



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.5
ST/TAA/Conf.5/SR.5
15 de junio de 1953

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Y ADMINISTRACION DE ASISTENCIA TECNICA
SEMINARIO SOBRE TRANSPORTE EN EL
ISTMO CENTROAMERICANO

ACTA RESUMIDA

DE LA CUARTA SESION

(San José, Costa Rica, 11 de julio de 1953, 15 hs.)

SUMARIO:

I. Problemas regionales de transporte (cont.)

2. Autotransportes (cont.)

Recomendaciones de la Misión CEPAL/AAT.

PARTICIPANTES:

SR. FACIO	Costa Rica
SR. OSEGUEDA	El Salvador
SR. QUESADA	El Salvador
SR. MELARA	El Salvador
SR. PEREZ CAMINO	El Salvador
SR. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
SR. RIVAS	El Salvador
SR. RODAS	Guatemala
SR. PIEDRASANTE	Guatemala
SR. MEJIA	Honduras
SR. INFESTROZA	Honduras
SR. CANTARERO	Nicaragua
SR. MONTIEL	Nicaragua
SR. MONTERROJAS	Nicaragua
SR. SILVA	Nicaragua
SR. HASSAN	Panamá
SR. LOPEZ FABREGA	Panamá

SECRETARIA:

SR. URQUIDI	Director del Seminario
SR. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT
SR. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
SR. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
SR. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones Naciones Unidas.
SR. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
SR. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT

OBSERVADORES:

SR. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social
SR. PAZ PAREDES	Misión de Asistencia Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional
SR. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola.
SR. DORIA PAZ	México
SR. RAPHAEL	KLM, Royal Dutch Airlines.

Se abre la sesión

RECOMENDACIONES DE LA MISION

XIII. Pasaportes, aduanas y trámites fronterizos para personas.

Varios participantes hablan a favor de la recomendación.

En el curso de la discusión se sugiere sustituir "tarjeta centroamericana de turismo" por "una tarjeta centroamericana de identificación", suprimiendo "certificados nacionales de identificación u otros documentos semejantes que sean sencillos".

Se manifiestan en seguida diversas opiniones sobre la modificación y facilitación de controles al paso de la frontera. Se menciona, además, la diferencia de tratamiento preferencial de que parecen gozar los pasajeros de los servicios aéreos internacionales y se considera que las facilidades debieran ser iguales cualesquiera que sean los servicios de transporte utilizados.

El señor PAZ PAREDES (Observador, OACI) hace una exposición de los resultados obtenidos por esta organización en materia de facilitación al transporte aéreo internacional y sugiere que se haga un estudio de la reglamentación aplicada en un gran número de países, para ver hasta qué punto sería aplicable al transporte terrestre.

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) sugiere que las medidas para mejores facilidades se lleven a cabo en conjunto por todos los países interesados y que, además, se cambien informaciones respecto a las facilidades que vayan acordando para trámites fronterizos.

/El señor Cantarero.

El señor CANTARERO (Nicaragua) propone que se agregue un inciso c) a la recomendación acerca de igual facilitación del tránsito, no importa cual sea el medio de transporte utilizado.

XIV. Simplificación de trámites para el cruce y tránsito de vehículos.

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) hace algunas consideraciones respecto a las garantías, en particular la manera en que se deberían prestar fianzas para la introducción de vehículos privados y comerciales. En cuanto a los transportes internacionales, le parece que serían aceptables para las aduanas, como ya es el caso entre Nicaragua y El Salvador, las fianzas prestadas por los sindicatos de choferes y asociaciones de automovilistas. En cuanto a los camiones, las fianzas podrían ser prestadas por las propias empresas de transporte.

El señor CANTARERO (Nicaragua) también se refiere al problema de las fianzas y al papel de los clubs automovilísticos, sobre todo para la introducción de los vehículos privados.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AACT) explica los procedimientos empleados en los países europeos al respecto de los sistemas de garantías usados.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) menciona que las Naciones Unidas han proyectado dos convenios en el sentido de facilitar la importación transitoria de vehículos privados de motor, y la entrada de pasajeros y equipajes.

Varios participantes informan sobre las reglamentaciones existentes en sus respectivos países y hacen algunas sugerencias. Debatido

/este asunto

este asunto se acuerda que se mejore la recomendación con el propósito de darle un sentido más preciso en cuanto a facilidades y procedimientos a adoptarse para la entrada de vehículos.

XV. Introducción y tránsito de mercancías en vehículos de motor.

El señor CANTARERO (Nicaragua) sugiere que se modifique el texto, sustituyéndose "requisitos aduaneros" por la palabra "trámites."

Es compartida su opinión por todos los participantes, y se sugiere también que se agregue que las facilidades se extiendan a los vehículos en tránsito.

El señor QUESADA (El Salvador) menciona que tal vez no exista ventaja en que la revisión aduanal de los vehículos sellados se realice en aduanas interiores en vez de en los puestos fronterizos.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) explica que el procedimiento de la revisión en aduana interior es beneficioso porque acelera el paso por la frontera y por el hecho de que no siempre los camiones transportan un solo lote, sino varios que deben ser despachados a diferentes consignatarios, y que, por otra parte, aun en el caso de cargas completas, se elimina la doble manipulación y presenta muchas ventajas de carácter económico, pues el servicio en la forma recomendada se efectuaría con mayor rapidez y seguridad.

