

24 MAR 94

SCN: 7386

A 196 cop.1

NO CIRC Stacks

Boletín FAL : facilitación del come...

UN\$ CEPAL

NACIONES UNIDAS



CEPAL

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

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

Año XVI - N° 96 Mayo-junio 1992

EL CONVENIO DE FACILITACION DEL TRAFICO MARI INTERNACIONAL Y SU APOORTE A LA COMPETITIVID DE LOS PAISES LATINOAMERICANOS

United Nations Library Geneva



0 217 721

Todos los países de América Latina y el Caribe se encuentran orientando sus esfuerzos hacia el fortalecimiento de su inserción internacional. En vista de que entre un 90 y un 95% del comercio exterior de los países de la región utiliza la vía marítima para transportar sus productos y, dada la competencia cada vez mayor en los mercados internacionales, estimábase conveniente que los 20 países de la región que aún no han adherido al Convenio de Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional de la Organización Marítima Internacional (OMI), estudien cuanto antes su posible adhesión.

Hay una creciente conciencia de los beneficios y ventajas que tanto para los Gobiernos como para los intereses comerciales de los países se derivan de este Convenio. En realidad, el Convenio no sólo simplifica, reduce y normaliza los procedimientos administrativos relacionados con el despacho de naves, sus pasajeros, tripulantes, carga y suministros, sino que también proporciona la posibilidad de participar en un foro en el cual cada Gobierno Contratante puede negociar y perfeccionar medidas internacionales de facilitación —incluidas aquellas medidas que, por alguna razón, no pueden aplicarse actualmente en el ámbito nacional.

Al reducir, simplificar y normalizar los procedimientos administrativos relacionados con el transporte internacional, el Convenio contribuye a agilizar el transporte y a disminuir sus costos. Lógicamente, los países que están en condiciones de reducir sus costos de transporte internacional, gozan de ventajas competitivas para la colocación de sus productos en los mercados externos.

Menos de un 40% de los países de la región ha adherido al Convenio de Facilitación

Entre los 65 Gobiernos Contratantes del Convenio de Facilitación (de los cuales la flota mercante combinada asciende a casi 60% del tonelaje mundial), sólo 13 de las naciones latinoamericanas y caribeñas (menos de un 40% de los países de la región) ha adherido a dicho Convenio. Las 13 naciones de la región que han adherido al Convenio y las fechas de adhesión son las siguientes: Argentina (enero 1980), Bahamas (julio 1976), Barbados (septiembre 1982), Brasil (agosto 1977), Cuba (noviembre 1984), Chile (febrero 1975), Ecuador (mayo 1988), Colombia (junio 1991), México (mayo 1983), Perú (julio 1982), República Dominicana (julio 1966), Suriname (noviembre 1975) y Trinidad y Tobago

(marzo 1967). Asimismo, el Convenio se ha extendido a las Antillas Neerlandesas (septiembre 1967) y a Aruba (enero 1986).

Definición y propósitos del Convenio

El Convenio es un tratado de carácter "cooperativo", en virtud del cual las Partes Contratantes se comprometen a establecer uniformidad y sencillez en la facilitación del tráfico marítimo internacional. Fue concertado por una conferencia diplomática que convocó la Organización Marítima Internacional (OMI) en Londres en 1965 y entró en vigor el 5 de marzo de 1967. Su finalidad es facilitar el transporte marítimo sobre la base de simplificar y reducir los trámites, las formalidades y los documentos exigidos para la entrada, permanencia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales.

El Convenio de Facilitación se divide en dos partes, el Convenio propiamente dicho y sus respectivos Anexos. Mediante la adhesión del Convenio las Partes Contratantes se comprometen a:

- facilitar y acelerar el tráfico marítimo internacional;
- evitar demoras innecesarias a los buques, y a sus tripulaciones, pasajeros y carga;
- uniformar en la mayor medida posible los trámites, las formalidades y los documentos;
- reducir al mínimo las modificaciones que se estimen necesarias para satisfacer exigencias nacionales especiales.

