

Distr.
LIMITADA

TD/B/CN.4/L.3
5 de noviembre de 1992

ESPAÑOL
Original: INGLÉS

JUNTA DE COMERCIO Y DESARROLLO
Comisión Permanente de Desarrollo del Sector
de los Servicios: Fomento de la Creación
de un Sector Competitivo de los Servicios
en los Países en Desarrollo: Transporte
Marítimo
Primer período de sesiones
Ginebra, 2 de noviembre de 1992
Tema 6 del programa

PROYECTO DE INFORME DE LA COMISION PERMANENTE DE DESARROLLO DEL SECTOR
DE LOS SERVICIOS: FOMENTO DE LA CREACION DE UN SECTOR COMPETITIVO
DE LOS SERVICIOS EN LOS PAISES EN DESARROLLO

TRANSPORTE MARITIMO

Primer período de sesiones

celebrado en el Palacio de las Naciones, Ginebra,
del 2 al 6 de noviembre de 1992

Relator: Sr. Norifume IDE (Japón)

INDICE

<u>Capítulo</u>	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
INTRODUCCION	1 - 32	1
I. ELABORACION DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE LA COMISION PERMANENTE DE DESARROLLO DEL SECTOR DE LOS SERVICIOS: FOMENTO DE LA CREACION DE UN SECTOR COMPETITIVO DE LOS SERVICIOS EN LOS PAISES EN DESARROLLO: TRANSPORTE MARITIMO (tema 3 del programa)	1 - 2	14
II. ASUNTOS DE ORGANIZACION	1 - 4	15
<u>Anexo</u> : Composición y Asistencia		17

INTRODUCCION

1. La Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: Fomento de la Creación de un Sector Competitivo de los Servicios en los Países en Desarrollo: Transporte Marítimo, establecida de conformidad con los párrafos 70 y 72 del Compromiso de Cartagena, celebró su primer período de sesiones en el Palacio de las Naciones, Ginebra, del 2 al 6 de noviembre de 1992. En el curso del período de sesiones, la Comisión Permanente celebró ... sesiones plenarias*.

Declaraciones de apertura

2. El Secretario General Adjunto de la UNCTAD destacó la importancia particular que tenía el primer período de sesiones de la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios dedicado al transporte marítimo para las deliberaciones que tenían lugar en la UNCTAD y para la cooperación internacional en la esfera del transporte marítimo. Señaló los principales objetivos de la reunión en la elaboración del programa de trabajo en los sectores del transporte marítimo, los puertos y el transporte multimodal. Recordó las decisiones adoptadas en la VIII UNCTAD y por la Junta de Comercio y Desarrollo en materia de transporte marítimo y subrayó que esa labor debía concentrarse en el examen de las políticas y experiencias en la esfera del transporte marítimo para determinar los elementos conducentes al desarrollo de servicios competitivos y en el estudio de las condiciones que facilitaban la cooperación intrarregional e interregional, pues los servicios competitivos eran esenciales para el comercio internacional de los países en desarrollo. Para lograr tal cosa, había que combinar y robustecer toda la cadena del transporte para adaptarla a los cambios tecnológicos. Concretamente, la labor debía concentrarse en: 1) el desarrollo de la infraestructura, incluidos los puertos; 2) la conducción eficiente de los procesos de transporte multimodal y 3) las necesidades de recursos humanos. Señaló la importancia del fortalecimiento de las capacidades nacionales en esas tres esferas. Era esencial determinar las necesidades fundamentales de los países en desarrollo para

* Véanse las atribuciones de la Comisión Permanente en el anexo B de la decisión 398 (XXXVIII) de la Junta de Comercio y Desarrollo.

permitirles responder a los cambios, así como para promover la cooperación internacional necesaria en un entorno comercial integrado y liberal.

3. La información contenida en los informes preparados por la secretaría de la UNCTAD ofrecía buenas indicaciones respecto de las posibles actividades de la organización en los sectores de que se trataba, pues ellos reproducían las principales conclusiones y recomendaciones de distintos grupos de expertos. No obstante, observó que el informe titulado "Proyecto de programa de trabajo de la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: Fomento de la Creación de un Sector Competitivo de los Servicios en los Países en Desarrollo: Transporte Marítimo" (TD/B/CN.4/4) no era un texto de negociación sino más bien un bosquejo de las actividades a las que había que asignar prioridad.

