

NACIONES UNIDAS

**COMISION ECONOMICA
PARA AMERICA LATINA
Y EL CARIBE - CEPAL**



**Distr.
GENERAL**

**LC/G.1566
1 de junio de 1989**

ORIGINAL: ESPAÑOL

**INFORME DE LA REUNION DEL GRUPO ESPECIAL DE EXPERTOS SOBRE LA
INDUSTRIA DE TRANSPORTE REGULAR INTERNACIONAL Y LA
COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR DE LOS
PAISES DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE[†]**

(Santiago de Chile, 18 al 21 de abril de 1989)

[†] Esta reunión fue realizada en el marco de un proyecto que se llevó a cabo con el apoyo financiero del Gobierno de los Países Bajos.

INDICE

	<u>Página</u>	<u>Párrafos</u>
A. ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS	1	1 - 6
Lugar y fecha	1	1
Asistencia	1	2
Sesión de apertura	1	3
Organización de los trabajos	1	4 - 6
B. INFORMES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO	2	7 - 16
Grupo de Trabajo sobre transporte intermodal y multimodal	2	8 - 12
Temario	2	8
Mesa	2	9
Consideraciones generales	3	10 - 11
Conclusiones y recomendaciones	4	12
Grupo de Trabajo sobre transporte marítimo	9	13 - 16
Temario	9	13
Mesa	9	14
Consideraciones generales	9	15
Recomendaciones	10	16
Anexo		
Lista de participantes	11	

A. ORGANIZACION DE LOS TRABAJOS

Lugar y fecha

1. El Grupo Especial de Expertos sobre la industria de transporte regular internacional y la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe se reunió en la sede de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en Santiago de Chile, del 18 al 21 de abril de 1989. Con esta reunión, que contó con la colaboración de la Asociación Latinoamericana de Agentes de Carga y Transportes (ALACAT), la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) y la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI), se concluye el proyecto sobre Cooperación económica entre los países de América Latina para el establecimiento de terminales interiores de carga, ejecutado por la CEPAL con el apoyo financiero del Gobierno de los Países Bajos.

Asistencia

2. Participaron en la reunión 37 especialistas en el tema, provenientes de distintos países de la región, quienes actuaron a título exclusivamente personal. La nómina de esos expertos está consignada en el anexo.

Sesión de apertura

3. En la apertura de la reunión hicieron uso de la palabra los señores Aba Sadovnik, Presidente de la ALACAT; José González Villacís, Presidente de la ALAMAR; Hernando Arciniegas, Secretario Latinoamericano de la FELACUTI; y Gert Rosenthal, Secretario Ejecutivo de la CEPAL, quien declaró abierta la reunión.

Organización de los trabajos

4. A continuación, el Grupo Especial de Expertos procedió a examinar la temática presentada en el documento *La industria de transportes regular internacional y la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe* (LC/L.488), 1 de febrero de 1989. Bajo la presidencia del Director de la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, se dio cumplimiento al programa de trabajo de la reunión, comenzando con la presentación y el análisis de los capítulos I a IV del documento mencionado. De acuerdo con dicho documento, en el mundo se han producido cambios estructurales significativos en materia de transporte que están modificando profundamente la forma en que la región deberá enfocar los movimientos de su comercio exterior y las políticas que los países apliquen para asegurar la eficiencia de los medios de transporte que participan en la cadena de distribución física internacional.

5. Con el fin de examinar detenidamente las consecuencias que pueden tener para la región esos cambios, se formaron dos grupos de trabajo que examinaron los temas de transporte intermodal y multimodal y de transporte marítimo regular, respectivamente. Al término de sus debates, los grupos formularon una serie de conclusiones y recomendaciones, que fueron presentadas al plenario para su consideración. Tras someterlas a un estudio acucioso, el plenario las hizo suyas.