Normas y prácticas recomendadas

El Anexo al Convenio contiene las definiciones, normas y prácticas recomendadas para facilitar el movimiento internacional de naves, pasajeros, tripulantes y carga. Se entienden por normas, las medidas cuya aplicación uniforme por los Gobiernos Contratantes, conforme a las disposiciones del Convenio, se juzga necesaria y practicable para facilitar el tráfico marítimo internacional, y por prácticas recomendadas, las medidas cuya aplicación por los Gobiernos Contratantes se estima deseable para facilitar el tráfico marítimo internacional.

Las modificaciones al Anexo del Convenio se rigen por el artículo VII de dicho Convenio, y tienen por objeto hacer las adaptaciones necesarias para responder a nuevos escenarios que se van presentando con el trascurso del tiempo. Hasta la fecha, el Convenio ha sido enmendado en tres oportunidades, en 1984, 1991 y recién

temente. Durante el 21° Período de Sesiones del Comité de Facilitación (Londres, del 27 abril al 1° de mayo de 1992) se adoptaron nuevas enmiendas, que se espera entren en vigencia a partir del 1° de septiembre de 1993.

Como no es posible obtener la aceptación inmediata y unánime de los países para la totalidad de las normas establecidas en el Anexo, el artículo VIII del Convenio dispone que todo Gobierno Contratante que juzgue imposible adaptar sus propios trámites, formalidades y documentos para cumplir con cualquiera de las normas o que estime necesario, por razones particulares, adoptar medidas diferentes de las previstas en dichas normas, deberá Informar al Secretario General de las diferencias existentes entre sus propias prácticas y dichas normas, e igual procedimiento rige en casos de enmienda a una norma o de adopción de una nueva norma.

Al mismo tiempo, todo Gobierno Contratante puede notificar las medidas que proyecta tomar para adaptar sus trámites y formalidades o documentos a las disposiciones de la norma enmendada o de la nueva norma. Es decir, el Convenio proporciona a los Gobiernos Contratantes medidas adecuadas para facilitar el movimiento Internacional de pasajeros, tripulantes, equipajes y cargas, un foro en el cual puedan adoptarse nuevas medidas de facilitación y amplia salvaguardia para la adopción y aplicación de cualquier disposición en el Anexo que pudiera ser contraria a sus intereses nacionales.

Los seis impresos normalizados de la OMI

La OMI ha elaborado impresos normalizados para seis de los ocho documentos que las autoridades públicas pueden exigir a un buque: 1) *la declaración general de la OMI*; 2) *la declaración de la carga*; 3) *la declaración de las provisiones de a bordo*; 4) *la declaración de los efectos de la tripulación*; 5) *la lista de la tripulación* y 6) *la lista de pasajeros*. Los otros dos documentos son los que exigen el Convenio Postal Universal y el Reglamento Sanitario Internacional.

La declaración general, la declaración de la carga, la lista de la tripulación y la lista de pasajeros constituyen la información *máxima* necesaria. La declaración de las provisiones de a bordo y la declaración de los efectos de la tripulación incorporan las prescripciones de información *mínima* indispensable convenida. Al mes de marzo de 1991, 46 gobiernos habían informado a la OMI acerca de su utilización en el ámbito nacional de los seis modelos de impresos normalizados.

Los beneficios de la aplicación del Convenio y de los impresos normalizados

Está cundiendo el convencimiento de que son considerables los beneficios y las ventajas que para los gobiernos, las autoridades públicas y las entidades comerciales podría reportar la aplicación en todo el mundo de los documentos normalizados para despacho de buques que recomienda la OMI. Ellos se resumen como sigue:

1. Ventajas de carácter general

- Un sistema rápido y uniforme de despachar los buques de arribada o salida rellenándose fácilmente los documentos de despacho antes de la llegada del buque, con lo que se eliminan las demoras y se contribuye a que el buque pueda iniciar rápidamente el viaje de regreso;
- La reducción al mínimo de los requisitos del despacho de pasajeros reduce la congestión en el muelle y elimina la necesidad de instalaciones y medios proporcionalmente mayores;
- Fácil reproducción en máquinas pequeñas y baratas manipuladas por el personal de a bordo o de tierra de los documentos simplificados y normalizados, lo cual reduce las necesidades de archivo y conservación;
- El modelo normalizado permite la utilización de técnicas de tratamiento automático de datos (TAD).