Se conviene en que la Misión tendrá en cuenta las observaciones hechas al revisar la recomendación.

XVI. Organización de servicios internacionales.

El DIRECTOR menciona que la Misión desea hacer ciertos agregados a esta recomendación como resultado de las discusiones anteriores.

/Una sería

Una sería agregar al texto del párrafo segundo "hacer obligatorio el seguro contra terceros" y que se tomen todas las precauciones necesarias para la prevención de accidentes, entre otros los resultados del exceso de velocidad. En vez del término "licencias", empleado en el párrafo uno, debe emplearse "permisos para transporte internacional".

Los señores RODAS (Guatemala) y QUESADA (El Salvador) insisten en la conveniencia de uniformar la legislación relativa al otorgamiento de licencias para servicios internacionales en los distintos países, para lo cual la Misión podría añadir un párrafo adicional a la recomendación.

El señor CANTABERO (Nicaragua) pide se explique más hasta qué punto se considera posible establecer una compañía centroamericana de transportes por carretera, ya que él considera prematuro y difícil tal propósito.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) explica que esto debía entenderse como un objetivo a más largo plazo; el proceso de desarrollo sería, desde luego, gradual y por lo tanto se han propuesto medidas provisionales para la mejora de los servicios internacionales en el párrafo 5 de la recomendación XVI. Una posibilidad adicional sería la de buscar la manera de coordinar los transportes existentes por medio de una acción conjunta de los países vecinos. Sugiere agregar al párrafo 5 las palabras "sobre una base bilateral" después de "los servicios internacionales".

Se da por terminada la discusión de la recomendación XVI.

/XVII. Costos

XVII. Costos excesivos de operación.

El señor FASSAN (Panamá) es partidario de las varias sugerencias contenidas en esta recomendación e insiste sobre todo en la conveniencia de promover y facilitar la importación de vehículos de tipo moderno y de tipo confortable y seguro.

El señor SANTAREJO (Nicaragua) opina que la recomendación relativa a la reducción de los derechos e impuestos sobre gasolina y combustible Diesel pudiera implicar dificultades de carácter financiero general, ya que los ingresos derivados de esas fuentes representan una parte sustancial de los ingresos públicos.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) cree, sin embargo, que el incremento de tráfico resultante de la reducción de los precios de la gasolina y del combustible Diesel compensaría en cierto grado la reducción de los impuestos, ya que el consumo de los mismos aumentaría con el tráfico.

El señor MEJIA (Honduras) indica que en su país se tomaron medidas para la reducción de los precios de la gasolina y del combustible Diesel, y apoya la recomendación. Los vehículos entran libres de derechos, de acuerdo con el tratado de comercio vigente con los Estados Unidos.

En cuanto al párrafo 3, sugiere que se agregue la palabra "obstáculos" antes de las palabras "impuestos locales".

El DIRECTOR sugiere, que teniendo en cuenta las diversas opiniones expresadas, el párrafo de introducción de la recomendación sea enmendado incluyendo la idea de la conveniencia del estudio por los gobiernos de los

/diversos métodos

diversos métodos para la reducción de los costos de operación, señalando entre ellos la posibilidad de reducir los impuestos y derechos sobre gasolina y combustible Diesel, etc.

XVIII. Reglamentos nacionales de tráfico en contradicción.

El señor HASSAN (Panamá) habla a favor de la recomendación e insiste sobre todo en la conveniencia de la adopción de un sistema uniforme de señas y señales, como ha sido previsto por la Convención de Ginebra. Opina que es de igual importancia para el tráfico por carretera el anexo de la mencionada Convención relativo a dimensiones y pesos de los vehículos.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) añade que esta última cuestión es de particular importancia en conexión con el diseño y las especificaciones de las carreteras cuya construcción se prevé en América Central y que se usarán en los servicios internacionales.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) se refiere a la posibilidad de un convenio especial para modificar las dimensiones y los pesos de los vehículos conforme a máximos adecuados a los caminos y puentes de Centroamérica y llama la atención sobre un acuerdo especial entre varios países europeos que estipula dimensiones y pesos de vehículos, con máximos superiores a los de la Convención de Ginebra, y que pueden circular sobre ciertas rutas de los países contratantes, en servicios internacionales.

El señor JAMES (Misión CEPAL/AAT) también subraya la importancia de coordinar el peso y las dimensiones de los vehículos con el diseño y las especificaciones de las rutas.

/Se acuerda

Se acuerda recalcar en el párrafo 2 de la recomendación, la necesidad de adoptar normas y legislación uniformes.

XIX. Controles policiales.

El señor HASSAN (Panamá) opina que la resolución debería enmendarse, ya que estima que los controles policiales son de gran importancia en la prevención y la reducción de los accidentes. Para ilustrar su argumento da varios ejemplos relacionados con su experiencia.

Se conviene en que la Misión tendrá en cuenta esta observación en la revisión de la recomendación.

XX. Métodos de prevención de accidentes.

El señor HASSAN (Panamá) señala la conveniencia de referirse en la recomendación a la utilidad de emplear radio-comunicaciones para los servicios internacionales entre los varios países.

XXI. Falta de servicios de garages y otros.

Se acuerda que la Misión se esfuerece por completar y aclarar esta recomendación, ya que el texto actual es impreciso en algunos aspectos.

Se levanta la sesión a las 18 horas.