6. Se clausuró la reunión con las palabras del señor Robert T. Brown, Director de la División de Transporte y Comunicaciones, quien agradeció a los expertos su participación y les informó que sus recomendaciones representaban un aporte muy valioso para el Secretario Ejecutivo de la CEPAL en la formulación del programa de trabajo de la organización. Al expresar sus propios agradecimientos por haber sido invitados a participar, los expertos solicitaron a la CEPAL que transmitiera dichas recomendaciones a los gobiernos de los países de América Latina y el Caribe, y que las divulgara también entre los diversos organismos e instituciones de la región, con el objeto de lograr una acción conjunta en diversos frentes destinada a obtener la aplicación más amplia posible de esas recomendaciones.

B. INFORMES DE LOS GRUPOS DE TRABAJO

7. La tarea encomendada a los grupos de trabajo fue analizar los problemas que la región experimentará ineludiblemente en el proceso de acomodación a las nuevas realidades impuestas sobre su comercio exterior por los cambios estructurales que están ocurriendo en el transporte. Estos plantean una serie de interrogantes que constituyeron la temática para los análisis de los dos grupos.

Grupo de Trabajo sobre transporte intermodal y multimodal

Temario

8. Este Grupo de Trabajo aprobó el siguiente temario para sus deliberaciones:

- a) analizar los obstáculos que enfrenta el transporte interior, incluyendo los puertos, para apoyar el comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe;
- b) identificar las restricciones institucionales, tanto en el ámbito de la legislación nacional como respecto de la aplicación de convenios internacionales, para lograr una acción concertada que facilite el uso de los servicios intermodales;
- c) analizar la conveniencia de promover el uso de terminales interiores de carga en los respectivos países;
- d) analizar la necesidad de reforzar el intercambio de información entre los agentes económicos que intervienen en el proceso, dando especial énfasis a la promoción masiva de la capacitación de todos los sectores;
- e) analizar en forma particular el grave problema que presentan para el transporte intermodal las operaciones ilegales del transporte de estupefacientes y armas en la región y, en especial, las responsabilidades que puedan afectar a los transportistas en estas materias.

Mesa

9. Como presidente del Grupo de Trabajo actuó el señor Hernando Arciniegas Serna y como relator, el señor Diego Sepúlveda Lagos.

Consideraciones generales

10. Como aspecto previo a los análisis mencionados, los expertos consideraron necesario destacar que urge promover en todos los niveles—sean gubernamentales o privados—una campaña destinada a producir un cambio de mentalidad al enfocar los problemas del transporte y del comercio exterior de los países de la región. Habrá que dejar de lado la actual perspectiva segmentada y unimodal y tomar conciencia de que la distribución física internacional constituye una cadena integrada e interrelacionada que abarca mucho más allá de los problemas propios de cada modo de transporte. Sólo de esta manera se podrá lograr un pleno aprovechamiento de las ventajas del transporte intermodal.

11. Los expertos consideraron la situación en que se encuentra actualmente el transporte intermodal. Algunos países de la región están en vías de dictar las normativas legales, aduaneras y administrativas necesarias para articular dicha forma de transporte, esfuerzo que deberá promoverse activamente. Sin embargo, se detectó que existen varios problemas que son comunes a la gran mayoría de estos países, a saber:

a) Varios países no han definido aún su posición respecto de los convenios internacionales que podrían servir de herramienta o marco jurídico para el transporte multimodal.

b) Hay grupos de países que han ratificado los convenios internacionales pero no los han puesto en práctica todavía, ya sea porque no han dictado la normativa reglamentaria o porque no han adaptado su legislación interna al espíritu de los convenios.

c) En casi todos los países de la región, el sistema portuario es un escollo para la cadena de transporte, ya que sus altos costos, su ineficiencia o su no aceptación de responsabilidad en sus operaciones dificultan seriamente el transporte intermodal y el desarrollo del comercio exterior, especialmente si éste se realiza a través de un uso intensivo del contenedor.

d) En casi todos los países de la región, existen empresas ferroviarias estatales que prestan servicios ineficientes y obsoletos, lo que hace urgente que se tomen medidas para adecuarlos al sistema de transporte intermodal.

