



SG/CAATA/XIII/ACTA
17 de setiembre de 2004
3.27.36

DECIMOTERCERA REUNION ORDINARIA DEL
COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE
TRANSPORTE ACUATICO (CAATA)
8 de setiembre de 2004
Lima – Perú

ACTA

DECIMOTERCERA REUNION ORDINARIA DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE ACUATICO (CAATA)

ACTA

DE LA XIII REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE ACUATICO (CAATA)

La XIII Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, en coordinación con la Presidencia del CAATA, y se llevó a cabo en las instalaciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina, en la ciudad de Lima - Perú, el día 08 de septiembre de 2004.

I

INAUGURACION

En el acto de inauguración, hizo uso de la palabra, el señor Contralmirante Homero Arellano Lascano, Presidente del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), quien dio la bienvenida a las autoridades y a los asistentes, expresando su complacencia por la presencia de la totalidad de autoridades nacionales competentes de transporte acuático de los Países Miembros de la Comunidad Andina y manifestó su deseo que la reunión contribuya al desarrollo del transporte acuático de la Subregión.

II

PARTICIPANTES

La reunión contó con la participación de las autoridades nacionales competentes de transporte acuático de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, Venezuela, y de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL), con la coordinación y asesoría de funcionarios de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

La Lista de Participantes consta como **ANEXO A** de la presente Acta.

III

AGENDA DE TRABAJO

Constatado el quórum reglamentario de la reunión, el Presidente sometió a consideración de las autoridades asistentes la Agenda Tentativa, la misma que fue aprobada en la forma siguiente:

1. Revisión y aprobación del Informe de la IX Reunión del Grupo de Trabajo Permanente Sobre Asuntos Portuarios.
2. Revisión y aprobación del informe de la XI Reunión del Grupo de Trabajo Permanente para Transporte Marítimo del CAATA.

3. Informe de los Países Miembros sobre la ejecución de las acciones acordadas en la XXV Reunión Extraordinaria del CAATA, sobre Transporte Multimodal Internacional en la Comunidad Andina.
4. Análisis del incremento de fletes marítimos en la Subregión a cargo del doctor Ricardo Sánchez-CEPAL. Informe de los Países Miembros.
5. Transferencia a la autoridad nacional competente del Perú de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) por parte de la autoridad nacional competente del Ecuador.

IV

DESARROLLO DE LA REUNION

Punto 01

Revisión y aprobación del Informe de la VIII Reunión del Grupo de Trabajo Permanente Sobre Asuntos Portuarios.

La Secretaría Pro Tempore del CAATA realizó la presentación del Informe de la VIII Reunión del Grupo de Trabajo Permanente sobre Asuntos Portuarios del CAATA. Luego de una revisión del documento y de un intercambio de ideas, las autoridades participantes procedieron a su aprobación, cuyo texto forma parte integrante de esta Acta como **ANEXO B.**

Punto 02

Revisión y aprobación del Informe de la XI Reunión del Grupo de Trabajo Permanente para Transporte Marítimo del CAATA.

La Secretaría Pro Tempore del CAATA realizó la presentación del Informe de la XI Reunión del Grupo de Trabajo Permanente para Transporte Marítimo del CAATA. Las autoridades participantes procedieron a su revisión y aprobación del mismo. El texto aprobado, forma parte de esta Acta como **ANEXO C.**

Punto 03

Informe de los Países Miembros sobre la ejecución de las acciones acordadas en la XXV Reunión Extraordinaria del CAATA, sobre Transporte Multimodal Internacional en la Comunidad Andina.

Las delegaciones, en orden alfabético fueron presentando los informes sobre las gestiones realizadas en el interior de sus países con la finalidad de que se nombre la Autoridad Competente del Transporte Multimodal Internacional, siguiendo los lineamientos establecidos en la XXV Reunión Extraordinaria del CAATA realizada en Guayaquil, Ecuador del 18 al 21 de mayo del 2004, que consistía en adelantar gestiones pertinentes para lograr la designación de las Autoridades Nacionales Competentes en el Transporte Multimodal; así como realizar reuniones con el sector privado para recoger sus opiniones sobre la materia que serán consolidadas en informes nacionales.

El representante de Bolivia, manifestó sobre este particular, que la intención en su País era que la Dirección General asuma el control y registro para este tipo de transporte, así como que era alentador ver que el comercio interno se encuentra en un proceso de manejo de carga internacional, para lo cual requerirá también que existan factores internos coadyuvantes como los Operadores de Transporte Multimodal y las Terminales Interiores de Carga o puertos secos. Asimismo, de acuerdo a información proporcionada por una Administración Portuaria del Canal Tamengo, dentro de sus planes a corto plazo, ésta considera la implementación también de un muelle para el manejo carga en contenedores al margen del transporte a granel.

El representante de Colombia, en su intervención hizo referencia a una comunicación del Director de Transporte y Tránsito (Encargado), en la que se concluye que en Colombia ya se encuentra designada una Autoridad Nacional Competente en Transporte Multimodal, encabeza del Ministerio de Transporte, que por objetivos funcionales está en la Dirección de Transporte y Tránsito. Por su parte como dependencia de esta Dirección, es en la Subdirección de Transporte donde actualmente se adelanta el trámite para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal. Así mismo, se mencionó que actualmente uno de los objetivos abordados en los trabajos conjuntos, sector privado y gobierno, es la elaboración de un documento de “Política de Transporte”. Los documentos mencionados por la delegación de Colombia, forman parte de esta Acta como **Anexo D**.

El representante del Ecuador mencionó que se realizaron sendas reuniones con las Autoridades Competentes de los tres modos de transporte (Acuático, Terrestre y Aéreo), así como con la Corporación Aduanera Ecuatoriana y la representación del Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad. Después de realizar un análisis exhaustivo, se concluyó que el transporte multimodal internacional es una nueva forma de contratar el transporte y no una modalidad de transporte especial, por ser esta una actividad comercial a nivel internacional, donde el documento de transporte multimodal internacional se maneja tanto en el país de origen como por los países de tránsito y hasta el país receptor de la carga. Por lo tanto, la Autoridad Competente para este tipo de contratación de transporte debe ser una unidad administrativa adjunta al Ministerio de Comercio Exterior, la misma que estaría presidida por un Representante de dicho Ministerio, un Representante de la Autoridad de Transporte Acuático, un Representante de la Autoridad de Transporte Terrestre, un Representante de la Autoridad de Transporte Aéreo y un Representante de la Corporación Aduanera Ecuatoriana; así como que esta designación se debe hacer a través de un Decreto Ejecutivo, en el que se dicten las normas pertinentes que regulan a esta Autoridad Competente, que se encuentra en concordancia con la normativa andina que rige dicho transporte, y cuyo texto consta como **Anexo E**.