4. El Director Adjunto de la División de Desarrollo de los Servicios estimó que las deliberaciones sobre los problemas marítimos en el seno de la UNCTAD tendrían efectos importantes en la futura relación entre países desarrollados y países en desarrollo en la esfera del transporte marítimo. Al presentar el documento de la secretaría sobre proyecto de programa de trabajo (TD/B/CN.4/4), dijo que en el sector del transporte marítimo las propuestas se concentraban en cuatro cuestiones principales: el análisis comparado de las políticas nacionales y su eficacia, el análisis de los cambios estructurales que afectaban al transporte marítimo, las relaciones entre usuarios y armadores y el examen de las políticas y los mecanismos de CEPD. En el sector de los puertos, en el documento TD/B/CN.4/4 se estableció un programa de trabajo que era un resultado de las recomendaciones del Grupo Intergubernamental Especial de Expertos en Puertos formuladas en la reunión celebrada en 1990 y de las investigaciones realizadas por la secretaría. Como los puertos habían dejado de ser puntos terminales en la cadena de transporte para convertirse en centros de servicios de la red de transporte internacional, actualmente era necesario adoptar un enfoque más amplio y coherente de sus actividades. Esta evolución de los puertos se ajustaba a los cambios estructurales y tecnológicos registrados en el comercio y en el transporte, como la entrega en el momento preciso y el transbordo. Las propuestas de trabajo en esta esfera abarcaban los aspectos económicos, comerciales, financieros, organizacionales, administrativos, operacionales, jurídicos y ecológicos.

página 4

5. En el sector del transporte multimodal, la contenedorización y los cambios tecnológicos, destacó la necesidad de las actividades de asistencia técnica y de estudios sustantivos conexos sobre los cambios estructurales en la oferta y la demanda de transporte, los cambios en la tecnología del transporte y los cambios en el entorno institucional de los países en desarrollo y los países en transición. Por consiguiente, la secretaría esperaba poder continuar la labor del Grupo de Expertos en Transporte Marítimo, Puertos y Transporte Multimodal.

6. En cuanto a la labor sobre la reglamentación marítima, proporcionó información respecto de la próxima Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, que se celebraría en Ginebra del 19 de abril al 7 de mayo de 1993, para el examen y la adopción de un proyecto de convenio preparado por el Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos. Recordó asimismo la labor en curso sobre la avería gruesa en el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo, que había celebrado su 12º período de sesiones en octubre de 1990, y la decisión pendiente respecto de la labor futura sobre las pólizas de fletamento.

7. Finalmente, mencionó la importancia de la cooperación con las organizaciones no gubernamentales en la ejecución del programa de trabajo. Su participación estaba de acuerdo con las disposiciones del Compromiso de Cartagena. Por otra parte, la labor del Grupo de Expertos en Transporte Marítimo, Puertos y Transporte Multimodal era un modo efectivo de abordar los problemas que afrontaban los países en desarrollo y ese Grupo podía cumplir una importante función de asesoramiento en beneficio de la Comisión Permanente.

8. El portavoz del Grupo Asiático (Filipinas) dijo que se podía sincronizar y armonizar el amplio programa de trabajo propuesto por la secretaría respecto del transporte marítimo, los puertos y el transporte multimodal, la reglamentación marítima y la cooperación técnica, para facilitar tanto el transporte marítimo internacional como el comercio. Apoyó firmemente la propuesta, formulada por la secretaría, de concentrar la atención en la observación y el análisis de los cambios y las tendencias en los distintos sectores del transporte marítimo, la reglamentación marítima y la cooperación técnica, que favorecían los intereses de los países en desarrollo en general. Su Grupo proponía que se asignara una elevada prioridad a las siguientes actividades del programa:

- a) Transporte marítimo: determinación de las barreras que se oponían al transporte marítimo internacional; análisis de las políticas nacionales en materia de transporte marítimo, incluidas las de las organizaciones no gubernamentales; aplicación de la liberalización en relación con la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas y el Convenio sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques.
- b) Puertos: directrices para la privatización, mejorar al máximo las instalaciones portuarias existentes, normas para la capacitación de los trabajadores, seguimiento de los cambios estructurales, tecnológicos e institucionales, e identificación de las esferas en que se pueda mejorar la cooperación entre las autoridades portuarias de los países en desarrollo.
- c) Transporte multimodal: seguimiento y análisis de los cambios que se produzcan en la tecnología de la información sobre los transportes y en la oferta y demanda de transportes.
- d) Reglamentación marítima: examen de las medidas de seguimiento en materia de avería gruesa o común, de pólizas de fletamento con inclusión de las normas para la utilización y arriendo de buques, y del Convenio de 1952 relativo al embargo preventivo de buques; asistencia para la aplicación de las Reglas de Hamburgo y la armonización y modernización de las legislaciones nacionales mediante un código modelo.
- e) Cooperación técnica: asistencia a los países en desarrollo para la economía y la gestión del transporte marítimo, la aplicación de resoluciones y convenios, el transporte multimodal, la contenedorización y los adelantos tecnológicos, la capacitación del personal de gestión, los requisitos necesarios para el mejoramiento del transporte marítimo.

9. Por último, el Grupo Asiático apoyó la creación de los órganos subsidiarios pertinentes, que deberían estar compuestos de expertos y ocuparse de las cuestiones técnicas y jurídicas. El orador también pidió que se prestase una atención especial a la situación de los países menos adelantados y los países insulares en desarrollo.

página 6

10. El portavoz del Grupo Africano (Nigeria) señaló que los países en desarrollo poseían alrededor de un 21% de toda la flota mundial. Sin embargo, ese porcentaje no guardaba proporción con las cargas generadas por los países en desarrollo, y de hecho la propiedad estaba concentrada sólo en un corto número de países. Su Grupo estaba preocupado por la creciente tendencia a adoptar medidas de liberalización en el sector marítimo, pues estimaba que en general la liberalización debía establecerse progresivamente para asegurar que no afectara desfavorablemente a las flotas mercantes de los países en desarrollo y que los cambios se introdujeran en el contexto más amplio de los programas de ajuste económico.

11. En cuanto al programa de trabajo, el orador declaró que el Grupo Africano concedía particular importancia a: i) el Grupo de Trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo; ii) la financiación de los buques para los países en desarrollo; iii) la próxima Conferencia UNCTAD/OMI sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval y iv) los programas de cooperación técnica tales como TRAINMAR, JOBMAR, ACIS y SIDUNEA.

12. El representante del Japón centró su intervención en tres elementos esenciales del programa de trabajo propuesto. En primer lugar consideró que los conceptos de privatización, comercialización y liberalización gradual, incluida la cooperación con los países desarrollados, debían incluirse en el programa. En segundo lugar señaló que debía hacerse hincapié en el desarrollo de los recursos humanos en tanto que aspecto esencial de las actividades de asistencia técnica. En tercer lugar, era preciso dar la prioridad a los elementos del programa de trabajo en función del tiempo disponible y los recursos existentes. Advirtió que en el momento de fijar las directrices para una labor determinada, los gobiernos no deberían intervenir en cuestiones que el sector privado podía resolver más adecuadamente. El programa debía evitar la duplicación y estar en armonía con la labor de otros órganos internacionales, y se la debía definir claramente para obtener resultados en los próximos cuatro años. Por último, consideró que los aspectos jurídicos del programa de trabajo no constituían una prioridad inmediata, pues las cuestiones jurídicas debían examinarse cuando la labor sobre los factores socioeconómicos lo justificara.

13. El representante de China manifestó el aprecio de su delegación por el proyecto de programa de trabajo (TD/B/CN.4/4), que recogía las principales cuestiones del transporte marítimo y los problemas existentes en otras esferas

relacionadas con el transporte. En general, estimó que debería reforzarse la cooperación entre los países en desarrollo en cuestiones de transporte marítimo, así como entre los países en desarrollo y los países desarrollados. Cabía esperar, en particular, que los países marítimamente desarrollados prestaran a los países en desarrollo una asistencia eficiente en materia de infraestructura de la navegación marítima, financiación de los buques, desarrollo tecnológico y transferencia de tecnología.