e) Existen varios corredores de transporte que pueden servir para el sistema intermodal, pero su utilización requeriría reactivarlos y adecuarlos. Especial énfasis debería darse a los corredores fluviales, cuya utilización ha disminuido, pero que, por ser vías naturales, podrían no requerir altas inversiones.

f) Los sistemas viales han tenido un gran auge y se han efectuado importantes obras de infraestructura en ellos. Sin embargo, los servicios que se ofrecen generalmente no están bien coordinados con los demás modos de transporte, lo que hace necesario considerar en forma especial la capacitación y especialización del sector para corregir esta deficiencia.

g) Los servicios de transporte, en aquellos casos en que la infraestructura o los equipos son de propiedad estatal, han tenido sustanciales mejoramientos cuando la prestación de los mismos se ha abierto a la competencia. Esta acción es conceptualmente distinta de la privatización de dicha infraestructura.

h) Existen nuevas tecnologías que ayudan a la implantación del transporte intermodal y a una mejor comunicación y agilización del intercambio entre las diferentes partes, ya sean transitarios o agentes de carga, operadores portuarios, transportistas, agentes marítimos, etc. A este respecto, se observó que los países del Asia incentivan al máximo la aplicación de la informática, incorporándola como un elemento integral en el desarrollo de esta forma de transporte.

i) Dentro del campo de las relaciones comerciales, se estimó de extrema importancia incorporar la nueva normativa desarrollada por la Cámara Internacional de Comercio para el uso de los nuevos términos comerciales INCOTERMS, y divulgarla entre todos los sectores de los respectivos países (especialmente en el bancario, cuya participación es importante para el financiamiento del comercio internacional).

j) En la mayoría de los países se han detectado trabas de carácter institucional y administrativo que entorpecen el desarrollo del transporte intermodal, haciendo necesario que los respectivos gobiernos revisen los procedimientos que las producen con miras a la adecuación de éstos a las nuevas realidades del comercio internacional.

Conclusiones y recomendaciones

12. Al término del análisis de los problemas y sus posibles soluciones, el Grupo de Trabajo adoptó las siguientes conclusiones y recomendaciones:

a) Como consecuencia de los cambios estructurales del comercio mundial y, en particular, de las innovaciones tecnológicas aplicadas en el transporte internacional en los últimos años, se ha producido un estrechamiento creciente de los vínculos entre la producción, la comercialización y el transporte, de tal manera que ya no resulta fácil hacer separaciones conceptuales entre unas y otras actividades. Los servicios logísticos están adquiriendo una importancia cada vez mayor, con lo que está quedando de manifiesto que el transporte forma parte integral de sistemas más complejos. Por tanto, su análisis aislado puede conducir a conclusiones parciales que impidan adoptar las soluciones que se requieren para optimizar el sistema y asegurar la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe.

b) Esta creciente interdependencia obliga a que se eliminen de manera integral los obstáculos y restricciones, lo que trae como consecuencia lógica que todos los sectores interesados deben aunar sus esfuerzos para encontrar las soluciones que en cada caso se requieren. Al respecto, cualquier esfuerzo en este sentido debería realizarse con enfoques interdisciplinarios que incorporen tanto a los sectores públicos como privados, donde los navieros, los usuarios, los transitarios o agentes de carga, los puertos, las aduanas, los ferroviarios y los transportistas por carretera—junto a todos aquellos que tienen injerencia en los variados temas que inciden en los servicios logísticos del comercio

exterior—entreguen su aporte para contribuir al logro de los objetivos de las políticas macroeconómicas de los países de la región. Por tanto, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que este esfuerzo conjunto se produzca tanto en el ámbito nacional como en el regional, reconociendo, sin embargo, que—aun cuando las soluciones deben ser aplicadas nacionalmente—es indispensable que sean armonizadas regional e internacionalmente para surtir un efecto integral.

c) La forma que se adopte para canalizar la acción de los diversos sectores en cada país deberá responder a las características y oportunidades institucionales que tenga cada uno. Sin embargo, en el ámbito regional resulta indispensable realizar tareas específicas de coordinación. Para la ejecución de éstas el Grupo de Trabajo recomienda:

- que las organizaciones que han colaborado con la CEPAL en la preparación de esta reunión comprometan desde ya su participación en reuniones periódicas de consulta para concertar su acción;
- que se cree un comité de desarrollo del transporte intermodal en América Latina, conformado por la ALACAT, la ALAMAR y la FELACUTI bajo el marco de la CEPAL, con miras a impulsar el buen desarrollo y funcionamiento del transporte intermodal en América Latina, y
- que este comité prepare un programa de acción que se remita a sus respectivos miembros en cada país, a fin de que localmente se hagan las gestiones necesarias antes las autoridades del transporte, hacienda, aduanas, etc. para aplicar las recomendaciones que se planteen.

d) El Grupo de Trabajo considera que existe la necesidad de mantener una estrecha coordinación tanto en el ámbito nacional como internacional, para establecer o adecuar las normas que se requieren para el fomento del transporte intermodal, en particular en relación con los aspectos aduaneros que afectan al transporte. Para abordar estas materias, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que se establezcan grupos de trabajo nacionales en cada uno de los países del área y otro de carácter regional;
- que los grupos nacionales tengan como finalidad concertar la acción de las partes vinculadas con el transporte intermodal—es decir, las autoridades nacionales de transporte y de aduanas, los usuarios, los operadores de transporte internacional, autoridades portuarias, operadores de terminales, operadores de transporte interior, agentes de carga, transitarios, etc.—con el objetivo principal de supervisar el progreso alcanzado en el campo del transporte intermodal y de la tecnología informática, coordinar la divulgación de las normas que se establezcan, y ofrecer capacitación en estas materias, y
- que el grupo regional tenga como propósito identificar los obstáculos comunes y las posibles soluciones que se requieran para resolverlos, así como proponer la aplicación de prácticas regionales uniformes respecto a documentación, estructuras de tarifas, intercambio electrónico de datos, etc.

e) El Grupo de Trabajo reconoce que la eficiencia de los puertos es un aspecto de la más alta prioridad, si se desea lograr una mayor integración de

la cadena de distribución física del comercio exterior y mejorar la competitividad de las economías de América Latina y el Caribe. Por lo tanto, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que la CEPAL realice estudios sobre las restricciones que presentan los puertos de la región y evalúe su impacto sobre la economía en general y, en particular, sobre el comercio exterior de los países;
- que la CEPAL inicie estos análisis preparando, en colaboración con Chile, un documento que presente las experiencias de los últimos años con las reformas que este país ha aplicado a su sistema portuario, y
- en la medida en que se identifiquen otras experiencias valiosas sobre esta materia, que se busque la forma más adecuada para divulgarlas también entre los sectores interesados de la región.

f) Existe consenso que es necesario adoptar una nueva mentalidad para analizar los problemas del comercio exterior y del transporte, dejando de lado los criterios unimodales para adoptar un enfoque de sistemas que integre a todos los servicios de transporte. El Grupo de Trabajo estima que, para lograr este objetivo, la capacitación masiva en los ámbitos gubernamentales y privados puede ser un medio que permita el desarrollo de esta nueva mentalidad. El Grupo de Trabajo recomienda al respecto:

- que los gobiernos y los organismos internacionales, en especial el Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT (CCI), la CEPAL, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), den prioridad en los países de la región a los programas de difusión y capacitación en materia de transporte intermodal y distribución física de mercancías;
- que las organizaciones privadas, tanto nacionales como internacionales, tales como la ALACAT, la ALAMAR, la FELACUTI, las asociaciones nacionales de armadores, de transitarios, de transportadores terrestres y de usuarios, las cámaras marítimas y otros grupos nacionales interesados, den prioridad y presten su máximo apoyo a los programas de capacitación en transporte intermodal y distribución física de mercancías;
- que las organizaciones privadas coordinen sus esfuerzos para aprovechar integralmente sus recursos de capacitación, fomentando y difundiendo entre los interesados de los países del área los cursos que desarrollen; y
- que las instituciones académicas se vinculen activamente al diseño y difusión de programas especializados en estos temas.