El delegado del Perú expresó los avances que el país ha realizado en este tema, sin embargo expresó que existen algunos detalles pendientes de algunas normas administrativas para la implementación del Transporte Multimodal en el Perú, las que se incluyen en el documento que forma parte del **Anexo F**.

La delegación de Venezuela informó que los representantes del sector público involucrados en el transporte multimodal, se encuentran sosteniendo reuniones para tratar este tema, con el fin de designar a la Autoridad Competente, mencionando que se siguen realizando las coordinaciones necesarias.

Por su parte la Secretaría General manifestó que se encuentra muy complacida por la tarea desplegada por todas las Autoridades Nacionales de Transporte Acuático, en avanzar en los compromisos adquiridos en la pasada reunión del CAATA en Guayaquil. Considera que de todos los esquemas planteados, Ecuador ha encontrado una fórmula adecuada para darle un verdadero manejo institucional al tema del transporte multimodal, teniendo en cuenta que los Ministerios de Comercio Exterior deberían tener una visión de conjunto en el manejo del contrato comercial del transporte multimodal, considerando que éstos no están vinculados a los aspectos operacionales del transporte.

Finalmente, se señaló que a nivel andino, también debe encontrarse una fórmula apropiada teniendo en cuenta que el Consejo de Integración Física, que era el órgano contraparte de las autoridades nacionales de transporte multimodal no existe y se ha tenido que tratar el tema en el seno del CAATA debido a que fue el órgano que impulsó el tema desde su origen.

Posteriormente, la Presidencia manifestó que se había logrado adelantos significativos en las gestiones necesarias para lograr la designación de las autoridades nacionales competentes del transporte multimodal en los Países Miembros, así como en la realización de reuniones con el sector privado para recoger sus opiniones sobre la materia. Sin embargo, mencionó la conveniencia de que los países que aún no hayan formulado integralmente su opinión, la remitan a la Secretaría General para su consolidación.

La Secretaría General proseguirá con las tareas de coordinación con la Cámara de Comercio Internacional (CCI), respecto al reconocimiento del DATMI y la utilización de su logo, así como la presentación de la propuesta de norma comunitaria para la adopción oficial de dicho documento, con su respectiva traducción.

Punto 04

Análisis del incremento de fletes marítimos en la Subregión a cargo del doctor Ricardo Sánchez-CEPAL. Informe de los Países Miembros.

El Presidente dio la bienvenida al doctor Ricardo Sánchez de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL), quien se encontraba invitado para presentar el tema “Análisis del incremento de fletes marítimos en la Subregión”, la misma que forma parte de esta Acta como **Anexo G**.

Así mismo, a pedido de dicho funcionario, se hizo entrega a los participantes de un documento denominado “Puertos y Transporte Marítimo en América Latina y El Caribe: Un Análisis de su desempeño reciente”, publicado por la División de Recursos Naturales e Infraestructura de la Unidad de Transportes de la CEPAL, que contiene buena parte de la información presentada durante su intervención, la cual suscitó diversas preguntas y aclaraciones de los asistentes, teniendo en cuenta la gravedad de la situación presentada y de las difíciles perspectivas que se presentan para el comercio exterior de los países andinos que están inmersos en el impacto de la globalización del transporte marítimo internacional.

El delegado de la CEPAL señaló que dadas las circunstancias de la temporalidad de la escasez de bodega y que la subida de fletes va a durar por algunos años, ya que la

misma se debe al incremento de la demanda, y las demoras en la construcción de buques nuevos; sería conveniente estudiar la posibilidad de establecer un cabotaje en la Comunidad Andina, pero siempre y cuando no se dé en condiciones de privilegio para realizar las operaciones de carga.

Asimismo, el representante de la CEPAL manifestó su disposición de seguir apoyando técnicamente en lo que sea necesario a los países andinos y a la Secretaría General. Consideró necesario la participación del sector privado, dentro del análisis, ya que son los actores principales en la materia.

Se acordó, que dada la dificultad de hacer en el corto plazo, una reunión del CAATA que preceda a la reunión de Ministros de Transporte que se celebrará el 20 de noviembre y dada la urgencia del tema; se realice una coordinación horizontal para que prepare un documento, el cual debe ser consultado y preparado en cada país con los sectores privados correspondiente. Este deberá ser analizado en un CAATA virtual, en la primera semana de noviembre, según la coordinación que realice la Secretaría General a través de los Ministerios de Comercio Exterior que están ya enlazados para la realización de este tipo de reuniones no presenciales.

Asimismo la Secretaría General sugirió que dada la urgencia e importancia del tema, éste fuere llevado a una Comisión, dado el impacto que tiene sobre el comercio exterior de los Países Miembros. Se solicitó que en cada una de estas etapas y en dichas reuniones, lo deseable sería la participación del representante de la CEPAL.

A la luz de todas las sugerencias recogidas en las anteriores reuniones la coordinación horizontal del CAATA, preparará una propuesta de Decisión para ser analizada y adoptada en la reunión del CAATA, a realizarse en febrero.

Punto 05

Transferencia a la autoridad nacional competente del Perú de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) por parte de la autoridad nacional competente del Ecuador.

En desarrollo de este punto de la Agenda aprobada, se procedió a efectuar la transferencia oficial de la Presidencia del CAATA y de la Secretaría Pro Tempore de la autoridad nacional competente del Ecuador, a la autoridad nacional competente del Perú. Las intervenciones del Presidente saliente y del Presidente entrante constan por escrito y constituyen el **ANEXO H.**

Se suscribe la presente Acta en la ciudad de Lima - Perú, a los ocho días del mes de septiembre de 2004.