14. El representante del Perú subrayó la importancia del transporte marítimo en el comercio internacional y manifestó que el último objetivo era proporcionar un servicio de calidad a un precio competitivo con el fin de satisfacer adecuadamente las necesidades en materia de transporte de la comunidad comercial. Si bien los países en desarrollo habían aumentado su participación en el transporte marítimo mundial y controlaban actualmente entre un 10 y un 20% de la flota mundial, el 80% de esos buques eran propiedad de ocho países. A ese respecto, observó que en un documento preparado por la secretaría se sostenía que los problemas del transporte marítimo de los países en desarrollo debían ser resueltos mediante el desarrollo de la infraestructura y las capacidades nacionales, así como mediante políticas y reglamentaciones encaminadas a fomentar la competitividad en un mercado libre. En el plan a medio plazo de la UNCTAD para los años 1992-1997 se preveía que la labor estuviese centrada en cuatro esferas de actividad: el transporte marítimo, los puertos y los servicios conexos; el transporte multimodal internacional; y la reglamentación marítima y del transporte. Esas cuatro esferas de actividad reflejaban las atribuciones aprobadas por la Junta de Comercio y Desarrollo en la segunda parte de su 38º período de sesiones. Ello debería servir de orientación a la Comisión Permanente en la adopción de su programa de trabajo para el período 1993-1995. En la esfera del transporte marítimo, debía llevarse a cabo una labor analítica acerca de las políticas nacionales de transporte marítimo con el fin de identificar la manera en que ese transporte podría desarrollarse más beneficiosamente. Además, debía seguirse y comunicarse cuidadosamente la evolución tecnológica y estructural que se registrase en el plano internacional. En cuanto a los puertos, el orador subrayó dos problemas principales: la gestión portuaria y la infraestructura de los puertos. En la esfera del transporte multimodal, subrayó la importancia de encontrar el medio de asegurar una gestión eficiente de los procedimientos de transporte multimodal, teniendo en cuenta sus aspectos económicos, comerciales y jurídicos.

página 8

15. Consideró que era importante continuar la labor relativa a la reglamentación marítima y del transporte en el nuevo contexto de la liberalización. Ello debía incluir, en particular, la prestación de ayuda a los países en desarrollo para modernizar su legislación nacional en materia de transporte marítimo, la prosecución de la labor referente a la financiación de los buques (con inclusión de su arrendamiento financiero), y la revisión del Convenio sobre el Embargo Preventivo de Buques. También debía prestarse asistencia a los países en desarrollo para permitirles incrementar su conocimiento de las pólizas de fletamento y la avería gruesa o común, así como para promover la cooperación en la esfera del transporte marítimo en el plano regional o subregional, mediante la armonización de sus leyes y reglamentos marítimos. En ese contexto, era esencial para los países en desarrollo tener acceso a programas de cooperación técnica.

16. El representante de México subrayó el papel que correspondía al transporte marítimo en el comercio exterior mexicano y se refirió a las medidas que se estaban adoptando para modernizar y privatizar los puertos nacionales. Correspondía a la secretaría de la UNCTAD una importante función en lo concerniente a la prestación de apoyo a las entidades públicas y privadas que desplegaban esfuerzos para mejorar el transporte marítimo y el sector de servicios conexos. Los Centros TRAINMAR eran muy útiles para permitir a los países en desarrollo el aprovechamiento pleno de la asistencia técnica en los puertos y el transporte multimodal. Su delegación consideraba que el programa de trabajo de la Comisión debía reflejar el Compromiso de Cartagena y facilitar la adopción de un conjunto equilibrado de medidas para resolver los problemas nacionales e internacionales.

17. El representante de los Estados Unidos de América dijo que el nuevo espíritu de colaboración entre los Estados significaba que en el tiempo que quedaba hasta la IX UNCTAD habría que utilizar mejor y con más eficiencia los recursos en todos los campos. En los distintos países se había adquirido una cierta experiencia sobre las diversas opciones en materia de inversiones en transporte marítimo, experiencia que se debía tener en cuenta. Estimó que el transporte marítimo había que considerarlo en sus dos aspectos: como servicio al comercio y como herramienta para el desarrollo. En opinión de su delegación, los cuatro puntos del programa de trabajo a los que se debería dar preferencia eran los siguientes:

- a) determinar si los países podían hacer inversiones en la marina mercante, teniendo en cuenta sus necesidades de transporte; señaló que para esto se podían utilizar diversas herramientas de análisis tales como el análisis de costo-beneficio;
- b) si resultaba que era posible hacer inversiones en el transporte marítimo, en los estudios que se hicieran se deberían sugerir políticas que fomentaran la provisión de servicios de transporte marítimo competitivos; para esto habría que realizar estudios monográficos;
- c) si existían compañías dedicadas a la actividad del transporte marítimo, en los estudios se debería poner de manifiesto la necesidad de que esas compañías funcionaran según los criterios del mercado, de que sus directores estuvieran suficientemente cualificados para afrontar la competencia en el mercado mundial, y de que se tuviera en cuenta la experiencia del sector privado;
- d) por último, en los estudios que se hicieran habría que identificar los puntos débiles que tenían el transporte marítimo, los puertos y el transporte modal y que impedían el funcionamiento de servicios de transporte marítimo competitivos.