g) Para el fomento del transporte intermodal, se considera fundamental que estén claramente delimitadas las funciones de los operadores y de los agentes económicos que intervienen en cada etapa de la operación. Con el objeto de que puedan interactuar coordinadamente dentro de la esfera de sus atribuciones, sin que se produzcan interferencias que entorpezcan su participación en la cadena de transporte, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que todos los que intervienen en el sistema de transporte reconozcan los derechos y las áreas de acción de los demás, especialmente los operadores de transporte multimodal (OTM), los transitarios o agentes de carga, y los consejos de usuarios.

h) Los cambios estructurales y tecnológicos ocurridos en los transportes hacen aconsejable que los gobiernos nacionales tomen medidas de política económica que tiendan a buscar puntos de encuentro regional y permitan la aplicación de soluciones comunes a los problemas. Teniendo presente que muchas políticas o decisiones gubernamentales se adoptan en forma sectorial sin considerar al transporte como un sistema integrado, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que la CEPAL transmita a los gobiernos nacionales la necesidad de que las políticas y las medidas que se adopten en relación con el transporte interno e internacional de cada Estado, sean analizadas y puestas en práctica con una visión global que permita el fomento del transporte intermodal, considerado como un conjunto armónico de servicios, evitando una visión unimodal o segmentada.

i) Para que los sistemas ferroviarios de los distintos países puedan incorporarse eficientemente al transporte intermodal, se hace indispensable adecuar y modernizar los sistemas nacionales, tomando como base las experiencias y la cooperación internacional. Al respecto, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que los diversos gobiernos nacionales orienten sus estudios de adecuación del transporte ferroviario considerando la separación de las funciones de construcción y mantenimiento de las vías, de las funciones de operación y comercialización de los servicios de carga y pasajeros, adaptándose, donde proceda, diversas alternativas para la participación del sector privado que estén acordes a cada realidad nacional.

j) El Grupo de Trabajo considera que los terminales interiores de carga son un elemento importante para el fomento del transporte intermodal. Recomienda por tanto:

- que los gobiernos faciliten y promuevan el establecimiento de dichos terminales;
- que, para su reglamentación, se estudie cuidadosamente con los interesados su infraestructura y equipo y las normas aduaneras que deban aplicarse, y
- que se adopten modalidades de administración que permitan mantener los principios de libre competencia y concurrencia de las diferentes partes interesadas en el transporte intermodal, teniendo en cuenta las experiencias que ya se han concretado en diversos países del área.

k) El Grupo de Trabajo toma conocimiento de las acciones que están llevando a cabo las empresas ferroviarias de América Latina, bajo la coordinación de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y con la participación de la CEPAL, a fin de procurar la racionalización y simplificación de las reglamentaciones y operaciones comerciales ferroviarias en la región. Recomienda por tanto:

- que se siga avanzando en esas materias, como un medio de favorecer la integración ferroviaria regional.

l) Considerando que, dentro de los cambios que se han realizado en los últimos años, los sistemas de informática revisten especial importancia para la industria del transporte, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que los países de la región incentiven la aplicación de dichos sistemas con el objetivo de lograr el intercambio electrónico de datos entre todos los países y con la finalidad de facilitar el comercio y, en particular, la tramitación de la documentación de comercio y de transporte.

m) Considerando que no existe suficiente claridad sobre la posición que algunos gobiernos nacionales tienen frente a los diversos convenios internacionales que inciden en el transporte multimodal y en el tránsito aduanero, y teniendo presente que urge aclarar esta situación para determinar la conveniencia de aplicar tales convenios y las repercusiones que esto pueda traer al transporte intermodal en América Latina y el Caribe, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que los gobiernos de los países de la región emitan su opinión sobre dichos convenios internacionales y que adopten una decisión respecto de su adhesión a ellos.