PRESIDENTE CAATA

BOLIVIA

COLOMBIA

ECUADOR

PERU

VENEZUELA

SECRETARIA GENERAL

ANEXO A

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

Antonio Apala Rodríguez

Agregado Naval

Embajada de Bolivia en el Perú

Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres

Marina Mercante

Teléfono: 00591-2-2432525 (La Paz)

Telefax: 4410188 (Lima)

E-mail: intermarbolivia@yahoo.com
apala55@hotmail.com

COLOMBIA

Vicealmirante Carlos Humberto Pineda Gallo

Director General

Dirección General Marítima -DIMAR

Dirección: Transversal 41 N° 27-50 CAN

Teléfono: (571) 220-0697

Fax: (571) 222-0695

E-mail: dimar@armada.mil.co

ECUADOR

Contralmirante Homero Arellano Lascano

Director General

Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

Dirección: Elizalde101 y Malecón

Telefono: (5934) 232-4230

Fax: (5932) 232-4714

E-mail: mmercan2@digmer.org

Guayaquil

Ingeniero José Roberto González Villacis

Jefe de Asuntos Internacionales

Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

Dirección: Elizalde101 y Malecón

Teléfono: (5934) 2320400 ext.310 - 2320385

Telefax (5934) 2320385

E-mail: mmercan2@digmer.org

Guayaquil

Contralmirante Samuel Franco Castro

Secretario Técnico
Secretaría Técnica del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos
Dirección: Av. 9 de octubre N° 416 y Chile
Teléfono: (593-4) 2565317 – 2566868
Fax: (5934) 2561366
E-mail: sectec@telconet.net
Guayaquil

Jackeline Espinoza B

Secretaria
Funcionario de la DIGMER
Dirección General de la Marina Mercante y el Litoral
Dirección: Elizalde101 y Malecón
Teléfono: (5934) 232 -0400 – 232-0385
Telefax (5934) 2320385
E-mail: mmercan2@digmer.org

Jaime Camacho Barrera

Funcionario
Dirección de Negociaciones Internacionales
Ministerio de Comercio Exterior
Dirección: Av. Amazonas y Eloy Alfaro esquina
Teléfono: (5932)2548980
Fax: (5932)2527494
E-mail: jcamacho@micip-gov.ec
Quito

PERU

Pablo Aramburu Gardener

Director General de Transporte Acuático
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: (511) 433-4437
Fax: (511) 433-6870
E-mail: paramburu@mtc.gob.pe

Lauro Johnny Márquez De Oliveira

Asesor
Coordinador de Asuntos Internacionales y Sectoriales
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: (511) 433-7188
Fax: (511) 433-7188
E-mail: lmarquez@mtc.gob.pe

Iván Llanos Vidal

Jefe de Telemática
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Dirección: Jirón Constitución 150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4296536
Fax: (511) 4296536
E-mail: llano004@marina.mil.pe
Callao

César Alejandro Paredes Blanco

Jefe del Departamento de Material Acuático
Dirección de Control de Intereses Acuáticos
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
Dirección: Jr. Constitución 150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4296536
Fax: (511) 4296536
E-mail: pared002@marina.mil.pe
Callao

José Antonio Pejovés Macedo

Asesor Legal
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: 4337188
Fax: 4337188
E-mail: jpejoves@mtc.gob.pe

Rossina Prieto Llanos

Asistente Legal
Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
Dirección: Jr. Constitución 150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4297278
E-mail: priet006@marina.mil.pe
Prieto.rl@pucp.edu.pe

Callao

Justo Raúl Romo Herrera

Asesor
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: (511) 433-5630
Fax: (511) 433-5630
E-mail: rromo@mtc.gob.pe

Clotilde Álvarez Polo

Directora
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: 4337800 anexo 1414
Fax: 4337188
E-mail: calvarez@mtc.gob.pe

Pedro Terry Guillen

Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Consultor Externo de la Organización Marítima Internacional para América Latina
Dirección: Jr. Independencia 150
Teléfono: (511) 429-6495
Fax: (511) 429-6495
E-mail: terry001@marina.mil.pe
Callao

VENEZUELA

Freddy Angulo Bustillos

Presidente
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfono: (58212)909-1432
Facsímile: (58212)909-1429
E-mail: inea1@inea.gov.ve
Caracas

César Granados Miranda

Gerente de Puertos
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfonos: (58212) 5092827
Fax: (58212) 5092864
E-mail: cesargranados1@hotmail.com
Caracas

María Teresa Rodríguez Rodríguez

Jefe de la Secretaría Permanente del Consejo Directivo
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfonos: (58212) 5092870
Fax: (58212) 5092870
E-mail: romaryte@hotmail.com - inea11@inea.gov.ve
Caracas

Jorge Petit Medina

Tercer Secretario
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección: Carmelitas 1010-A
Teléfonos: (58212) 806-4437
Fax: (58212) 806-4438
E-mail: jpetit25@hotmail.com
Caracas

Expositor

Ricardo José Sánchez

CEPAL / ONU

Dirección: Casilla 179 –D

Teléfonos: (562)471-2131

E-mail: rsanchez@eclac.cl

Observadores

Carlos Manuel Gallegos Marchena

Secretario Ejecutivo

Comisión Internacional de Puertos (CIP) de la OEA

Dirección: 1889 F st. NW Washigton DC 2006 USA

Teléfono: (202)458-3871

Fax: (202)458-3517

E-mail: cgallegos@oas.org

SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Dirección: Av. Paseo de la República 3895-Lima 27-Perú

Teléfonos: (511) 411 1400

Fax: (511) 221 3329

Hernando Arciniegas Serna

Coordinador

Anexo: 1410

E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente

Anexo: 1454

E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

ANEXO B

INFORME

DE LA VIII REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO PERMANENTE SOBRE ASUNTOS PORTUARIOS DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE ACUATICO (CAATA)

La VIII Reunión del Grupo de Trabajo Permanente sobre Asuntos Portuarios del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, en coordinación con la Presidencia del CAATA, y se llevó a cabo en la sede de la Secretaría General, en Lima-Perú, el día 06 de septiembre de 2004.

I

INAUGURACION Y PARTICIPANTES

En el acto de inauguración hizo uso de la palabra el señor Contralmirante Homero Arellano Lascano, en su calidad de autoridad nacional competente de transporte acuático del Ecuador y de Presidente del CAATA, quien presidió la reunión, el mismo que expresó las palabras de bienvenida a las delegaciones de los Países Miembros, conjuntamente con el representante de la autoridad nacional competente del Perú; dándose por instalada esta reunión.

Se contó con la participación de los representantes de las autoridades nacionales competentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, así como de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

La Lista de Participantes consta como **Anexo 01** del presente Informe.

II

AGENDA DE TRABAJO

El Presidente puso a consideración la Agenda Tentativa, la cual fue aprobada de la siguiente forma:

1. Desarrollo de la Estrategia de Facilitación Marítima-Portuaria y Análisis de la implementación de la Estrategia. (Resolución CAATA N° XXV.EX-108).
2. Informe de los Países Miembros sobre la implantación por parte del los Países Miembros del Código Internacional para la Protección de Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y las enmiendas al Convenio SOLAS 74.
3. Evaluación y Perspectivas sobre la realización de nuevos Coloquios Portuarios. Coordinación con la Comisión Interamericana de Puertos (CIP-OEA)

III

DESARROLLO DE LA REUNION

Punto 1

Desarrollo de la Estrategia de Facilitación Marítima-Portuaria y Análisis de la implementación de la Estrategia. (Resolución CAATA N° XXV.EX-108)

Al iniciarse el tratamiento de este punto de la Agenda, la Secretaría General realizó un resumen del tema, indicando que en la reunión pasada (realizada en Guayaquil, Ecuador del 18 al 21 de mayo del 2004), con la presentación realizada por el Perú, los participantes concordaron que de esta manera, se había completado la presentación por parte de los Países Miembros, sobre el diligenciamiento de la matriz de Facilitación Portuaria – FAL 65 Enmendado.(Tablas 1 y 2); así como que del análisis de los documentos presentados, se había evidenciado que el desarrollo de la Tabla 3 no era conveniente por cuanto se deberían definir los proyectos comunitarios hacia los cuales deben enfocar los Países Miembros en la implementación del Convenio FAL 65 Enmendado.