18. El representante de Australia dijo que su país era sobre todo usuario de servicios de transporte marítimo, ya que la flota mercante australiana transportaba menos del 10% del comercio por vía marítima del país. Opinó que había que enfocar los problemas del transporte marítimo con criterios nuevos que permitieran a todos los países beneficiarse de las mejoras del transporte marítimo.

19. Refiriéndose al programa de trabajo de la Comisión Permanente, señaló que éste debía reunir los requisitos siguientes: guardar relación con las atribuciones de la Comisión, caracterizarse por su claridad y por versar sobre cuestiones concretas y ser realizable. La Comisión debía decidir el orden de prioridad de su trabajo. En general, el programa de trabajo debía establecer un cierto equilibrio entre los intereses de los cargadores y los de los armadores, llevar a cabo una ordenada difusión de la información sobre los puertos y preocuparse por el desarrollo del transporte multimodal.

20. El representante del Canadá dijo que el espíritu de Cartagena debía inspirar la labor de la Comisión Permanente en el campo del transporte marítimo. El principal problema para la Comisión sería fijar el orden de

página 10

prioridad de un programa de trabajo práctico que pudiera cumplirse antes de la IX UNCTAD. Esto tenía particular importancia en vista de la escasez de recursos que había. Para ayudar a la Comisión a establecer ese orden de prioridad, pidió que la secretaría de la UNCTAD presentara un inventario de los recursos humanos y financieros de que se disponía. En general, exhortó a la Comisión a que concentrara su labor en las cuestiones relacionadas con: i) los usuarios de los servicios de transporte marítimo; ii) la gestión de puertos; iii) el desarrollo de los recursos humanos; y iv) el transporte multimodal.

21. El representante de la Federación de Rusia dijo que, como sucesora legal de la antigua URSS en las Naciones Unidas, su país estaba interesado en mejorar las actividades de la UNCTAD en el campo del transporte marítimo, así como la calidad del trabajo de la secretaría y de los documentos que ésta preparaba.

22. El representante de Polonia, refiriéndose al proyecto de programa de trabajo (TD/B/CN.4/4), dijo que era importante examinar con más detalle el desarrollo equilibrado de los servicios de transporte marítimo. El análisis de las novedades que se fueran produciendo en este campo debería conducir a la adopción de medidas para corregir los posibles desequilibrios entre la oferta y la demanda en todos los sectores del mercado mundial de transporte marítimo.

23. El representante de la Asociación Internacional de Puertos (AIP), tras apoyar el programa de trabajo propuesto por la secretaría en la esfera de los puertos, dijo que la Asociación podía proporcionar asistencia gracias a la información y las encuestas de sus miembros. Más concretamente, la Asociación estaba dispuesta a seguir apoyando el tipo de labor conjunta que se había llevado a cabo hasta ahora, como eran las monografías sobre gestión de puertos. La AIP también estaba dispuesta a colaborar en programas de capacitación como el TRAINMAR y el JOBMAR y en la organización de seminarios regionales conjuntos. Por último, la AIP apoyaba la propuesta de celebrar en 1993 una reunión que estaría dedicada exclusivamente a discutir cuestiones portuarias.

24. El observador de la Cámara de Comercio Internacional (CCI) dijo que uno de los objetivos de la CCI era estimular el crecimiento económico de los países en desarrollo y que la cooperación con la UNCTAD, sobre todo en el campo marítimo, había sido particularmente provechosa. Teniendo en cuenta la decisión que tomara la Comisión sobre el programa de trabajo, la CCI