n) Considerando que las reglamentaciones aduaneras nacionales inciden de manera fundamental en las operaciones del transporte intermodal, y teniendo presente que existen organismos de cooperación regional que reúnen periódicamente a los Directores Nacionales de Aduanas, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que la CEPAL transmita a dichos foros la inquietud de todos los agentes económicos que participan en la cadena de transporte, en el sentido de que los servicios nacionales de aduana, al fijar nuevas normativas o adecuar las existentes, tengan especial preocupación para facilitar los trasbordos, tránsitos y redestinaciones aduaneras a fin de no entorpecer el movimiento fluido de las mercancías a través de la cadena de transporte.

o) Considerando que el tráfico ilegal de estupefacientes y armas constituye un serio obstáculo para la facilitación del transporte—en especial el de contenedores—y teniendo presente que en varios casos este tráfico implica responsabilidades para quienes actúan de buen fe, el Grupo de Trabajo recomienda:

- que los transportistas suscriban convenios de cooperación entre sí y con las autoridades aduaneras, portuarias y aeroportuarias, especialmente en los tráficos a los Estados Unidos, aprovechando el modelo y las experiencias que sobre la materia han tenido algunas empresas navieras, y
- que los operadores de transporte en general, cuando las aduanas o los servicios policiales abran contenedores o carga general para realizar inspecciones por drogas o armas, exijan que se deje constancia de este hecho en un acta firmada por la autoridad, y coloquen un nuevo sello o precinto que se individualice en dicha acta.

Grupo de Trabajo sobre transporte marítimo

Temario

13. Este Grupo de Trabajo aprobó el siguiente temario para sus deliberaciones:
- a) analizar la conveniencia de establecer consorcios navieros regionales en América Latina y el Caribe;
 - b) identificar, en forma preliminar, las rutas comerciales y tipos de organización que tendrían estos consorcios;
 - c) identificar las restricciones que impedirían el establecimiento de consorcios regionales;
 - d) proponer mecanismos para superar dichas restricciones.

Mesa

14. Como presidente del Grupo de Trabajo actuó el señor José González Villacís y como relator, el señor Carlos Gil del Canto.

Consideraciones generales

15. Al analizar la situación de América Latina y el Caribe en lo que al transporte marítimo se refiere, el Grupo de Trabajo comprobó la existencia de una serie de circunstancias que afectan al sector en general, a saber:

a) La creciente necesidad de orientar las políticas macroeconómicas en los países de América Latina y el Caribe hacia la competitividad del comercio exterior, así como las exigencias de servir la deuda externa, están llevando a una reestructuración de los servicios de transporte regular.

b) Dicha reestructuración está ocasionando una modificación de las instituciones tradicionales, entre las cuales se pueden destacar las conferencias marítimas y los regímenes de reserva de carga; una integración de todas las actividades en la cadena de distribución física internacional de mercancías, con énfasis en la eficiencia; y la disminución de los costos de los servicios, afectando hasta las metas de la industria de transporte.

c) En razón de este nuevo panorama, las empresas navieras de la región que ofrecen servicios regulares enfrentan restricciones que provienen del esquema anterior, tales como:

- acuerdos bilaterales y legislaciones nacionales relativos al uso de banderas, asignación de rutas y cuotas, libre utilización y venta de naves;
- reglamentaciones aduaneras que obstaculizan el crecimiento del comercio exterior, entorpecen la operación portuaria, obligan a movimientos físicos innecesarios e impiden aprovechar las ventajas inherentes al sistema de contenedores, y
- legislaciones, instituciones y procedimientos portuarios que incluyen:
 - modalidades de propiedad y explotación que dificultan la operación de los mecanismos del mercado en la prestación de los servicios,
 - sistemas laborales que amparan un exceso de mano de obra,

- baja productividad y remuneraciones que no corresponden a ésta,
- una resistencia a aceptar nuevas tecnologías, y
- la inexistencia de horarios y sistemas acordes con las necesidades de operación de los buques y las cargas.

d) Las restricciones anteriores están poniendo en situación de riesgo la capacidad de las flotas latinoamericanas para competir con las de otras regiones y, como consecuencia de ello, se afecta la competitividad del comercio exterior de la región.

e) La imperiosa necesidad de ofrecer servicios de transporte regular a dicho comercio con tecnologías, oportunidades y precios adecuados debe ser armonizada con la existencia de las mencionadas flotas.

f) Los resultados obtenidos en la integración de los países de América Latina y el Caribe no han sido los esperados, a pesar de los esfuerzos realizados por los gobiernos.

