



Conferencia de las
Naciones Unidas sobre
Comercio y Desarrollo

Distr.
LIMITADA

TD/B/CN.4/L.15/Add.1
8 de junio de 1995

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
Tercer período de sesiones
Ginebra, 6 de junio de 1995
Tema 7 del programa

[TRANSPORTE MARITIMO]

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 SOBRE SU TERCER PERIODO DE SESIONES

Relator: Sr. Abdul Wahab ARSAD (Malasia)

Adición

DEBATE GENERAL (continuación), TEMAS 3, 4 Y 5

Oradores:

México
Australia
Colombia (por el Grupo Andino)
SICA
OIT
Túnez
Lituania

Oficial Encargado de la División de
Desarrollo de los Servicios
Polonia
Ghana (por el Grupo Africano)
Federación de Rusia
India
China

Nota para las delegaciones

El presente proyecto de informe es un texto provisional que las delegaciones pueden modificar.

Se ruega que las solicitudes de enmienda -que deben presentarse en inglés o francés- se comuniquen, a más tardar, el viernes 16 de junio de 1995 a la:

Sección de Edición de la UNCTAD
Oficina E.8104
Fax N° 907 0056
Tel. N° 907 5656 ó 5655

Capítulo I

DEBATE GENERAL
(continuación)

1. El representante de México señaló la importancia del transporte multimodal del comercio internacional de mercancías, puesto que representaba una parte importante de los costos de transacción finales. Aunque México había ratificado la Convención sobre el Transporte Multimodal en 1980, había considerado necesario en 1989 desarrollar un mercado más competitivo y promulgar leyes nacionales sobre el transporte multimodal. Con arreglo a estas leyes, los usuarios tenían libertad para utilizar un contrato multimodal o bien un contrato de transporte segmentado en el comercio internacional, para elegir cualquier transportista sobre la base de las condiciones y tarifas de la explotación, y para utilizar contenedores importados temporalmente en el comercio interno. Como resultado de ello, varios nuevos operadores de transporte se habían inscrito como OTM. A fin de mejorar las operaciones mediante el empleo de tecnología y la racionalización de los documentos de aduanas, se había organizado la coordinación entre el sector público y el privado. El orador consideraba que la formación de recursos humanos tenía importancia decisiva para desarrollar un sector eficiente de transporte multimodal y, por consiguiente, sugería que la UNCTAD continuara aplicando su programa de desarrollo de los recursos humanos. Por último, indicó que México deseaba unirse a la red TRAINMAR en un futuro próximo.
2. El representante de Australia dijo que, con respecto al transporte multimodal, debían ponerse de relieve en los debates los intereses de los usuarios más que los intereses de los proveedores de servicios de transporte marítimo, y que debían evitarse las restricciones impuestas a los operadores de transporte multimodal.
3. La representante de Colombia, quien hizo uso de la palabra en nombre del Grupo Andino, dijo que la eliminación de las reservas de carga en los Estados miembros del Grupo Andino desde 1993 había sido de gran importancia para los servicios de transporte marítimo y la industria del transporte marítimo de la subregión. Como resultado de la supresión de las reservas de carga, el margen competitivo de los armadores de la región había quedado seriamente

afectado, y era de lamentar que a las medidas de liberalización aplicadas en la región no hubieran correspondido de manera recíproca otros países que requerían acuerdos bilaterales a fin de permitir el acceso a la carga. El Grupo Andino, en consulta con la Asociación Andina de Armadores, había considerado necesario, por consiguiente, establecer criterios de la comunidad a fin de asegurar una reciprocidad comercial efectiva. Sin que esto afectara la competencia leal, el Grupo estaba preparando una ley que reglamentaría el acceso a la carga generada en la subregión, con intención de otorgar trato preferencial a las compañías navieras que pertenecían a otros países latinoamericanos, racionalizando de esta manera los servicios y permitiendo la recuperación económica de las flotas mercantes de la subregión. También se hallaban en estudio otras normas de la comunidad encaminadas a mejorar la competitividad de las marinas mercantes de la subregión. Los principales mecanismos que se estaban examinando eran el establecimiento de un registro de buques andino, la preparación de leyes para facilitar el arrendamiento de buques, y el establecimiento de reglas sobre la competencia a fin de evitar prácticas comerciales desleales.