Por otra parte, en cuanto a la metodología a seguirse para la consolidación del trabajo, el Grupo de Trabajo había logrado consensuar una Estrategia, la misma que sometida a la consideración del CAATA, siendo aprobada mediante Resolución CAATA N° XXV-108 (Aprobación de la Estrategia sobre Facilitación Marítima-Portuaria, del 21 de mayo de 2004), recomendándose su implementación a las Autoridades nacionales competentes de Transporte Acuático de los Países Miembros, como una primera fase, con vistas a la adopción de una posible norma comunitaria.

En este sentido las delegaciones de Colombia y Venezuela realizaron presentaciones sobre los avances alcanzados en la implementación de la mencionada estrategia, las mismas que constan como **Anexo 02** de este Informe.

Posteriormente, hizo uso de la palabra la delegación del Ecuador, manifestando que el objetivo básico de la Estrategia, era reducir el tiempo del buque en puerto mediante la facilitación documentaria pero como las acciones del Convenio de Facilitación se han ampliado a procedimientos aduaneros, control del tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas, procedimientos de inmigración indocumentados y polizontes, el control de los buques por el Estado Rector del Puerto, entre otros, procedimientos que tienen que ver con el control de la seguridad que no pueden ser descuidados, resultaba necesario adoptar un procedimiento que permita hacer el correspondiente seguimiento, procediendo a someter a consideración del Grupo de Trabajo un documento denominado “Forma sugerida para hacer un seguimiento del Cumplimiento de la Estrategia de Facilitación Marítima-Portuaria”, que sería preparado para cada reunión del CAATA, que conforma el **Anexo 03** de este Informe.

Después de un intercambio de ideas, los representantes recomendaron la necesidad de analizar dicha propuesta al interior de sus países, a los efectos de pronunciarse sobre la misma, en la próxima reunión del Grupo de Trabajo.

La Secretaría General propuso como tema de reflexión, en lo referente a las acciones de carácter general que se encuentran en la Estrategia, se piense en la posibilidad de tener una visión estratégica del sistema buque-puerto y su entorno, fortaleciendo la Comisión Nacional para la Facilitación y optimización portuaria, con la participación de

las Autoridades vinculadas al transporte carretero, para que se agilicen también las operaciones de ingreso y salida de los medios de transporte y las mercancías al y del puerto. De esta forma las Comisiones de Facilitación para el Tránsito y Transporte Terrestre Internacional, a que se refiere la Decisión 399 (Transporte internacional de mercancías por carretera), podrían consolidarse conjuntamente con la prevista en el Convenio FAL.

Así mismo, teniendo en cuenta que los ejes del IIRSA prevén la interconexión ríos, carreteras, puertos es conveniente ir preparando la coordinación institucional para la realización de operaciones intermodales e incluso multimodales.

Al respecto, las delegaciones se pronunciaron en la incompatibilidad de mezclar varios modos de transporte en la Estrategia de Facilitación Marítimo-Portuaria, ya que ésta se refiere exclusivamente a las facilidades que se deben prestar en la entrada, estadia y salida del buque del puerto y que cada uno de los modos de transporte cumplan con las disposiciones que les sean inherentes.

Punto 2

Informe de los Países Miembros sobre la implementación en cada uno de ellos, del Código Internacional para la Protección de Buques y las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y las enmiendas al Convenio SOLAS 74.

Para el desarrollo de este punto de la agenda, los representantes de los Países Miembros hicieron sendas presentaciones sobre los avances logrados en la Implementación del Código PBIP y las enmiendas al Convenio SOLAS 74.

Las presentaciones de los países constan por escrito y conforman el **Anexo 04** del presente informe.

La Presidencia y la Secretaría General expresaron la complacencia porque en las presentaciones de cada uno de los países se había puesto de manifiesto los avances alcanzados que han culminado con la implementación y práctica del Código PBIP en el tiempo determinado por dicho instrumento internacional.

Punto 3

Evaluación y Perspectivas sobre la realización de nuevos Coloquios Portuarios. Coordinación con la Comisión Interamericana de Puertos (CIP-OEA)

La Secretaría General propuso que se evalúe la conveniencia de continuar realizando coloquios portuarios en la forma como hasta la fecha se han venido organizando, teniendo en cuenta que ya se han hecho en todos los países y que nuevamente bajo la presidencia del Perú se iniciaría un nuevo ciclo. Se considera conveniente evaluar también el impacto que los mismos han tenido y que no se haga la diferencia como hasta el momento se ha hecho entre coloquios portuarios y coloquios marítimos fluviales.

Después de un amplio debate se concluyó lo siguiente:

- Es conveniente continuar desarrollando los Coloquios dada la importancia de los mismos con un carácter académico y que vincule en su organización al país que ejerza la Presidencia del CAATA.

- Es necesario la proyección del CAATA trascienda de los medios relacionados con el sector acuático, de tal forma que se vea el liderazgo que ejerce a nivel andino en los temas acuáticos.
- Es necesario realizar alianzas estratégicas con el CIP-OEA y los organismos del Comité de Coordinación Técnica del IIRSA a fin de que aporten experiencias y conferencistas en el desarrollo de los mismos.
- Se debe utilizar una metodología en la cual los participantes puedan ser escuchados, y tenerse en cuenta sus observaciones. Por ejemplo a través de mesas de trabajo y plenarias, tal como se hizo en el evento sobre el convenio Puerta a Puerta.
- Se solicita que cada País recomiende los temas que se propondrían para los futuros coloquios. Colombia propone se analicen los inconvenientes para la aplicación del Código PBIP e insistir en el tema del transporte multimodal a fin de que tenga una mayor divulgación y se pueda mirar su dimensión vinculado a lo marítimo.
- Así mismo, se acoge la recomendación de que no se realicen independientemente, coloquios portuarios y de transporte marítimo-fluvial, sino conjuntamente y que en adelante se denominen Coloquios del Transporte Acuático.
- Finalmente la delegación de Perú, acepta asumir la organización del próximo Coloquio y solicitarán la participación activa de la CIP-OEA en coordinación con la Secretaría General

En fe de lo cual, los representantes de las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros participantes, suscriben el presente Informe, en la ciudad de Lima-Perú, a los seis días del mes de septiembre de 2004, recomendando que este documento se eleve a la consideración del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).