2. Ventajas para los gobiernos

- Reducción del trabajo administrativo e mejor utilización del personal de aduanas y de otras autoridades públicas, eliminando documentos e información no esenciales;
- Las formalidades exigidas no son más onerosas que las de puertos competidores;
- Los gobiernos tienen la ventaja de utilizar los impresos concebidos por expertos internacionales. Los impresos sencillos y bien diseñados contribuyen a una administración más eficaz y menos costosa y ayudan a incrementar el rendimiento portuario al evitar demoras innecesarias a los buques pasajeros y carga;
- Los impresos nacionales basados en modelos internacionales resultan de más fácil comprensión para los capitanes de los buques y, por consiguiente, es más probable que los rellenen correctamente. Se reduce también al mínimo las dificultades lingüísticas;
- La posición uniforme de similares datos informativos en cada impreso facilita la comprobación de los documentos y de la información requerida.

3. Ventajas para los armadores

- Las ventajas de índole general que se obtiene de la aceptación del principio de que las formalidades y los procedimientos aplicables al tráfico marítimo no debieran ser más onerosas que las aplicables a otros medios de transporte;
- Relleno de menos y más sencillos impresos. Se necesita menor número de datos y, por consiguiente, se disminuye el trabajo;
- Si no se prevén cambios en la tripulación, provisiones de a bordo o pasajeros durante el viaje o cualquier parte de éste, cabe rellenar simultáneamente impresos idénticos para diversos puertos. En tales circunstancias, se pueden presentar los mismos impresos a la llegada y a la salida;

■ El manifiesto del buque y la declaración de carga pueden rellenarse al mismo tiempo, reduciéndose así tanto los gastos como la posibilidad de errores;

■ La posición uniforme de los datos facilita el trabajo mecanográfico y contribuye a una más rápida familiarización del personal nuevo con la preparación de los documentos. Facilita igualmente la utilización de las técnicas de tratamiento automático de datos (TAD).

4. Ventajas para los cargadores

- La mayor eficacia en el despacho de buques y de carga ahorra tiempo y gastos;
- La utilización de documentos comerciales normalizados —por ejemplo, conocimientos de embarque— simplifica la producción de documentos;
- Las cargas que esperan despacho o recogida se exponen durante un tiempo más breve al riesgo de daños o de hurtos en las instalaciones portuarias;
- Se mejora la utilización de contenedores y paletas;
- Cabe la posibilidad de utilizar documentos producidos por TAD;
- Se simplifican los requisitos para la autenticación de documentos;
- El ahorro de tiempo reduce los gastos de los servicios prestados por las autoridades públicas fuera del horario normal de trabajo.

Las razones del por qué conviene adherir al Convenio de Facilitación

Como adicional medida estimulante, el Comité de Facilitación de la OMI ha preparado una serie de preguntas y respuestas sobre las razones por las que conviene aceptar el Convenio:

Pregunta 1: *¿Puede un gobierno ratificar el Convenio de Facilitación y su Anexo aunque no pueda implantar plenamente las normas y prácticas recomendadas debido a su actual legislación?*

Respuesta: Aunque, en principio, todos los Gobiernos Contratantes Apesara de que en principio todas las Partes Contratantes del Convenio asumen adoptar todas las medidas contenidas en el Convenio y su Anexo, el Convenio explícitamente dispone que los Gobiernos Contratantes pueden optar por aplicar todas las normas y prácticas recomendadas (ver artículo VIII del Convenio).