4. La UNCTAD debía continuar ocupándose de cuestiones de transporte marítimo. La oradora estaba convencida de que la experiencia acumulada por la UNCTAD era de gran valor para enunciar y difundir principios destinados a racionalizar la competencia en este importante campo de servicios. Puso de relieve el papel desempeñado por la UNCTAD en la esfera del desarrollo de recursos humanos y subrayó su importancia en materia de transporte marítimo, puertos y legislación marítima. Elogió la asistencia jurídica ofrecida por la UNCTAD y el apoyo prestado al Grupo Andino para que aumentara la competitividad de sus flotas mercantes nacionales. Se refirió en particular al establecimiento del registro de buques andino y a las medidas legales para facilitar el arrendamiento de buques. En todas estas cuestiones y en el campo de la legislación del transporte multimodal, la secretaria de la UNCTAD disponía de los necesarios conocimientos jurídicos. En cuanto al transporte multimodal, informó a la Comisión que el Grupo Andino había promulgado recientemente medidas legislativas comunitarias aplicables a todos los Estados contratantes. Insistió en que la formación debía figurar entre las prioridades institucionales. La asistencia técnica era importante para el mejoramiento de los servicios de transporte, en particular tratándose de la

introducción de mecanismos para mejorar la competitividad, tales como el transporte multimodal. Los países debían apoyar a la UNCTAD en la búsqueda de fondos para la asistencia técnica.

5. El representante del Sistema de Integración Centroamericana (SICA) expresó el agradecimiento de los países de Centroamérica tanto a la UNCTAD como a los donantes por la asistencia técnica proporcionada, en particular mediante los programas TRAINMAR y LEGISMAR. Ambos programas habían beneficiado al comercio facilitando el ajuste a los recientes cambios ocurridos en la esfera marítima. El orador subrayó que los proyectos no podían tener nunca por consecuencia un ajuste completo dentro de un plazo limitado; correspondía a los países receptores responder de manera positiva a la asistencia prestada, lo cual era un proceso gradual, y el orador esperaba que la UNCTAD y la comunidad internacional encontrarían los medios de hacer posible el seguimiento de los proyectos.

6. Refiriéndose a la conclusión del proyecto LEGISMAR, que consistía en actualizar y armonizar la legislación marítima de los países de América Central, dijo que el proyecto de tratado marítimo para América Central estaba siendo estudiado por la Corte Internacional de Justicia de América Central a fin de que se presentara un proyecto final a la reunión de Presidentes. El proyecto de tratado contenía un capítulo sobre el transporte multimodal. Era importante que la región siguiera recibiendo asistencia en la esfera de la legislación marítima.

7. El representante de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) presentó la labor de su Organización en la esfera de la formación y el desarrollo de recursos humanos en materia de puertos. Esta labor se llevaba a cabo en estrecha colaboración con la UNCTAD, como se había demostrado en las dos reuniones regionales celebradas en América Latina y la que se había llevado a cabo más recientemente, en octubre de 1994, en Asia. De manera más concreta, la OIT estaba a punto de completar la serie de cursos del Programa de Desarrollo de Puertos, habiendo representado los primeros 30 cursos más de 500 horas de enseñanza ofrecida a los supervisores de la formación profesional en los terminales de contenedores. Estos cursos, que se habían llevado a cabo gracias a los fondos proporcionados por el Gobierno de los Países Bajos, se habían ensayado en Kenya y en la República Unida de Tanzania. Se había llegado a un acuerdo con el Gobierno de la India para

dictar los cursos en 11 puertos a partir de 1996 utilizando la misma fuente de financiación. Por último, la labor relativa a los efectos de los cambios tecnológicos en los puertos se examinaría en la próxima Conferencia Marítima Internacional, que se convocaba cada diez años y que se celebraría en noviembre de 1995 para examinar la ejecución de los cuatro Convenios de la OIT en esta esfera.

8. El representante de Túnez dijo que las políticas de transporte debían diseñarse de modo que fomentaran un transporte viable, y que en la liberalización se debía dar prioridad al cumplimiento de las normas de calidad. Era necesario armonizar los procedimientos y la legislación y adaptarlos a las normas internacionales. En cuanto a la privatización, debían aplicarse programas debidamente organizados en todos los sectores del transporte marítimo.