PRESIDENTE

BOLIVIA

COLOMBIA

ECUADOR

PERU

VENEZUELA

SECRETARIA GENERAL

Anexo 01

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

Antonio Apala Rodríguez

Agregado Naval

Embajada de Bolivia en el Perú

Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres

Marina Mercante

Teléfono: 00591-2-2432525 (La Paz)

Telefax: 4410188 (Lima)

E-mail: intermarbolivia@yahoo.com

apala55@hotmail.com

COLOMBIA

Vicealmirante Carlos Humberto Pineda Gallo

Director General

Dirección General Marítima -DIMAR

Dirección: Transversal 41 N° 27-50 CAN

Teléfono: (571) 220-0697

Fax: (571) 222-0695

E-mail: dimar@armada.mil.co

ECUADOR

Contralmirante Homero Arellano Lascano

Director General

Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

Dirección: Elizalde101 y Malecón

Telefono: (5934) 232-4230

Fax: (5932) 232-4714

E-mail: mmercan2@digmer.org

Guayaquil

Ingeniero José Roberto González Villacis

Jefe de Asuntos Internacionales

Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral

Dirección: Elizalde101 y Malecón

Teléfono: (5934) 2320400 ext.310 - 2320385

Telefax (5934) 2320385

E-mail: mmercan2@digmer.org

Guayaquil

Contralmirante Samuel Franco Castro

Secretario Técnico

Secretaría Técnica del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos

Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos

Dirección: Av. 9 de octubre N° 416 y Chile

Teléfono: (593-4) 2565317 – 2566868

Fax: (5934) 2561366

E-mail: sectec@telconet.net

Guayaquil

Jackeline Espinoza B

Secretaria
Funcionario de la DIGMER
Dirección General de la Marina Mercante y el Litoral
Dirección: Elizalde101 y Malecón
Teléfono: (5934) 232 -0400 – 232-0385
Telefax (5934) 2320385
E-mail: mmercan2@digmer.org

Jaime Camacho Barrera

Funcionario
Dirección de Negociaciones Internacionales
Ministerio de Comercio Exterior
Dirección: Av. Amazonas y Eloy Alfaro esquina
Teléfono: (5932)2548980
Fax: (5932)2527494
E-mail: jcamacho@micip-gov.ec
Quito

PERU

Lauro Johnny Márquez De Oliveira

Asesor
Coordinador de Asuntos Internacionales y Sectoriales
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: (511) 433-7188
Fax: (511) 433-7188
E-mail: lmarquez@mtc.gob.pe

Iván Llanos Vidal

Jefe de Telemática
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Dirección: Jirón Constitución150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4296536
Fax: (511) 4296536
E-mail: llano004@marina.mil.pe
Callao

César Alejandro Paredes Blanco

Jefe del Departamento de Material Acuático
Dirección de Control de Intereses Acuáticos
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
Dirección: Jr. Constitución150-Plaza Grau
Teléfono: (511)4296536
Fax: (511)4296536
E-mail: pared002@marina.mil.pe
Callao

José Antonio Pejovés Macedo

Asesor Legal
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: 4337188
Fax: 4337188
E-mail: jpejoves@mtc.gob.pe

Rossina Prieto Llanos

Asistente Legal
Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
Dirección: Jr. Constitución 150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4297278
E-mail: priet006@marina.mil.pe
Prieto.rl@pucp.edu.pe

Callao

Justo Raúl Romo Herrera

Asesor
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: (511) 433-5630
Fax: (511) 433-5630
E-mail: rromo@mtc.gob.pe

Pedro Terry Guillen

Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Consultor Externo de la Organización Marítima Internacional para América Latina
Dirección: Jr. Independencia 150
Teléfono: (511) 429-6495
Fax: (511) 429-6495
E-mail: terry001@marina.mil.pe
Callao

VENEZUELA

Freddy Angulo Bustillos

Presidente
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfono: (58212) 909-1432
Facsimile: (58212) 909-1429
E-mail: inea1@inea.gov.ve
Caracas

César Granados Miranda

Gerente de Puertos
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfonos: (58212) 5092827
Fax: (58212) 5092864
E-mail: cesargranados1@hotmail.com
Caracas

María Teresa Rodríguez Rodríguez

Jefe de la Secretaría Permanente del Consejo Directivo
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfonos: (58212) 5092870
Fax: (58212) 5092870
E-mail: romaryte@hotmail.com - inea11@inea.gov.ve
Caracas

Jorge Petit Medina

Tercer Secretario
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección: Carmelitas 1010-A
Teléfonos: (58212) 806-4437
Fax: (58212) 806-4438
E-mail: jpetit25@hotmail.com
Caracas

SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Dirección: Av. Paseo de la República 3895-Lima 27-Perú
Teléfonos: (511) 411 1400
Fax: (511) 221 3329

Hernando Arciniegas Serna

Coordinador
Anexo: 1410
E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente
Anexo: 1454
E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

Guillermo Lecaros

Gerente
Anexo: 1461
E-mail: glecaros@comunidadandina.org

Ronnie Pacheco-Gamboa

Estadística
Anexo: 2003
E-mail: rpacheco@comunidadandina.org

Anexo 02

VIII. REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO PERMANENTE SOBRE ASUNTOS PORTUARIOS DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE ACUATICO (CAATA)

(Lima, 06 de septiembre de 2004)

Avance de la implementación de la estrategia sobre Facilitación Marítima- Portuaria (Resolución CAATA N° XXV.EX-108).

La Autoridad Marítima Colombiana en virtud de las Resoluciones CAATA N° XI- 106 relativa a **“IMPULSAR EL CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO FAL/65 ENMENDADO Y LA CONFORMACIÓN DE LOS COMITES NACIONALES DE FACILITACION”** y No. XXV.EX108 con la cual se aprueba la Estrategia de Facilitación Marítima-Portuaria, se permite informar que Colombia:

Mediante Ley 17 de 1991 aprobó el Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional de 1965, Enmendado.

En Colombia, la Dirección General Marítima lideró a partir del año 2000, la realización de reuniones interinstitucionales, con un promedio de asistencia de 21 personas por reunión.