Recomendaciones

16. Para contribuir a la solución de las circunstancias anteriormente consideradas, el Grupo de Trabajo adoptó las siguientes recomendaciones:

a) Que los gobiernos establezcan una nueva política naviera que permita condiciones operacionales equivalentes a las de las flotas extrazonales que compiten en América Latina y el Caribe, la cual debe ser concertada regionalmente;

b) Que dicha política permita:

- fortalecer la capacidad negociadora regional conjunta;
- respaldar la utilización de economías de escala a través de la incorporación de las empresas nacionales a los consorcios extrarregionales, logrando la transferencia de nuevas tecnologías de gestión y operación;
- establecer consorcios regionales para atender los tráficos intrazonales o extrazonales según lo aconsejen las circunstancias, y
- asegurar la disponibilidad en tiempo y lugar de contenedores adecuados

c) Que los gobiernos armonicen las legislaciones, instituciones y procedimientos, en función de las nuevas realidades del comercio internacional;

d) Que se enfatice la participación de los empresarios de la región, quienes deben asumir un papel protagónico en la formulación y materialización de la nueva política naviera concertada;

e) Que la ALAMAR continúe el seguimiento y desarrollo de la nueva política, en coordinación con organismos tales como la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la CEPAL, la JUNAC y el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), incluyendo una adecuada participación de la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR) y otras asociaciones de armadores, así como las organizaciones que agrupan a los usuarios y demás sectores interesados.

Anexo

LISTA DE PARTICIPANTES

João R. L. Aboim
Director-Presidente
Viamar Companhia de Navegação, S. A.
Rua Visconde de Inhauma 37, piso 21
Rio de Janeiro, Brasil

Claudio Alemany
Gerente de Operaciones
TECOMAR S.A.
Benjamín Franklin 232
México 11, D.F., México

Hernando Arciniegas
Director Ejecutivo
Consejo Colombiano de Usuarios de Transporte CUTMA-FELACUTI
Carrera 13 A, N° 34-55, oficina 201
Bogotá, Colombia

Raúl J. Baeza
Gerente
Consejo Chileno de Exportadores e Importadores Usuarios
del Transporte Internacional (CONTICH)
Huérfanos 1147, oficina 849-850
Santiago, Chile

Hernán Becerra
Economista
Ministerio de Transporte y Comunicaciones
Av. Camacho, Edificio La Urbana, piso 7
La Paz, Bolivia

José Ali Briceño
Director
Naviera Interamericana NIVENSA
Edificio Gelomaca, piso 10, C. Elice-Chacao
Caracas, Venezuela

Hernando Camacho
Primer Vicepresidente
Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)
Calle 44, N° 14-60, piso 4
Bogotá, Colombia

Carlos Canales Jerí
Director General de Integración Física y Asuntos Especiales
Ministerio de Industria, Comercio Interior, Turismo e Integración
Calle 1 Oeste, Urbanización CORPAC
Lima 27, Perú

César H. Capdevielle
Consultor en Distribución Física Internacional
Buxareo 1350
Montevideo, Uruguay

Enrique Cárdenas
Abogado
Autoridad Portuaria Guayaquil
Chimborazo 3406
Guayaquil, Ecuador

Alfonso Corredor
Director de Planeación Empresarial
Flota Mercante Grancolombiana
Carrera 13, N° 27-75, oficina 606
Bogotá, Colombia

Ronnie Ennis
Gerente de Proyectos Especiales
VENCARIBE C.A.
Av. Francisco de Miranda, Los Palos Grandes,
Centro Plaza, Torre A, piso 18
Caracas 1062 A, Venezuela

Jorge Oscar Franco
Jefe, Departamento de Cooperación Técnica Internacional
Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF)
Av. Cordoba 883
1054 Buenos Aires, Argentina