9. El representante de la Lituania dijo que esta era la primera vez que la delegación lituana participaba en un período de sesiones de la Comisión Permanente, y que a su juicio los documentos y los debates eran muy útiles e instructivos desde el punto de vista de la situación del transporte en Lituania. Desde que se restableciera su independencia en 1990, el país había aplicado una política de liberalización e integración de su economía en los mercados europeos y mundiales. En vista de su situación geográfica, su principal objetivo en la esfera del transporte era servir de puente entre el este y el oeste de Europa y, en consecuencia, el desarrollo de corredores de transporte multimodal era una de sus principales prioridades.

10. Dos de los nueve corredores de transporte prioritarios declarados en la Conferencia de Creta de 1994 pasaban a través de territorio lituano, y el corredor este-oeste que atravesaba el puerto de Klaipeda era especialmente importante. El puerto de Klaipeda era el quinto puerto del Báltico en cuanto al volumen de carga manipulada (15 a 16 millones de toneladas por año) y estaba unido por servicios regulares de transbordadores con muchos puertos europeos. El ulterior desarrollo de sus servicios de contenedores y transbordo por rodadura, la reconstrucción del terminal de pasajeros, así como el desarrollo de la infraestructura de transporte adyacente en el corredor de transporte, eran actualmente las principales prioridades, y las instituciones financieras internacionales estaban prestando ayuda en tal sentido.

11. A fin de facilitar el establecimiento de los operadores de transporte nacionales y de empresas mixtas, se estaba armonizando la legislación nacional en materia de transporte con la de la Unión Europea. Todas las compañías de transporte de carga por carretera habían sido privatizadas y las entidades comerciales del puerto de Klaipeda serían privatizadas en un futuro próximo. Esto se hallaba en contradicción con la afirmación contenida en los documentos TD/B/CN.4/48 y UNCTAD/SDD/SHIP/4, en el sentido de que el puerto de Klaipeda y la compañía naviera no serían privatizadas. Su delegación estudiaría atentamente los documentos de la Comisión Permanente y pensaba participar de manera activa en los futuros trabajos de la Comisión Permanente.

Capítulo II

FOMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE MULTIMODAL (Tema 3 del programa)

12. El Oficial encargado de la División de Desarrollo de los Servicios, quien presentó la documentación sobre el tema 3 del programa, se refirió al capítulo I del documento titulado "Fomento de la competitividad de los servicios de transporte multimodal" (TD/B/CN.4/46) e indicó que los tres temas del programa de trabajo de la Comisión relativos al transporte multimodal, la contenedorización, la logística y la evolución tecnológica, que se había pedido a la secretaría que preparase antes de la IX UNCTAD, quedarían terminados a tiempo.

13. Con respecto a los tres documentos de antecedentes sobre "Multimodal transport and trading opportunities" (UNCTAD/SDD/MT/5), "Containerization and standards" (UNCTAD/SDD/MT/2), y "Mega multimodal transport operators and mega carriers" (UNCTAD/SDD/MT/4), el primer informe mostraba que el transporte multimodal y la logística podían tener efectos sobre las oportunidades comerciales creando un sistema de transporte eficiente que prestara servicios al comercio internacional del país, así como un medio de aumentar la actividad interna del sector del transporte nacional. En el segundo informe se indicaba que no existía una alternativa global a la actual norma ISO 668 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) sobre dimensiones de los contenedores, y que la aparente disminución registrada en la introducción de contenedores de gran tamaño podía resolver el problema. En el tercer informe se ponía de relieve que, mientras que el efecto general de los megatransportistas sobre el comercio mundial podía ser beneficioso, sus efectos sobre otros operadores de transporte serían considerables y podrían relegar a muchos pequeños transportistas a los servicios de enlace o a subcontratar sus servicios con los megatransportistas.

14. Se refirió a continuación al documento de antecedentes titulado "Draft Multimodal Transport Handbook" (UNCTAD/SDD/MT/8 y UNCTAD/SDD/MT/Misc.1), preparado en relación con el segundo tema del programa de trabajo de la Comisión, y pidió a la Comisión Permanente sus opiniones sobre el proyecto, de modo que el manual pudiera completarse de la manera más útil posible.