Lo anterior generó la creación del Comité Nacional de Facilitación Marítima y Portuaria – CNFMYP el cual ha venido trabajando regularmente reuniéndose dos veces cada año. A la fecha y teniendo en cuenta los alcances que han adquirido los temas tratados, como el interés de los miembros de éste, se tiene proyectado un Decreto que lo institucionalice y el cual deberá estar siendo aprobado en el término de seis meses, dependiendo de la gestión que se alcance.

El CNFMYP está compuesto por las siguientes las siguientes entidades:

El Ministro de Relaciones Exteriores, o su representante;
El Ministro de la Protección Social, o su representante;
El Ministro de Transporte, o su representante;
El Ministro de Comercio, Industria y Turismo, o su representante;
El Comandante de la Armada Nacional – Comando de Guardacostas, o su representante;
El Director de la Policía Nacional – Dirección de Antinarcóticos, o su representante;
El Director de la Policía Fiscal y Aduanera, o su representante;
El Director del Departamento Nacional de Planeación, o su representante;
El Director del Departamento Administrativo de Seguridad, o su representante;
El Director General Marítimo, o su representante;
El Director de Impuestos y Aduanas Nacionales, o su representante;
El Superintendente de Puertos y Transporte, o su representante;
El Director Nacional de Estupefacientes, o su representante;
El Director del Instituto Colombiano Agropecuario, o su representante;
El Director del Fondo Nacional de Estupefacientes, o su representante;
El Superintendente de Sociedades, o su representante;
El Superintendente de Industria y Comercio, o su representante;
El Presidente del Consejo Colombiano de la Logística de la Distribución; o su representante;

Asociación de Agentes Navieros
Sociedades Portuarias
Representación de los Armadores

El CNFMYP está estructurado a manera de subcomités que desarrollan áreas temáticas y ofrecen un mecanismo ágil para la discusión y concertación de procedimientos. Los subcomités son:

- 1.Subcomité de Transporte Multimodal
- 2.Subcomité de Procedimientos Interinstitucionales.
- 3.Subcomité de Capacitación y Titulación.
- 4.Subcomité de Control Precursores Químicos y Estupefacientes.
- 5.Subcomité de Actos Ilícitos y Piratería.
- 6.Subcomité de Supervisión Marítima y Portuaria.

Así mismo se ha instado para que cada Capitanía de Puerto coordine y lidere su respectivo Comité Regional de Facilitación Marítima y Portuaria – CRFMYP - que tiene una comunicación directa y permanente con el Comité Nacional de Facilitación Marítima y Portuaria.

Dentro de las labores que ha desarrollado el CNFMYP están:

- El aporte de información para la realización del diagnóstico de la situación de implementación del Convenio FAL en Colombia, con el propósito de:
 - Enviar el informe correspondiente a OMI;
 - Tomar las acciones y decisiones correspondientes en cuanto a la minimización de falencias en la implementación;
 - Modificar, unificar y/o armonizar procedimientos entre las diferentes autoridades públicas.
- La colaboración en conceptos y experiencias a la Autoridad Marítima Colombiana para el trabajo de modificación y actualización de la Resolución OMI A.872(20), la cual se constituyó en propuesta de Colombia ante el 31 período de sesiones del Comité de Facilitación OMI titulándose “NORMAS DE PREVENCIÓN DEL TRÁFICO ILÍCITO DE ESTUPEFACIENTES Y CONTROL DEL DESVÍO DE PRODUCTOS QUÍMICOS”, la cual será estudiada para futura aprobación de la XXIV Asamblea de la OMI.
- La colaboración en conceptos y experiencias a la Autoridad Marítima Colombiana, para la presentación de una propuesta de Colombia ante el 31 período de sesiones del Comité de Facilitación Marítima de la OMI, realizado en el mes julio de 2004 en Londres, en donde se buscaba la unificación de los procedimientos para facilitar el arribo y zarpe de los buques (Formato único de arribo y zarpes).

Por otro lado, la Dirección General Marítima como coordinadora y líder del CNFMYP se encuentra desarrollando la redacción del proyecto de decreto sobre arribos y zarpes, en el cual está inmerso el espíritu de FAL, ya que se establecerá como requisito la utilización de los formatos OMI.

Para finalizar, DIMAR entendiendo que la divulgación permanente y actualizada del Convenio es una garantía para su correcta aplicación ha elaborado una publicación digital con todas las enmiendas insertadas en el Instrumento Internacional, la cual ha sido entregada a todos los miembros del CNFMYP y del CRFMYP.

Identificación del Nivel Actual de aplicación del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional FAL - 65 País Miembro Venezuela.						
Capítulo I - Definiciones y Disposiciones Generales.		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
B. Disposiciones Generales		FOC	FD	FIFD	DD	DOC
Normas	Prácticas Recomendada	Mejoramiento Continuo	Prioridad Baja	Prioridad Media	Prioridad alta	Prioridad Crítica
1.1 Las autoridades públicas exigirán en todos los casos únicamente los datos indispensables, reduciendo su número a un mínimo.	<p>1.1.1. Las autoridades públicas deben tener en cuenta las consecuencias que lo que respecta a la facilitación pueden derivarse de la introducción de técnicas de tratamiento y transmisión de datos y deben estudiar estas en colaboración con los propietarios de buques y todas las demás partes interesadas.</p> <p>1.2 Las autoridades publicas podrán fusionar en uno o más documentos siempre que sea posible y cuando deellos se derive una facilitación apreciable.</p> <p>1.3 Medidas y procedimientos con fines de seguridad o control de estupefaciente han de ser eficaces y siempre que sea posible deben utilizarse técnicas avanzadas entre ellas tratamiento automático de datos.</p>	Se dispone de un diseño para ser implantado en el INEA como Plataforma tecnológica para el Sistema de Información del Estadística del Transporte Acuático (SINET)				
C. Técnica tratamiento electrónico de datos						
	1.4 Las autoridades publicas al introducir la técnica de tratamiento y de intercambio electrónico de dato deben instar a las empresas privadas al intercambioelectrónico de datos de conformidadcon las normas internacionales.					
1.5. Las autoridades públicas aceptarán cualquiera de los documentos exigidos para el despacho de buque, cuando se hayan preparados mediante técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de dato con arreglo a las normas internacionales.						
1.6. Las autoridades públicas al introducir las técnicas de tratamiento de intercambio electrónico de dato para el despacho de buque, limitarán la información que deban						