estudiaría cuál sería la mejor forma de continuar su colaboración. Entre los diversos temas posibles, la CCI estaba muy interesada en el tema del arrendamiento financiero de buques, sobre todo desde el punto de vista de los países en desarrollo. La CCI se daba cuenta de la carga financiera que tenían que asumir algunos países en desarrollo que trataban de mantener una flota mercante para ayudar a transportar las mercancías de su comercio exterior. Cumpliendo con su objetivo fundamental de fomentar el crecimiento de los países en desarrollo, la CCI había creado el Centro de Cooperación Marítima (CCM) cuya función expresa era ayudar al sector del transporte marítimo de los países en desarrollo distribuyendo información y dando a conocer a las partes comerciales de los países desarrollados las ventajas mutuas que podían obtenerse constituyendo empresas conjuntas de transporte marítimo con empresas de países en desarrollo. El arrendamiento financiero de buques también podía ofrecer oportunidades interesantes tanto a los países desarrollados como a los países en desarrollo. En principio, pues, la CCI estaba dispuesta a colaborar con la UNCTAD en este terreno. La CCI y su Comisión de Transporte Marítimo estudiarían con mucho gusto esta y otras cuestiones una vez que se hubieran elaborado propuestas más formales.

25. El representante de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) dijo que el proyecto de programa de trabajo de la Comisión llegaba en un momento muy oportuno y era de una gran importancia para los países del Pacto Andino. En los cinco países se habían producido últimamente cambios drásticos en el sector del transporte marítimo: se habían derogado las leyes sobre reserva de carga, lo que abría las puertas a todo transportista; al mismo tiempo se estaban estudiando medidas para fomentar la marina mercante de los países del Pacto Andino, ofrecer la posibilidad de un segundo registro, fomentar la constitución de empresas conjuntas y suprimir algunos de los requisitos laborales y fiscales que debían satisfacer las compañías de navegación. Otro elemento de cambio era la liberalización y la comercialización que se estaban aplicando al sector portuario. Con respecto al transporte multimodal, dijo que en una reunión reciente de ministros de transporte se había recomendado la aplicación de una ley sobre el transporte multimodal por los cinco países del Pacto Andino. A la vista de estos esfuerzos, consideraba que el nuevo programa de trabajo debía velar por que países como los del Pacto Andino obtuvieran el pleno apoyo de la secretaría de la UNCTAD para la aplicación de sus nuevas políticas de transporte marítimo basadas en el libre mercado.

página 12

26. El representante del Reino Unido, hablando en nombre de la Comunidad Europea y sus Estados miembros, destacó que el programa de trabajo sobre transporte marítimo debía reflejar plenamente las consecuencias del Compromiso de Cartagena, teniendo presente que el transporte marítimo era un elemento central de las cuestiones globales de transporte y que el transporte era fundamental para el comercio. Por consiguiente, los objetivos de la participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo internacional debían ser considerados de manera más realista y los aspectos de liberalización de manera más sustancial. La Comunidad reconocía la importancia de la cooperación técnica, cuya finalidad era apoyar y asistir a los países en desarrollo en la determinación de sus debilidades y sus capacidades en el sector de los servicios y en sus esfuerzos por hacer más competitivo a ese sector.

27. El representante de la Comisión de las Comunidades Europeas, refiriéndose a las observaciones precedentes, observó que en primer lugar había que analizar las políticas pasadas y presentes en materia de transporte marítimo teniendo en cuenta su efecto global en el comercio. El análisis debía abarcar las relaciones entre las políticas sectoriales y la política económica y de desarrollo general. Había que hacer hincapié en los trabajos analíticos que promovieran el consenso respecto de las cuestiones relativas al transporte marítimo. Estimaba que el programa de trabajo propuesto no se concentraba en temas prioritarios y era demasiado amplio para ser realista. La tarea básica de la Comisión era establecer un programa de trabajo bien definido y realizable que pudiera ejecutarse hasta su segundo período de sesiones sobre cuestiones de transporte marítimo. En su próximo período de sesiones la Comisión estaría en condiciones de determinar si en la labor posterior debían modificarse las prioridades o incluirse temas adicionales.

