes efectivos para conciliar los avances tecnológicos con las necesidades de la región en esa materia.

⁶Ginebra, 1º al 12 noviembre 1976 (TD/B/AC.20/6, de 17 diciembre 1976).

El informe explica las diferentes causas por las cuales muchos países no han establecido consejos de usuarios. En primer término, los embarcadores forman un grupo muy heterogéneo y mientras los menos importantes suelen temer que las grandes firmas exportadoras los dominen, muchas de éstas no desean pertenecer a una organización en que pueda predominar una mayoría de pequeños comerciantes. Por otra parte, algunos usuarios mantienen relaciones especiales con las empresas navieras y creen que podrían perjudicarse si un consejo de usuarios toma a su cargo las negociaciones con los armadores. Esto se aplica tanto a los grandes usuarios que tienen una larga historia de relaciones satisfactorias con las conferencias marítimas como a embarcadores individuales que han estado obteniendo lo que podríamos llamar "reembolsos extra-contables" (el informe de la UNCTAD dice textualmente *under-the-counter-rebates*). Aún más, ciertos usuarios mantienen con los armadores vínculos comerciales más estrechos que con otros usuarios, pues son agentes navieros. En algunos países, el interés nacional queda supeditado al de embarcadores intermediarios, que no sufren personalmente el impacto de los fletes y que pueden absorber los mayores costos de transporte pagando precios rebajados a los productores locales.

A veces, los intentos para formar consejos de usuarios fracasan debido a falta de preparación adecuada del trabajo previo. En determinados casos, la dirección recae en los usuarios que disponen de más tiempo pero que pueden no ser los más competentes. A menudo, se cita a reunión a posibles interesados para formar un consejo de usuarios, sin antes identificar las rutas comerciales del país, examinar las corrientes de carga ni verificar las asociaciones del comercio y la industria u otros organismos que puedan constituir un consejo realmente representativo.

En general, los usuarios están más descontentos que satisfechos con el actual sistema de consulta. El nivel general de satisfacción parece ser más alto entre los consejos de usuarios de los países desarrollados de economía de mercado en Europa, que se han preocupado más de las condiciones y calidad del servicio que de los fletes. Los usuarios de los países en desarrollo han expresado cierta satisfacción con respecto a las consultas sobre materias específicas, como recargos portuarios y exenciones a las alzas de tarifas para industrias que experimentan difícil-

⁷The *effectiveness of shippers' organizations* (TD/B/C.4/154,29).

⁸Por ejemplo, figuran 14 consejos de usuarios en América Latina, pero la gran mayoría de ellos no funciona desde hace años o existe solamente en el papel.

tades, pero la mayoría está descontenta con las consultas relativas a los niveles generales de fletes.

El informe de la UNCTAD establece que, en general, las organizaciones de usuarios han desempeñado un valioso papel con respecto a los términos y condiciones aplicables al transporte marítimo, aunque no han tenido mayor influencia en los niveles de fletes.

Ha habido, sin embargo, un número de excepciones y es posible identificar los factores que contribuyen al éxito: el *órgano ha de ser realmente representativo* y los usuarios deben tener a su disposición *métodos alternativos de embarque*; es necesario que la organización pueda ofrecer un *acuerdo de servicio exclusivo* ya sea a los miembros de la conferencia o a otros transportistas, para lo cual tendrá que estar respaldada por una *dependencia de investigación de transporte marítimo*.⁹ Se pone mucho énfasis en la creación y fortalecimiento de *asociaciones de productores*, que agrupan a exportadores de determinadas mercancías y que están en condiciones de proporcionar la infraestructura

⁹ El subrayado figura en el original.

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

Brasil ha aprobado y promulgado el proyecto de ley N° 50 de 1976 del Senado Federal que ordena cumplir la Convención 108 de la OIT por la cual los países signatarios deben emitir cédula de identidad especial para los hombres de mar, con validez internacional y que sustituye al pasaporte. Este sistema facilita el movimiento de los hombres de mar cuando se encuentran en el extranjero o viajan en tránsito desde o hacia sus respectivas naves. (*Portos e Navios*, Río de Janeiro, vol. XIX, N° 207, noviembre de 1976.)