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
exigir a la que prescribe las disposiciones pertinentes de este anexo.						
1.8 Las autoridades públicas, cuando introduzcan técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos para el despacho de buques, fomentarán su utilización, sin exigirla, por los armadores y otras empresas interesadas.	<p>1.7. Cuando se planifique, introduzca, o modifiquen técnicas de tratamiento o de intercambio electrónico de dato para el despacho de buque, las autoridades públicas procuraran:</p> <p>a) ofrecer a todas las partes interesadas desde el comienzo, la oportunidad de realizar consultas;</p> <p>b) evaluar los procedimientos actuales y eliminar los que sean innecesarios;</p> <p>c) determinar los procedimientos que deban formalizarse;</p> <p>d) utilizar al máximo posible las recomendaciones de las Naciones Unidas y las normas pertinentes de la ISO;</p> <p>e) adaptar dichas técnicas a las aplicaciones multimodales;</p> <p>y</p> <p>f) tomar las medidas necesarias para minimizar el coste de implantación de dichas técnicas por los armadores y otras empresas privadas</p>					
Capítulo 2- Llegada, permanencia y salida de buques						
Disposiciones Generales						
2.1 Las autoridades públicas no exigirán a la llegada o salida de buques a los cuales se aplica el convenio más, que la entrega de los documentos previsto en el presente capítulo:			<i>Las autoridades públicas involucradas solicitan en la visita la documentación</i>			

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
Estos documentos son . La declaración general . La declaración de carga . La declaración de provisiones del buque . La declaración de efectos de la tripulación . La lista de la tripulación . La lista de pasajeros . El documento exigido al correo por el Convenio Postal Universal . La declaración marítima de sanidad	2.1.1 Los Gobiernos Contratantes no exigirán formalidades ni derechos consulares en relación con los documentos requeridos para el despacho de buques.	<i>Se utiliza el Formato HOJA DE VISITA, unificado según la OMI, el cual se implementó en todas las Capitanías</i>	<i>establecida en el Convenio.</i>			
Contenido y objeto de los documentos						
2.2 La declaración general será el documento básico en el que figure la información exigida por las autoridades públicas a la llegada y salida referente al buque.	2.2.1 El mismo formulario de declaración general debe ser aceptado tanto a la llegada como a la salida del buque. 2.2.2. En la declaración general las autoridades publicas no deben exigir más que los siguientes datos.					
2.2.3 Las autoridades públicas aceptarán la declaración general fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier	. Nombre y descripción del buque . Nacionalidad del buque . Pormenores relativos a la matrícula . Pormenores relativos al arqueo . Nombre del capitán . Nombre y dirección del agente del buque . Descripción somera de la carga . Número de los tripulantes . número de pasajeros . Pormenores someros referentes al viaje . Fecha y hora de llegada o fecha de salida . Puerto de llegada o de salida . Situación del buque en el puerto					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>otrapersona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.</p> <p>2.3 La declaración de carga será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida referentes a la carga. Sin embargo, los por menores referentes a mercancías peligrosos pueden ser exigidospor separado.</p>	<p>2.3.1 En la declaración de carga las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos.</p> <p>a) a la entrada</p> <ul style="list-style-type: none"> . Nombre y nacionalidad del buque . Nombre del capitán . Puerto de procedencia . Puerto donde esta redactada la declaración . Marcas y números; número y tipo de bultos cantidad y descripción de la mercancía . Número de los documentos de transporte de la carga destinada a ser desembarcada en el puerto en cuestión. 	<p>El Sistema de Aduana a través del SENIAT, está automatizado</p>				
	<p>. Puertos en los cuales la carga que permanece a bordo será desembarcada</p> <ul style="list-style-type: none"> . Primeros puertos de embarques de las mercancías cargadas según los documentos de transporte multimodal o conocimientos de embarque directos <p>b) a la salida</p> <ul style="list-style-type: none"> . Nombre y nacionalidad del buque . Nombre del Capitán . Puerto de destino . Para las mercancías cargadas en el puerto en cuestión: marcas y números; número y tipo de bultos; cantidad y descripción de las mercancías . Número de los documentos de transporte de la carga embarcada en el puerto en cuestión 					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>2.3.3 Las autoridades públicas aceptarán la declaración de carga fechada y firmada por el capitán, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública</p> <p>2.3.4 Las autoridades públicas aceptarán un ejemplar del manifiesto del buque, en lugar de la declaración de carga, a condición de que contenga al menos los datos prescritos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2. Y que este fechado y firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3</p>	<p>2.3.4.1 Como posibilidad distinta a lo estipulado en la norma 2.3.4, las autoridades públicas podrán aceptar un ejemplar del documento de transporte firmado o autenticado de acuerdo con la norma 2.3.3, o una copia certificada del mismo, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo permiten.</p>	<p><i>IDEM</i></p>	<p><i>IDEM</i></p>			
<p>2.3.5 Las autoridades publicas permitirán que los bultos no incluidos en el manifiesto y en posesión del capitán se omitan de la declaración de carga a condición de que se faciliten por separado los pormenores de tales bultos</p> <p>2.4 La declaración de provisiones del buque será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas referente a las provisiones del buque a la llegada y salida.</p> <p>2.4.1 Las autoridades públicas aceptarán la declaración de provisiones del buque, fechada y firmada por el capitán o por un oficial del buque debidamente autorizado por el capitán que tenga conocimiento personal de dichas</p>	<p>y si los datos previstos en la práctica recomendada 2.3.1 y en la norma 2.3.2 que no figuren en dichos documentos se consignan en otro lugar debidamente certificado.</p>					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>provisiones, o autenticado de una manera aceptable para la autoridad pública competente.</p> <p>2.5 La declaración de efectos de la tripulación será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas referentes a los efectos de la tripulación. No será exigida a la salida.</p> <p>2.5.1 Las autoridades públicas aceptarán la declaración de efectos de la tripulación, fechada y firmada por el capitán del buque o por un oficial debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente. Las autoridades públicas pueden exigir igualmente que cada tripulante ponga su firma, o una marca distintiva en caso de no poder hacerlo, junto a la declaración relativa a sus efectos.</p>						
<p>2.6 La lista de la tripulación será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque referentes al número y composición de su tripulación.</p> <p>2.6.1 En la lista de la tripulación, las autoridades públicas no exigirán más que los datos siguientes.</p> <ul style="list-style-type: none"> . Nombre y nacionalidad del buque . Apellido (s) . Nombre (s) . Nacionalidad . Grado o funciones . Fecha y lugar de nacimiento . Clase y número del documento de identidad . Puerto y fecha de llegada . Lugar de procedencia 	<p>2.5.2 Normalmente las autoridades públicas sólo deben exigir pormenores de los efectos de la tripulación que sean imponibles o estén sujetos a prohibiciones o restricciones.</p>	<i>IDEM</i>				