28. El representante de la Oficina Internacional del Trabajo (OIT) recordó los convenios marítimos y las recomendaciones adoptados por la Organización, conocidos como el Código Internacional de la Gente de Mar. Refiriéndose a algunas cuestiones de política incluidas en el proyecto de programa de trabajo, a saber, el análisis comparado de las políticas nacionales de transporte marítimo y sus efectos en el desarrollo de la flota y la calidad de los servicios, el análisis comparado de las condiciones de inscripción de los buques y las posibles medidas para aplicar las disposiciones del Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques,

sugirió que la Comisión incluyera en esos análisis las políticas relativas a la aplicación de los convenios pertinentes relativos a los trabajadores marítimos que asegurarían que un buque fuera considerado en regla por cualquier convenio en vigor respecto del control por los Estados rectores de puertos. Además, toda medida adoptada en la esfera del desarrollo de los recursos humanos debía garantizar la observancia de las normas mínimas de la OIT. Esto requeriría un programa de armonización de la legislación del trabajo en el mar. En cuanto al proyecto de programa sobre los puertos, observó que en el sector portuario se estaban introduciendo modificaciones institucionales y que estaban teniendo lugar rápidos cambios en la explotación de los puertos por las administraciones portuarias nacionales. Estos cambios afectaban a los trabajadores portuarios. Señaló que cualquier proyecto de privatización de puertos debía incluir un plan de capacitación para recapacitar a las personas que quedaran sin empleo a raíz de esa privatización. La OIT tenía un programa para armonizar los cursos de capacitación de los trabajadores portuarios y la OIT y el proyecto TRAINMAR de la UNCTAD estaban colaborando estrechamente en América Latina en ese sector. La OIT estaba dispuesta a colaborar estrechamente con la UNCTAD en la ejecución del programa definitivo que adoptara la Comisión, e instó a que las cuestiones que afectaban a las oportunidades de empleo fueran consideradas desde los puntos de vista tanto de la OIT como de la UNCTAD.

29. El observador de la Asociación Internacional de Ciudades y Puertos* dijo que su organización, fundada en 1988, trataba de basarse en los objetivos de las ciudades y los puertos para promover el desarrollo económico y social. La Asociación estimaba que el intercambio de información y la solidaridad entre puertos y ciudades beneficiaría a los puertos y las ciudades de todo el mundo, y estaba dispuesta a apoyar la labor de la Comisión para promover el papel de los puertos como centros focales del comercio internacional.

30. El observador de la Federación Internacional de Asociaciones de Transitarios y Asimilados (FIATA) dijo que anteriormente los transitarios

* Participó en el período de sesiones en virtud de una decisión adoptada por la Comisión Permanente en su tercera sesión, el 3 de noviembre de 1992.

página 14

habían actuado en la organización de las cadenas de transporte como agentes de los usuarios, pero en la actualidad eran aceptados como porteadores con una responsabilidad general por la cadena de transporte y emitían un documento único de transporte como los operadores de transporte multimodal. El transporte multimodal era una parte integrante de la producción y un medio importante para que los países en desarrollo desarrollaran su comercio local y exterior. Destacó que los transitarios no requerían una infraestructura específica ni un equipo propio, sino que aprovechaban los sistemas de transporte eficientes y la tecnología relativa a la contenedorización y el intercambio electrónico de datos.

31. Recomendó que se establecieran mecanismos de consulta entre las entidades gubernamentales, los transitarios, los porteadores y los usuarios del transporte para examinar todas las cuestiones de interés común para el desarrollo del transporte multimodal. La función de esas consultas sería identificar los obstáculos que se presentaban y asistir en el mejoramiento del entorno nacional del transporte. Uno de los principales obstáculos que se oponían al desarrollo del transporte multimodal en los países en desarrollo era la carencia de un marco institucional y jurídico para el transporte, o la insuficiencia del mismo. Un ejemplo excelente de un marco jurídico liberal para las operaciones de transporte multimodal era la legislación que regía al transporte multimodal en los países del Pacto Andino, donde la legislación se basaba, o se preveía que se basaría, principalmente, en las Reglas UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal.

32. Reconoció que la carencia de personal capacitado era un problema en el desarrollo de los sectores del transporte, especialmente en el transporte multimodal, y dijo que en la actualidad la UNCTAD y la FIATA estaban estudiando la posibilidad de organizar seminarios sobre el transporte multimodal.