Tratándose del documento de antecedentes "Facing the challenge of integrated transport services" (UNCTAD/SDD/MT/7), dijo que en el documento se trataba de examinar algunas de las tendencias relativas a la evolución tecnológica y operacional en el transporte multimodal moderno y se sugería que la experiencia de los comités nacionales de facilitación del comercio y del transporte se presentaran en un foro mundial con miras a permitir que los países no repitieran los errores cometidos por otros, pasando así directamente a un nivel más elevado de desarrollo. Recordó asimismo a los delegados que no existía un régimen jurídico internacional de carácter obligatorio que tratara del transporte multimodal y que la incompatibilidad de las leyes nacionales sobre el transporte multimodal no hacía sino agravar la situación.

15. Puso de relieve que habían otros aspectos que requerían la atención de la Comisión Permanente, puesto que la industria del transporte multimodal seguía desarrollándose rápidamente. Estos aspectos, tratados en el capítulo II del documento TD/B/CN.4/46, eran los efectos de la liberalización de los servicios y de la creciente competitividad, la evolución de los proveedores de servicios de transporte multimodal hacia cadenas de distribución física, la logística multimodal y los proveedores de servicios totales de transporte, así como cuestiones relativas al medio ambiente, la seguridad y la calidad de los servicios. Su promoción tendría consecuencias sobre el fomento de los servicios competitivos de transporte multimodal en el transporte marítimo de alta mar, así como sobre otras modalidades de transporte tales como los servicios de enlace y las líneas de cabotaje o de travesía corta. Las sugerencias sobre los futuros trabajos que podía examinar la Comisión se presentaban en tres esferas principales: i) cuestiones de política general; ii) cuestiones técnicas; y iii) cuestiones operacionales.

16. Concluyó sugiriendo que la Comisión Permanente recomendara a la Junta de Comercio y Desarrollo que se prestara la debida atención al sector de los servicios en la IX UNCTAD en tanto que elemento decisivo del fomento del desarrollo del comercio.

17. El representante de Polonia expuso la experiencia de su país en el desarrollo del transporte multimodal. Se habían liberalizado las reglas sobre la creación de compañías, la comercialización y la privatización del sector de los servicios adelantaba rápidamente, se habían facilitado las

empresas mixtas con asociados extranjeros y existía libre acceso a la carga internacional sobre la base de la reciprocidad. Sin embargo, la expansión del transporte multimodal había sido lenta, puesto que se había registrado una cierta inercia y sólo se disponía de un capital limitado para el desarrollo de la infraestructura y el equipo indispensables. Las compañías nacionales de transitarios ya existentes o recientes, muchas de las cuales eran privadas, se estaban desarrollando en tanto que OTM. Para acelerar aún más el desarrollo de este sector, el Gobierno había ratificado el Acuerdo Europeo sobre Líneas Internacionales Importantes de Transporte Combinado e Instalaciones Conexas a fin de integrar el sistema de transporte polaco en el de la Comunidad Europea. En segundo lugar, el Gobierno, en conjunción con los puertos y ferrocarriles nacionales, había establecido un OTM (POLCOMBI), integrado por empresas tanto privadas como públicas, para desarrollar el transporte multimodal a partir de los puertos polacos o con destino a ellos. Se habían establecido trenes-bloques para contenedores entre el terminal de contenedores del puerto de Gdynia y los centros del interior, y la infraestructura requerida para la contenedorización y el transporte multimodal estaba siendo financiada en parte por el Gobierno. Debía seguirse fomentando el transporte multimodal y, en tal sentido, el orador observó que, en la experiencia de Polonia, la falta de un marco jurídico internacional no había sido una barrera para su desarrollo. Por último, dijo que consideraba que sería útil elaborar normas mínimas para los OTM.