Pregunta 2: *¿Es el Convenio de Facilitación, debido a las posibilidades de que no se apliquen plenamente todas sus medidas, un instrumento demasiado débil para que tenga un valor auténticamente práctico?*

Respuesta: Si bien los Gobiernos Contratantes efectivamente pueden no aplicar todas las medidas contenidas en el Anexo, el Convenio exige que dichos gobiernos informen al Secretario General de la OMI sobre las diferencias entre las normas y sus prácticas nacionales. Tales diferencias son dadas a conocer regularmente y se notifican a todos los Gobiernos Miembros. Ello se traduce en la necesaria transparencia de las medidas internacionales de facilitación y también constituye un eficaz estímulo para que aquellos gobiernos armonicen sus prácticas nacionales con las medidas contenidas en el Convenio.

Pregunta 3: *¿Permiten el Convenio y su anexo que un Gobierno Contratante conceda unas facilidades más amplias que las que se exponen en las normas y en las prácticas recomendadas?*

Respuesta: El artículo V del Convenio dispone explícitamente que los Gobiernos Contratantes pueden conceder facilidades más amplias con respecto al tráfico marítimo internacional en virtud de sus propias leyes o de las disposiciones contenidas en cualquier otro acuerdo internacional.

Pregunta 4: *Considerando que el anexo del Convenio es enmendado con alguna frecuencia, ¿es posible que las enmiendas consiguientes de la legislación o las prácticas nacionales constituyan una pesada carga para las administraciones nacionales?*

Respuesta: Este problema en potencia para las administraciones nacionales es tenido en cuenta por el Comité de Facilitación y solamente se introducen enmiendas tras la debida consideración y, en la práctica, por consenso. Todos los Gobiernos Contratantes tienen oportunidad de participar en esas deliberaciones.

Pregunta 5: *¿La facilitación, y en particular la reducción de documentos y trámites, reduce las posibilidades de que las administraciones implanten medidas para combatir el fraude, el contrabando y otras actividades ilícitas?*

Respuesta: El artículo V del Convenio faculta a las autoridades para aplicar medidas temporales, entre otras, para preservar la moralidad, la seguridad y el orden público. (véase también el anexo B — Disposiciones generales). El empleo de técnicas de tratamiento e intercambio electrónico de datos puede también contribuir a que los funcionarios concentren su atención en combatir las actividades ilícitas.

Pregunta 6: *Puesto que la facilitación conduce a menor número de documentos que rellenar y verificar ¿se reducirá la necesidad de funcionarios públicos, tales como funcionarios de aduanas, y se causarán cesantías?*

Respuesta: Aunque la facilitación dará como resultado la reducción del trabajo de algunos funcionarios públicos con respecto a la comprobación rutinaria de documentos, no tiene por qué ser causa de cesantías. Por ejemplo, los funcionarios pueden ser destinados a otras funciones, si fuera necesario después de recibir formación especial para asignarles tareas de mayor urgencia, tales como acelerar el tiempo de rotación de los buques y, por tanto, reducir los costes para exportadores e importadores y fomentar el crecimiento económico. A su vez, esto generará nuevos puestos de trabajo en la totalidad de la actividad económica.

Pregunta 7: *La facilitación se traducirá, o puede traducirse, en una reducción del volumen de trabajo de los funcionarios. Pero, dado que los costes laborales son relativamente bajos en los países en desarrollo, ¿se traducirá la facilitación en importantes ahorros?*

Respuesta: La facilitación no solo da como resultado una reducción del trabajo de los funcionarios, sino que también del de la tripulación de los buques. Por lo tanto, constituirá un considerable beneficio para los propietarios de buques del respectivo país en desarrollo, ya que podrán reducir los gastos de explotación de sus buques. Además, aunque los costes de mano de obra son relativamente bajos en los países en

desarrollo, los costes de capital no lo son. Al reducirse el tiempo de atraque, la facilitación contribuye a utilizar más productivamente las inversiones de capital; por ejemplo, en estacio-

nes y en muelles. Por idénticas razones, puede ser que los propietarios de buques extranjeros tiendan a utilizar con mayor frecuencia los puertos de un determinado país en desarrollo. Por

añadidura, una reducción en los costes del transporte puede llevar a un índice de precios al por menor más bajo, lo que a la postre, beneficia al consumidor en general.