El Instituto Mexicano de Comercio Exterior, a través de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos (CONAFLEMAR) ha elaborado la segunda edición del *Directorio de Líneas Navieras Nacionales y Extranjeras* que operan en el país, buscando orientar y facilitar a los exportadores usuarios del transporte marítimo el envío de sus productos. Dicho Directorio, que consta de 107 páginas, menciona la frecuencia de las salidas de barcos desde puertos mexicanos a más de 200 puertos en el mundo, con indicación de las características de los buques en servicio, lo cual permite que los embarcadores seleccionen no sólo la empresa que ofrezca mayores facilidades sino también los buques apropiados para el transporte de sus cargas. Las empresas y personas interesadas en esta publicación pueden solicitarla directamente a la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, Av. Alfonso Reyes N° 30, México 11, D.F. (*Carta a los Usuarios del Transporte Internacional*, vol. III, N° 11, México, D.F., 15 noviembre 1976).

En el *Boletín FAL* N° 9, al destacar la creación del Consejo de Usuarios del Transporte Internacional de la República Argentina, dijimos que "viene a sumarse a organismos similares que realizan una fructífera labor en beneficio del comercio exterior de sus respectivos países, entre los cuales merecen señalarse el Consejo Colombiano de Usuarios del

orgánica que deben tener los consejos de usuarios para ser representativos. Pero, se aclara que el consejo de usuarios resulta indispensable para unir a todas las asociaciones de exportadores de un país y poder adoptar una posición común en materias de interés mutuo.

Se subraya también la evidente necesidad de establecer dependencias de investigación de transporte marítimo. Si éstas no existen los usuarios ni siquiera podrán determinar si están recibiendo servicios marítimos razonablemente equivalentes a los fletes que pagan y menos aún negociar para mejorar dichos servicios.

Finalmente, el informe destaca que cualquiera que sean las deficiencias del mecanismo de consulta entre organizaciones de usuarios y conferencias marítimas, como medio de restringir la tendencia alcista de las tarifas de fletes, subsiste el hecho que no hay un sistema optativo que pueda tener aplicación general. "Las disposiciones de la Convención sobre Código de conducta de las conferencias marítimas estipulan el mecanismo de consulta y la consulta ofrece el único curso de acción práctico en la actualidad."

transporte (CUTMA) y la Asociación Mexicana de Usuarios del Transporte Marítimo, A.C. (AMUTMAC)." Al respecto, el Director Técnico del Proyecto TRANSMAR (Programa de desarrollo marítimo y portuario del PNUD) nos recuerda que la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo del Istmo Centroamericano (USUARIOS), creada en mayo de 1969, "se encuentra a la fecha en plena actividad, apoyada en Consejos Nacionales y con una Secretaría Ejecutiva que mantiene un diálogo permanente con todas las Conferencias marítimas que atienden la región." La Dirección del *Boletín FAL* agradece este interesante alcance, que se complace en darlo a conocer a sus lectores, y hace propicia la ocasión para solicitar se le proporcionen informaciones sobre las actividades de otros consejos de usuarios que presten servicios en América Latina.

El Comité Ejecutivo del Banco Central de Chile, en sesión de 26 de enero de 1977, aprobó el *Compendio de normas de exportación*, destinado a simplificar los trámites de dichas operaciones. Las nuevas disposiciones eliminan las gestiones ante notario, reducen el papeleo y el número de copias y amplían el plazo del registro para exportar. (*Banco Central de Chile*, circular 2616, 26 enero 1977).

La *Commission on Federal Paperwork* (Comisión para reducir el papeleo federal) de los Estados Unidos de América, creada por ley de diciembre de 1974 y compuesta por 14 miembros en representación del Congreso, del Poder Ejecutivo, de los gobiernos estatales y locales, de la industria, de las actividades laborales y de los usuarios, ha venido desarrollando una activa y eficaz labor para disminuir el exceso de documentación y de tramitaciones. Ahora está propiciando que se legisle para hacer obligatoria una *declaración sobre el papeleo* a que podría dar origen cada proyecto de ley que se presente al Congreso. (*Handling & Shipping*, Cleveland, Ohio, February 1977, vol. 18, N° 2).

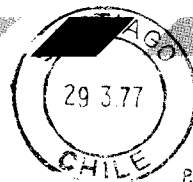


NACIONES UNIDAS

División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago-Chile

LUIS PEREZ-ARTETA
REPRESENTANTE RESIDENTE
PNUD
APARTADO POSTAL 6719
MEXICO, DF
MEXICO



0660