18. Al portavoz del Grupo Africano (Ghana) le preocupaba que la reciente evolución en materia de contenedorización y de transporte multimodal estuviera aumentando las diferencias entre países desarrollados y en desarrollo, lo que podría llevar a que los operadores de los países desarrollados dominasen la cadena de transporte. La inexistencia de una infraestructura adecuada, las deficiencias de los equipos de transporte, las tasas por sobreestadía debidas a la prolongada estancia de contenedores vacíos habían limitado el crecimiento del transporte multimodal en Africa. Los superporteadores habían reducido los fletes a los puertos de enlace y los procedentes de éstos y si bien ello era beneficioso para los armadores, había hecho sumamente difícil que los transportistas locales pudieran competir comercialmente. Además de requerir un equipo especial, los contenedores de gran volumen y peso podían causar grandes daños a las carreteras y estaban

por ello limitados a las zonas portuarias. La promoción de servicios de transporte inofensivos para el medio ambiente, la aplicación de los nuevos INCOTERMS, la creación de comités nacionales para facilitar el comercio y el transporte y el establecimiento de normas mínimas contribuirían al desarrollo ordenado del transporte multimodal. Aunque la liberalización posiblemente no fomentara la competencia ni aumentara las posibilidades de elección de los comerciantes, podría llevar a la marginalización de los transportistas nacionales y generar un considerable nivel de desempleo. La liberalización debería ir dirigida a apoyar la aparición de transportistas nacionales mediante actividades tales como el establecimiento de empresas conjuntas y de alianzas. Deberían abrirse los mercados de transporte multimodal sobre una base de reciprocidad, permitiendo de esta manera a los países en desarrollo competir a nivel mundial. En su opinión tal vez fuera necesaria una reglamentación antitrust para controlar las actividades de los grandes transportistas. Por último señaló la necesidad de seminarios y reuniones técnicas sobre leyes y reglamentos en materia de transporte multimodal para el éxito de la aplicación del transporte multimodal, y de apoyo a los seminarios sobre métodos de producción de los contenedores ambientalmente inofensivos.

19. El representante de la Federación de Rusia se mostró de acuerdo con la conclusión a que se llegaba en el documento TD/B/CN.4/46 de que la utilización del transporte multimodal no sólo contribuía a la eficacia del sistema de transporte sino que sería también una forma de ayudar a la protección del medio ambiente gracias a la utilización de modos de transporte ecológicamente menos perjudiciales como eran las vías de navegación interior, los ferrocarriles y el transporte marítimo mixto y de cabotaje. En relación con el documento "Las normas para la contenedorización" (UNCTAD/SDD/MT/2) consideró que en la actualidad no existía ninguna alternativa aceptable a las actuales normas internacionales sobre contenedores de la Serie I. Sugirió que entre las futuras actividades de la secretaría en materia de transporte multimodal figurara la asistencia práctica a los gobiernos, los operadores y los usuarios de los transportes, haciendo especial hincapié en el tramo marítimo del transporte multimodal.

20. Por lo que respecta a la situación en la Federación de Rusia, el transporte multimodal revestía suma importancia para el desarrollo del transporte en Rusia. El Ministro de Transporte de la Federación de Rusia procedía a la ejecución de diversos programas sobre este particular, incluido el programa "Terminal" relativo a la creación de una base legislativa del transporte multimodal, la modernización de la infraestructura y del material rodante especializado, la introducción de informática y de EDI sobre la base del EDIFACT, y la integración del transporte ruso con las redes de transporte de otros Estados. El Gobierno, al igual que muchas instituciones financieras privadas y usuarios de transportes de Rusia, había manifestado su interés por el programa y participaban en la financiación del corredor mar Negro-Moscú-Báltico. La asistencia técnica de la UNCTAD en materia de transporte multimodal tenía una importante función que desempeñar, en especial en la organización de reuniones técnicas y consultoría y en la facilitación de conocimientos técnicos especializados. La secretaria de la UNCTAD había aceptado de hecho la idea de celebrar una reunión técnica en octubre de 1995 a la que estaban invitadas a participar otras antiguas Repúblicas soviéticas.

21. El representante de la India dijo que se habían introducido en su país una serie de reformas económicas, como eran la desreglamentación de la economía y el estímulo a la inversión extranjera. Por lo que hacía al transporte multimodal, se había promulgado en 1993 la Ley sobre transporte multimodal de mercancías que proporcionaba una base legal para regular, de forma uniforme, las obligaciones y responsabilidades de los OTM por los servicios prestados en cumplimiento de un solo documento. Estaba aumentando rápidamente el tráfico de contenedores y se estaba permitiendo a las personas privadas establecer depósitos interiores de aduanas y estaciones de contenedores (CFS). Su Gobierno se mostraba también interesado en relacionar a diversas partes comerciales públicas y privadas mediante la utilización del EDI y posiblemente la sustitución de los documentos de transporte multimodal por mensajes EDI. Para estimular la competencia entre los OTM y garantizar servicios de calidad, se permitía también a las empresas extranjeras inscribirse como OTM siempre que cumplieran los requisitos legales en vigor y estuvieran aseguradas. Acogió con beneplácito las iniciativas UNCTAD/CESPAP para establecer sistemas de transporte multimodal en la región de Asia y proporcionar las más recientes tecnologías