XI CONGRESO DE LA ALACAT

El Congreso anual de la Federación de Asociaciones Nacionales de Agentes de Carga de América Latina y del Caribe (ALACAT) se celebró en Cartagena de Indias, Colombia, del 12 al 15 de mayo de 1992, habiendo sido su tema central: La Función del Agente de Carga en la Apertura de Mercados. La CEPAL participó en el evento a solicitud e invitación de la Asociación Chilena de Agentes de Carga (ACHIAC) para contribuir al desarrollo del tema "Transporte Multimodal: Últimos Desarrollos". Por la importancia que adquieren la disponibilidad y la transmisión oportuna de información a la hora de programar y decidir las mejores opciones de transporte, cabe destacar la presenta-

ción que se hizo de la red de telecomunicaciones SITA, de propiedad de las compañías aéreas de bandera nacional, así como de la sistema FEDIS de Intercambio Electrónico de Datos promovido por la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados (FIATA) para uso de las asociaciones nacionales de transitarios y agentes de carga afiliadas a FIATA. Por otra parte, el congreso dio lugar a la elección del nuevo Comité Ejecutivo de la ALACAT que tendrá mandato para los próximos dos años bajo la dirección del actual presidente de la asociación colombiana ASCAIATA.

Exceptuando las reuniones a puerta cerrada del comité ejecutivo, el encuentro, que es apro-

vechado para contactos de negocios, tuvo en sus sesiones plenarias carácter de discusión abierta e informal. Considerando la importancia del Congreso, sería útil que se diera a conocer un acta de la reunión con conclusiones y recomendaciones, así como una declaración que defina la posición gremial de conjunto relativa a los temas tratados. No de menor importancia sería tener una posición pública respecto de los problemas que enfrenta el sector y lograr así la merecida consideración en los foros gubernamentales regionales o subregionales en los que se decide el presente y el futuro del transporte de América Latina.

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

Como parte de la difusión de instituciones regionales que contribuyen a la facilitación del comercio y del transporte, damos a conocer en esta oportunidad algunos antecedentes sobre la Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF).

¿Qué es la Asociación Latino Americana de Ferrocarriles (ALAF)?

La ALAF es una sociedad de empresas ferroviarias latinoamericanas, conforme al acta de su fundación suscrita en Chapadmalal, Argentina, el 27 de marzo de 1964. La Sede de la ALAF está en la ciudad de Buenos Aires, Argentina, donde funciona su Secretaría General. Los idiomas oficiales de la Asociación son el español y el portugués.

La ALAF en su actual estructura agrupa 21 administraciones ferroviarias correspondientes a 18 países latinoamericanos, en carácter de socios activos (empresas ferroviarias que prestan servicio público de pasajeros y de cargas y que estén debidamente autorizadas para operar en los países de la región). En la categoría de socios adherentes registra a 40 empresas ferroviarias de los países de la región tales como empresas de ferrocarriles metropolitanos que no presten servicio de transporte de cargas, dedicadas al transporte de pasajeros; las empresas industriales dedicadas total o parcialmente a la fabricación de materiales ferroviarios y otros organismos que, directa o indirectamente, están relacionados con el transporte ferroviario.

¿Cuáles son los objetivos de la ALAF?

La ALAF tiene por objeto fomentar un transporte ferroviario seguro, eficiente y económico y, asimismo, estimular el comercio por ferrocarril y procurar la coordinación y progreso de los ferrocarriles e industrias ferroviarias latinoamericana-

nas, como un medio para lograr la integración social y económica en beneficio de los pueblos de la región.