Juan Carlos Galdámez
Director
Asociación Chilena de Derecho Marítimo
Av. Libertad 63, oficina 601
Viña del Mar, Chile

José Gambetta
ALAMAR
Camino Real 180, San Isidro
Lima, Perú

Domingo García
Jefe, Departamento Ultramar
Secretaría de Marina Mercante
Av. Julio A. Roca 734, piso 1
Buenos Aires, Argentina

Carlos Gil del Canto
Director/Administración
Federación Asociación Nacional de Agentes de Carga—
América Latina y el Caribe (ALACAT)
Moneda 920, oficina 808
Santiago, Chile

José González Villacís
Presidente
Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)
Río Negro 1394, oficina 502
Montevideo, Uruguay

Ildemaro González Valdivieso
Director de Transporte Acuático
Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM)
Torre Este, piso 37, Parque Central
Caracas, Venezuela

Juan Antonio López Valenzuela
Jefe, Centro de Documentaciones
Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM)
Del Cine Cabrera, 2 y media cuerdas al sur
Guatemala, Guatemala

Luis Alberto Malnis
Vicepresidente
Centro de Navegación Transatlántica
Maipú 521
Buenos Aires, Argentina

Teófilo Marín Aliaga
Economista
Av. Alcázar 984, Rimac
Lima, Perú

Enrique Molina Vallejo
Asesor
Consejo Chileno de Exportadores e Importadores
Usuarios del Transporte Internacional (CONTICH)
Huérfanos 1147, oficina 849
Santiago, Chile

Sergio M. Núñez Ramírez
Gerente General
Asociación Nacional de Armadores (ANA)
Blanco 869
Valparaíso, Chile

Antonio María Osorio
Secretario Ejecutivo
Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)
Río Negro 1394
Montevideo, Uruguay

Ramiro Peláez
 Director de Política Comercial
 Flota Mercante Grancolombiana
 Carrera 13, N° 27-75, piso 9
 Bogotá, Colombia

Pedro José Quesada Gutiérrez
 Jefe, Departamento de Servicios Terrestres—Terminal de Barranquilla
 Empresa de Puertos de Colombia (COLPUERTOS)
 Carrera 38, Calle 1, Orilla del Río
 Barranquilla, Colombia

Peter Cameron Reid
 Director, Asociación Chilena de Agencias de Carga Aérea (ACHIAC)
 Gerente General, Sociedad Nacional de Forwarding S.A.
 Alameda B. O'Higgins 949, oficina 2503
 Santiago, Chile

Claudio Riedel Telge
 Presidente ACAMAR
 Gerente General de Líneas Marítimas S.A.
 Apartado Postal 927
 Guatemala, Guatemala

Hernán Arturo Rueda Mosquera
 Jefe, División de Transporte y Fletes Internacionales
 Ministerio de Industrias, Comercio, Integración y Pesca
 P.O. Box 194-A
 Quito, Ecuador

Aba Sadovnik
 Presidente
 Asociación Latinoamericana de Agentes de Carga y Transportes (ALACAT)
 P.O. Box 1799
 Caracas 1010, Venezuela

Jaime Salazar Montoya
 Abogado/Economista
 Avenida 82, N° 7-22, oficina 201
 Bogotá, Colombia

Diego Sepúlveda Lagos
 Gerente de Operaciones y Desarrollo
 Cámara Marítima de Chile
 Blanco 869
 Valparaíso, Chile

Marcelo Suárez Barrientos
 Presidente
 Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
 Torre Roble, piso 11, Boulevard Los Héroes
 San Salvador, El Salvador

José Vásquez
Asesor de Asuntos Internacionales
Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado
Casilla 428
La Paz, Bolivia

Ignacio Vergara
Consultor
Organización Marítima Internacional (OMI)
Casilla 179-D
Santiago, Chile

Héctor Zúñiga
Director
Centro de Estudios Navieros
Errázuriz 1090
Valparaíso, Chile

Secretaría técnica

División de Transporte y Comunicaciones, CEPAL

Robert T. Brown
Director

Larry A. Burkhalter

Ignacio Echevarría

Robert D. Gould

Sidney Rezende