e información sobre sistemas de transporte modernos. Apoyó también la idea de recomendar que la cuestión del "fomento de la competitividad de los servicios de transporte multimodal" pasase a formar parte de la IX UNCTAD. Por lo que respecta a la cooperación técnica y al desarrollo de los recursos humanos, las actividades de capacitación de la UNCTAD deberían encaminarse a aumentar los conocimientos especializados de los trabajadores portuarios así como los de los OTM y los operadores de los depósitos interiores de aduanas y de CFS al objeto de crear un sistema eficaz y coherente de transporte multimodal. Ofreció la cooperación técnica de la India para ayudar a la UNCTAD en su labor en los países menos adelantados. Por último sugirió que la UNCTAD podría prescribir algunas directrices aceptables en relación con la reducción de accidentes en el movimiento de mercancías, el mantenimiento del equilibrio ecológico y la conservación de combustible.

Capítulo III

FORTALECIMIENTO DE LA COOPERACION TECNICA Y EL DESARROLLO DE LOS RECURSOS HUMANOS (Tema 4 del programa)

22. El Oficial Encargado de la División de Desarrollo de los Servicios, al presentar el tema, dijo que el documento TD/B/CN.4/47 describía las actividades de la secretaría organizadas como complemento de sus actividades normales. Pese a que la cooperación técnica se financiaba en general con cargo a fuentes extrapresupuestarias, se había producido en los últimos años un desplazamiento del PNUD como principal donante en favor de nuevos donantes tales como la Comisión Europea y determinados gobiernos europeos. Para introducir este cambio había sido necesario que la secretaría efectuase una profunda revaluación de sus actividades. Llamó la atención en particular sobre uno de los principales programas de cooperación técnica, el Sistema de Información Anticipada sobre la Carga (SIAC), del cual se haría una demostración a los miembros de la Comisión.

23. El desarrollo de los recursos humanos implicaba una diversidad de actividades de capacitación de la que podían disponer los países que la solicitaran, como era el Programa TRAINMAR que fortalecía la capacidad de formación local. La semana anterior había tenido lugar la reunión general de la red TRAINMAR.

24. Por último, expresó su agradecimiento a los donantes que habían hecho posibles tantas actividades e invitó a los beneficiarios que asistían al período de sesiones de la Comisión a que dieran su opinión sobre la forma en que habían podido beneficiarse de los resultados y de garantizar su sostenibilidad.

25. El portavoz del Grupo Africano (Ghana) expresó su agradecimiento a la UNCTAD y a los donantes por los programas de capacitación proporcionados. Añadió, sin embargo, que le preocupaba que la mayoría de la capacitación que actualmente se facilitaba en su país estuviera dirigida al sector público, por lo que temía que no se satisficieran las necesidades del sector privado y que ello fuera perjudicial para el ulterior desarrollo. Pidió a la UNCTAD que prestase especial atención a la capacitación del sector privado y a las formas de atraer al sector privado a personas capacitadas.

Capítulo IV

EXAMEN DEL PROGRAMA DE TRABAJO DE LA COMISION PERMANENTE,
CON ESPECIAL ENFASIS EN LOS PREPARATIVOS PARA LA IX UNCTAD
(Tema 5 del programa)

26. El Oficial Encargado de la División de Desarrollo de los Servicios, al presentar el tema, dijo que sobre el tema del transporte marítimo (TD/B/CN.4/48, cap. I) la secretaría de la UNCTAD había preparado dos documentos de antecedentes, "Progressive liberalization and the development of shipping services in developing countries - country experiences" (UNCTAD/SDD/SHIP/5) y "Maritime policy reforms in the Newly Independent States of the former Soviet Union" (UNCTAD/SDD/SHIP/4). Las conclusiones preliminares de esos informes señalaban la falta de suficiente experiencia para establecer claramente una relación causal entre las reformas efectuadas y la evolución específica de los mercados y las flotas.