Capítulo I

ELABORACION DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE LA COMISION PERMANENTE
DE DESARROLLO DEL SECTOR DE LOS SERVICIOS: FOMENTO DE LA
CREACION DE UN SECTOR COMPETITIVO DE LOS SERVICIOS EN LOS
PAISES EN DESARROLLO: TRANSPORTE MARITIMO
(Tema 3 del programa)

1. Para el examen de este tema del programa la Comisión Permanente tuvo ante sí el siguiente documento preparado por la secretaría de la UNCTAD:

"Proyecto de programa de trabajo de la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: Fomento de la Creación de un Sector Competitivo de los Servicios en los Países en Desarrollo: Transporte Marítimo" (TD/B/CN.4/4)

Además, se pusieron a disposición de la Comisión Permanente los siguientes documentos para que la ayudaran en el examen de este tema:

"Evolución normativa y sectorial del transporte marítimo mundial y sus repercusiones para los países en desarrollo" - informe de la secretaría de la UNCTAD (TD/B/CN.4/5)

"Informe del Grupo de Expertos en Política de Transporte Marítimo convocado por el Secretario General de la UNCTAD" (18 y 19 de mayo de 1992) (TD/B/CN.4/6)

"Revista de transporte marítimo, 1991" - informe de la secretaría de la UNCTAD (TD/B/CN.4/8 y Corr.1 y 2)

"Examen de las actividades en las esferas del transporte marítimo, los puertos y el transporte multimodal" - nota de la secretaría de la UNCTAD (UNCTAD/SHIP/643).

2. En su segunda sesión plenaria, celebrada el 2 de noviembre de 1992, la Comisión Permanente decidió convertirse en grupo de trabajo oficioso para examinar en detalle el proyecto de programa de trabajo.

[Se completará según corresponda.]

Capítulo II

ASUNTOS DE ORGANIZACION

A. Apertura del período de sesiones

1. El primer período de sesiones de la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (Transporte Marítimo) fue abierto el 2 de noviembre de 1992 por el Secretario General Adjunto de la UNCTAD.

B. Elección de la Mesa (Tema 1 del programa)

2. El Secretario General Adjunto de la UNCTAD recordó que, en su primera reunión ejecutiva (previa), la Junta de Comercio y Desarrollo había acordado que se aplicase a las nuevas Comisiones Permanentes el reglamento de las comisiones principales de la Junta, aunque del modo más flexible posible, al elegir la Mesa de las Comisiones Permanentes, teniendo en cuenta los principios de la distribución geográfica equitativa. Además, en la primera parte de su 39º período de sesiones, la Junta había reafirmado que, por lo que se refería a las Comisiones Permanentes, el Presidente y los demás miembros de la Mesa de cada una de esas Comisiones fuesen elegidos al comienzo de cada nuevo período de sesiones y que se celebrasen consultas previas a fin de llegar a un acuerdo por anticipado sobre la composición de la Mesa.

3. En su primera sesión, el 2 de noviembre de 1992, la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios (Transporte Marítimo) eligió la siguiente Mesa:

<u>Presidente:</u>	Almirante Madhat Abd El Bari	(Egipto)
<u>Vicepresidentes:</u>	Sr. Ch. Papagiorgakis	(Grecia)
	Sr. S. N. Kakar	(India)
	Sr. O. Adegbeyeni	(Nigeria)
	Sr. O de Rivero	(Perú)
	Sr. V. S. Tysyachnikov	(Federación de Rusia)
<u>Relator:</u>	Sr. N. Ide	(Japón)

C. Aprobación del programa y organización de los trabajos
(Tema 2 del programa)

4. En la misma sesión, la Comisión Permanente aprobó el programa provisional distribuido como documento TD/B/CN.4/3. Por lo tanto, el programa del período de sesiones fue el siguiente:

1. Elección de la Mesa.
2. Aprobación del programa y organización de los trabajos.
3. Elaboración del programa de trabajo de la Comisión Permanente de Desarrollo del Sector de los Servicios: Fomento de la creación de un Sector Competitivo de los Servicios en los Países en Desarrollo: Transporte Marítimo.
4. Programa provisional del segundo período de sesiones de la Comisión Permanente (Transporte Marítimo).
5. Otros asuntos.
6. Aprobación del informe de la Comisión Permanente (Transporte Marítimo) a la Junta de Comercio y Desarrollo.

D. Programa provisional del segundo período de sesiones de la Comisión Permanente (Transporte Marítimo)
(Tema 4 del programa)

[Se completará.]

E. Otros asuntos
(Tema 5 del programa)

[Se completará según corresponda.]

F. Aprobación del informe de la Comisión Permanente (Transporte Marítimo) a la Junta de Comercio y Desarrollo
(Tema 6 del programa)

[Se completará.]

Anexo

COMPOSICION Y ASISTENCIA

[Se completará.]