Para el cumplimiento de sus fines, la ALAF podrá:

- Crear los medios de cooperación y coordinación entre los distintos ferrocarriles, tratando de promover y apoyar el establecimiento o ampliación de las vinculaciones ferroviarias entre los países en que ellas resulten necesarias y factibles, para un mejor desarrollo de los sistemas integrados.

- Asegurar la normalización de los materiales y equipos, así como de los sistemas de explotación con vistas al tráfico internacional e impulsar la complementación e integración de técnicas e industrias ferroviarias latinoamericanas.

- Propugnar soluciones para salvar todo género de obstáculos que se presenten en las fronteras territoriales para posibilitar los viajes directos de pasajeros y cargas entre los distintos países.

- Propiciar ante las autoridades que correspondan, el establecimiento de condiciones y normas uniformes para regir el tráfico internacional de pasajeros y cargas.

- Adoptar y ejecutar las recomendaciones y resoluciones aprobadas por organismos nacionales e internacionales, instituciones afines y entidades de financiamiento, cuando su adopción se ajuste a los fines de la ALAF y no se oponga a sus intereses.

- Resolver los problemas que puedan surgir entre empresas asociadas que le sean sometidos; y

- En general, efectuar los estudios y adoptar las medidas y resoluciones que sean necesarias o convenientes para la consecución de los fines que la ALAF se propone.

Otros ámbitos de aplicación de la ALAF respecto de los ideales de integración

Dado que la presencia en la ALAF de empresas cuyas redes ferroviarias no se hallan ligadas a

las de ninguna otra, ha obligado a la Asociación a considerar otros ámbitos de aplicación de los ideales de integración. A continuación se presentan cuatro de ellos con procedimientos específicos para cada uno: transporte ferroviario internacional; intercambio de experiencias; capacitación y asistencia técnica.

1. Tráfico ferroviario internacional

Implica crear los mecanismos y procedimientos que tiendan a la facilitación del mismo. Algunos funcionan dentro de ALAF como las reuniones de Grupos Zonales y de Normas Técnicas. Otros implican la cooperación de la Asociación con otros organismos internacionales como la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA) o la colaboración con grupos políticos de trabajo creados con determinadas finalidades integradoras tales como: i) la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur; ii) La Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores de los Países de la Cuenca del Plata; iii) La Reunión de Ministros de Relaciones Exteriores del "Corredor de los Libertadores"; y, iv) Las reuniones instrumentales del Protocolo 14 del Pacto Alfonsín-Sarney.

2. Intercambio de experiencias

Implica que cada empresa transmita a las demás alguna de sus experiencias concretas. Se lleva a cabo en forma muy especial al celebrar las Asambleas anuales, cada año en un país distinto. En forma simultánea, permite el desarrollo de un Simposio en el que se produce este intercambio a través de trabajos que son expuestos en forma de seminario, taller o mesa redonda. Aparte, se desarrollan periódicamente seminarios especiales sobre temas vinculados con aspectos particulares de administración o explotación ferroviaria de interés para la totali-

dad o un grupo específico de empresas. La Revista ALAF, que se comenzó a publicar a partir de 1975, juega un importante papel en este sentido.

3. Capacitación

Esta actividad integradora implica tratar de desarrollar dentro de la región o fuera de ella pero bajo la supervisión de la ALAF, determinados requerimientos de capacitación del personal ferroviario de las empresas. Anualmente, se ofrecen a los ferroviarios asociados a la ALAF las siguientes opciones de capacitación: becas de Ferrocarriles Argentinos en la Escuela de Graduados de la Facultad de Ingeniería de Buenos Aires, y becas ofrecidas por el Sindicato Interestadual de Materiales y Equipamientos Ferroviarios y Rodoviaros (SIMEFRE) del Brasil y la Cámara de Industriales Ferroviarios de la República Argentina (CIFRA). Además, se organizan cursos especiales en empresas de mayor desarrollo relativo a pedido de otra que formule un requerimiento concreto. Finalmente, se han organizado algunos cursos en Norteamérica y en Europa, para considerar temas de alta dirección.