27. Además señaló que habían cambiado las prácticas nacionales relativas a las relaciones entre usuarios y porteadores marítimos. Hasta la fecha, la globalización de las actividades económicas y la progresiva liberalización del transporte marítimo y de la industria del transporte habían beneficiado a los grandes cargadores, mientras que los medianos y pequeños cargadores, especialmente los de los países en desarrollo, no habían podido muchas veces beneficiarse realmente debido a la falta de conocimientos y de información. El documento titulado "Changes in national practices covering shipper/ocean carriers relations" (UNCTAD/SDD/SHIP/2) contenía diversas recomendaciones para abordar esa reestructuración. Por último, en la esfera de la financiación de buques, señaló a la atención del Comité el informe "Ship finance for developing countries" (UNCTAD/SDD/SHIP/3), en el que se llegaba a la conclusión de que las dificultades con las que se enfrentaba la industria del transporte marítimo para atraer capitales eran consecuencia de la imposibilidad muchas veces de obtener resultados financieros en esta industria que fueran competitivos con proyectos más rentables. Respecto a la Convención de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, según su artículo 52 debían de convocarse cada cinco años una conferencia de revisión, estando prevista la próxima conferencia para 1996 ó 1997. A este respecto, se establecería contacto con los Estados que tenían derecho a asistir a la mencionada conferencia al objeto de conocer sus opiniones.

28. Los trabajos sobre puertos se realizaban de conformidad con los nuevos principios de competitividad que prevalecían en muchas rutas, bajo la orientación del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos que se había reunido en 1993 en Ginebra. Los estudios e informes que se habían preparado reconocían el papel de los puertos como centro logístico y la necesidad de adoptar una actitud positiva respecto a las modificaciones del tráfico, y promovían la idea de la comercialización de los puertos.

29. El portavoz del Grupo Africano (Ghana) dijo que su Grupo atribuía gran importancia a los trabajos realizados en materia de legislación marítima y sobre transporte, de lo que se ocupa el documento TD/B/CN.4/48, cap. IV. Felicitó al Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos por los notables progresos realizados durante su séptimo período de sesiones, celebrado en Ginebra del 5 al 9 de diciembre de 1994 para revisar la Convención Internacional sobre Embargo Preventivo de Buques de 1952. Señaló que el Grupo Mixto había conseguido preparar una serie de proyectos de artículos para una Convención sobre el Embargo Preventivo de Buques y había acordado proseguir el examen del tema en su próximo período de sesiones que había de celebrarse en la sede de la OMI en Londres en octubre de 1995. El tema del embargo preventivo de buques revestía capital importancia para el transporte marítimo.

30. Por lo que respecta a los trabajos realizados sobre la avería gruesa, dijo que los tres estudios preparados por la secretaría sobre el tema señalaban los fallos del sistema y formulaban propuestas para encontrar una solución comercial a los problemas. Las actuales actividades para reformar la avería gruesa realizadas por el mercado de seguros de Londres y otros mercados habían comenzado una vez iniciados los trabajos en la UNCTAD sobre el tema, y esperaban que prosiguieran la reforma en esa esfera con objeto de facilitar el funcionamiento del sistema en beneficio del comercio internacional. Solicitó a la secretaría de la UNCTAD que siguiera los acontecimientos e informara en consecuencia a la Comisión.

31. Por lo que respecta a la revisión preliminar preparada por la secretaría "Legal aspects of ship leasing in developing countries" (UNCTAD/SDD/LEG/4) lamentaba que los documentos no estuvieran todavía traducidos a todos los idiomas oficiales de las Naciones Unidas. El tema del arrendamiento de buques era de suma importancia para los países en desarrollo, ya que permitía

a las empresas navieras la posesión y utilización plena de una embarcación sin desembolso de capital. La permanente escasez de capital en la mayoría de los países en desarrollo hacían que el arrendamiento de buques fuera una alternativa atractiva a la adquisición de nuevos buques o a la sustitución de los viejos. A la vista de su importancia práctica, recomendó que la secretaría prosiguiera sus estudios sobre el tema al objeto de preparar una legislación marco que sirviera de orientación a los países en desarrollo que desearan promover el arrendamiento de buques y a promover los conocimientos sobre la explotación y el funcionamiento del arrendamiento de buques y sus posibles ventajas para los países en desarrollo.