4. Asistencia técnica

La asistencia técnica implica también, tratar de resolver dentro de la región, o excepcionalmente fuera de ella, las necesidades que se les presentan a las empresas de encarar algún problema técnico puntual. La acción de la ALAF consiste en determinar los diversos requerimientos de asistencia técnica que formulan las empresas y tratar de obtener al especialista que pueda atenderlas. Este especialista puede provenir del propio personal de la Secretaría General, de otras empresas o de otros organismos Internacionales. En algunas oportunidades se obtiene asistencia técnica de mayor envergadura, proveniente de

países industrializados amigos, la que se canaliza a través de ALAF (principalmente de Alemania, España y Francia).

Estructura de la ALAF

El gobierno de la Asociación está a cargo de la Asamblea, de la Junta Consultiva y del Secretario General.

a) **la Asamblea General** está constituida por los miembros activos y adherentes o sus representantes debidamente autorizados. El quórum de la Asamblea General se forma por la mayoría absoluta de los votos de los miembros con derecho a voto.

b) **la Junta Consultiva** está formada por dos representantes por cada empresa activa o agrupaciones de éstas en un país; por un representante de los miembros industriales adherentes y por un representante de las empresas de ferrocarriles metropolitanos.

c) **el Secretario General** es elegido por una Asamblea General o Extraordinaria por un período de dos años en sus funciones, pudiendo ser reelegido.

Publicaciones de la ALAF

La Revista ALAF, que goza de importante reputación en el ámbito ferroviario, tiene como objetivo principal mantener abierto un canal de comunicación para la adecuada difusión de las ideas de integración regional. Se encuentra en su 15º año de publicación, siendo el N° 51 relativo a septiembre-diciembre de 1991, el más reciente ejemplar publicado. Entre los diversos temas tratados en la citada edición de la Revista figuran: Los ferrocarriles en la apertura económica; una entrevista con el Presidente

del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) sobre el "Proyecto Libertadores"; la Realización de la XXVII Asamblea General de ALAF, "El encuentro de Cochabamba"; El mercado común y la normalización técnica regional; Mercosur, necesaria presencia del ferrocarril; La reducción del tiempo de traslado en el ferrocarril cubano y su efecto en la economía nacional; El corredor ferroviario del bloque norte: hay enormes posibilidades.

El Anuario Estadístico Ferroviario Latinoamericano es preparado por el Comité de Sistemas de Información de la ALAF, mediante la compilación y análisis de informaciones enviadas por empresas y organismos. Asimismo, el Anuario contiene datos suministrados por las industrias productoras de material ferroviario, socias de la ALAF, establecidas en la región. Esta publicación presenta diversos cuadros estadísticos con informaciones sobre la longitud de líneas y vías; la composición de líneas e instalaciones; el material motor, cantidad y potencia para tracción; el material de carga y de pasajeros, cantidad, utilización e inmovilización; el personal ocupado; el recorrido de trenes por sistema de tracción; el tonelaje kilométrico bruto remolcado en trenes por sistema de tracción; el recorrido del material rodante; el tráfico de carga y de pasajeros; el ingreso total; los gastos de explotación; el consumo de combustibles y energía eléctrica; los accidentes de tráfico.

Sede de la ALAF

Asociación Latino Americana de Ferrocarriles
Avda. Córdoba 883 6º Piso
1054 Buenos Aires, Argentina
FAX (54-1) 331-1298, Tel. (54-1) 311-9463

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
División de Transporte y Comunicaciones
Facsimile: 2080252-2081946, Télex: 340295 (UNSTGO CH), 240077 (UNSGO CL)
Casilla 179-D
Santiago de Chile

**IMPRESOS
VIA AEREA**