32. Por último señaló que la liberalización y la privatización de los servicios de transporte marítimo que actualmente se realizaba en muchos países africanos exigiría con carácter prioritario la adopción de un marco jurídico adecuado y un mecanismo regulador para promover la competitividad y reducir al mínimo las consecuencias negativas que el proceso implicaba.

33. El representante de la Federación de Rusia dijo que estaba de acuerdo e líneas generales con las conclusiones del informe de la secretaría "Progressive liberalization and the development of shipping services in developing countries - country experiences" (UNCTAD/SDD/SHIP/5). Sugirió, sin embargo, que se evaluara el efecto de la liberalización en el transporte marítimo en función de la incidencia de factores muy diversos e importantes de la política estatal como eran la tributación, la inscripción libre de buques, la reserva de carga estatal, la contratación de tripulaciones extranjeras etc., y de la situación económica del país y de su comercio exterior.

34. Por lo que respecta al informe "Maritime policy reforms in the NIS of the former Soviet Union" (UNCTAD/SDD/SHIP/4), señaló que el informe en conjunto proporcionaba una imagen realista de la situación de las reformas en los países que estudiaba así como de los objetivos de la política marítima de esos países, permitiendo a las flotas nacionales una participación efectiva en el transporte marítimo internacional sobre la base del principio del libre acceso a los mercados de transporte, la igualdad y la competencia justa. Había que considerar que la liberalización era parte de la reestructuración económica y el marco para limitar la participación estatal en el transporte marítimo y para establecer condiciones para el funcionamiento de empresas económicamente viables.

35. En la actualidad, la industria marítima de los países interesados tropezaba con dificultades y era demasiado pronto para evaluar las consecuencias de la reforma, que todavía no había terminado.

36. Por lo que respecta a El Transporte Marítimo, subrayó la importancia de los trabajos de la secretaría como base para solucionar los problemas de los desequilibrios en el mercado de transporte marítimo. Sugirió que la revista recogiera no sólo los problemas de los países en transición sino que se facilitara también un análisis y recomendaciones para su solución. Era también conveniente publicar el próximo número en la primera mitad de 1996.

37. El representante de China, al referirse al tema de la liberalización, se mostró de acuerdo con el párrafo 11 del informe de la secretaría que figuraba en el documento TD/B/CN.4/48, relativo a la conveniencia de establecer mecanismos reguladores para respaldar la liberalización al objeto de evitar los peligros de la competencia. Los mecanismos podrían incluir normas sobre la competencia e incentivos a las empresas, y sugirió que la secretaría siguiera ocupándose de este asunto. También se mostró de acuerdo con el párrafo 70 del informe de la secretaría y sugirió que se continuara el análisis sobre la forma de mejorar la gestión y la comercialización. Por lo que respecta a El Transporte Marítimo, señaló que proporcionaba valiosa información y recomendó que la secretaría prosiguiese su publicación.

38. El orador señaló los provechosos trabajos realizados en materia de puertos y servicios portuarios y respaldó la idea de convocar un segundo período de sesiones del Grupo Intergubernamental de Expertos en Puertos para evaluar los progresos y examinar las cuestiones nuevas o pendientes en materia de eficacia, modernización y desarrollo de los puertos.

39. En el programa de trabajo relativo a la legislación marítima y el transporte, apoyó y encomió los trabajos realizados por el Grupo Mixto Intergubernamental UNCTAD/OMI de Expertos sobre la revisión de la Convención Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques de 1952. Respecto a los trabajos realizados sobre la reforma de la avería gruesa y las normas de York y Amberes de 1994 recientemente aprobadas, solicitó a la secretaría que supervisase estrechamente los acontecimientos y mantuviese debidamente informada a la Comisión. Por lo que respecta a la revisión preliminar preparada por la secretaría sobre "Legal aspects of ship leasing in

developing countries", hizo suyas las recomendaciones del párrafo 64 y solicitó que la secretaría emprendiese nuevos trabajos a este respecto para preparar una legislación marco que sirviera de orientación a los países en desarrollo deseosos de promover el arrendamiento de buques y promover los conocimientos relativos a la explotación y al funcionamiento del arrendamiento de buques y sus posibles ventajas para los países en desarrollo.