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>2.6.2 Las autoridades públicas aceptarán la lista de la tripulación, fechada y firmada por el capitán o por cualquier otro oficial del buque debidamente autorizado por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente.</p> <p>2.6.3 Normalmente las autoridades públicas no exigirán la presentación de una lista de la tripulación en cada puerto de escala cuando el buque que preste servicio ajustándose a un itinerario regular haga en un mismo puerto por lo menos una vez dentro de un plazo de 14 días y siempre que no se haya modificado la tripulación, en cuyo caso se presentará, de manera aceptable para las autoridades públicas apropiadas, una declaración en la que se indique que " No hubo</p>						
<p>2.7 La lista de pasajeros será el documento básico en el que figuren los datos requeridos por las autoridades públicas a la llegada y salida del buque referentes a los</p>	<p>2.6.4 En las circunstancias expuestas en la norma 2.6.3, y cuando haya habido pequeñas modificaciones en la tripulación, las autoridades públicas no exigirán normalmente la presentación de una lista nueva y completa de la tripulación, sino aceptar la existente con una indicación de las modificaciones efectuadas.</p> <p>2.7.1 Las autoridades públicas no deben exigir listas de pasajeros en travesías cortas o en servicios mixtos marítimos ferroviarios entre países vecinos.</p> <p>2.7.2 Las autoridades públicas no deben exigir tarjetas de embarco o desembarco, además de las listas de pasajeros cuyos nombres figuren en dichas listas. Sin embargo, cuando las autoridades públicas se enfrenten con problemas especiales que constituyan un grave peligro para la salud pública, se podrá exigir que una persona que efectúe un viaje internacional facilite a la llegada, por escrito, su</p>					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	<p>dirección en el lugar de destino.</p> <p>2.7.3 En la lista de pasajeros, las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos.</p> <ul style="list-style-type: none"> . Nombre y nacionalidad del buque . Apellido (s) . Nombre (s) . Nacionalidad . Fecha de Nacimiento . Lugar de Nacimiento . Puerto de embarco . Puerto de desembarco . Puerto y fecha de llegada del buque 					
<p>2.7.5 Las autoridades públicas aceptarán la lista de pasajeros fechada y firmada por el capitán del buque, el agente del buque o cualquier otra persona debidamente autorizada por el capitán, o autenticada de una manera aceptable para la autoridad pública competente</p> <p>2.7.6 Las autoridades públicas procurarán que los propietarios de buques les notifiquen a la llegada del buque la presencia de todo polizón descubierto a bordo.</p>	<p>2.7.4 La lista establecida por los propietarios de buques para su propio uso debe ser aceptada en lugar de la lista de pasajeros a condición de que contenga por lo menos los datos exigidos de conformidad con la práctica recomendada 2.7.3 y que esté fechada y firmada o autenticada de conformidad con la norma 2.7.5</p> <p>2.7.6.1 Cuando los documentos de un polizón no estén en regla, las autoridades públicas expedirán, siempre que sea posible y en la medida compatible con la legislación y las prescripciones de seguridad nacionales, una carta de envío a la que adjuntará una fotografía del polizón y cualquier otra información importante. La carta, en la que se autorice la devolución del polizón al puerto de origen por cualquier medio de transporte y se especifique cualquier otra condición impuesta por las</p>					<p><i>Se aplica a través de los funcionarios de Inmigración, se diligenciaron correctivos por parte del INEA, para fortalecer lo establecido en el Convenio. En virtud de algunas fallas detectadas que están en vías de solucionarse.</i></p>

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	autoridades, será entregada al propietario del buque o al armador que sea responsable de la devolución del polizón. Esta carta llevará la información que necesite las autoridades en los puntos de tránsito y en el punto original de embarque.					
2.8 Las autoridades públicas no exigirán ninguna declaración escrita con respecto al correo a la llegada y salida del buque, con excepción de la preescrita en el Convenio Postal Universal						
2.9 La declaración marítima de sanidad será el documento básico en el que figuren los datos exigidos por las autoridades sanitarias del puerto referentes al estado sanitario abordo del buque durante el viaje y a su llegada al puerto.						
C Documentos a la llegada						
2.10 A la llegada a puerto del buque, las autoridades publicas no existiran mas que los documentos siguientes . 5 ejemplares de la declaracion general . 4 ejemplares de la declaracion de carga . 4 ejemplares de la declaracion de provisiones del buque . 2 ejemplares de la declaracion de efectos de la tripulacion . 4 ejemplares de la lista de la tripulacion . 4 ejemplares de la lista de pasajeros . 1 ejemplar de la declaracion maritima de sanidad						
D Documentos a la salida						
2.11 A la salida de puerto del buque, las autoridades públicas no exigirán mas que los documentos siguientes .5 ejemplares de la declaración general .4 ejemplares de la declaracion de carga						

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
.3 ejemplares de la declaración de provisiones del buque .2 ejemplares de la lista de la tripulación .2 ejemplares de la lista de pasajeros 2.11.1 En lo que respecta a la carga que ha sido objeto de una declaración a la llegada a puerto y que permanece a bordo, no se exigirá una nueva declaración de carga a la salida del mismo puerto.						
2.11.3 Cuando las autoridades públicas requieran información relativa a la tripulación de un buque a la salida, se aceptará el ejemplar de la lista de la tripulación presentada a la llegada si está firmada de nuevo y si da cualquier modificación que haya tenido lugar en el número y composición de la tripulación o indica que no ha tenido lugar ninguna modificación.	2.11.2 Las autoridades públicas no deben exigir declaración separada para las provisiones del buque ni para aquellas que han sido objeto de una declaración de llegada, ni para las provisiones embarcadas en el puerto y cubiertas por otro documento aduanero presentado en dicho puerto.					
2.12 Los numeros que figuran en la serie 2.12 se reservan para uso futuro						
E Escalas consecutivas en dos o mas puertos del mismo Estado						
	2.13 Teniendo en cuenta las formalidades efectuadas a la llegada de un buque al primer puerto de escala dentro del territorio de un Estado, las formalidades y documentos exigidos por las autoridades públicas en toda escala ulterior del mismo país, sin escala intermedia en otro país, deben reducirse a un mínimo.	Los mismos documentos que se exigen a la llegada, se siguen exigiendo en los demás Puertos Nacionales				
F Tramitación de documentos						
	2.14 Las autoridades públicas, siempre que sea posible, deben aceptar los documentos que se refiere el presente anexo, con la excepción de los mencionados en la norma 3.7 cualesquiera que sea el idioma en que la información este redactada, entendiéndose que las autoridades públicas podrán exigir una traducción escrita u oral a alguno de los idiomas oficiales de su país		IDEM	No existe una norma o procedimiento unificado aplicable a este caso en particular		No existe una norma o procedimiento unificado aplicable a este caso en particular

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
2.15 Las autoridades públicas aceptarán la información transmitida por cualquier medio legible y comprensible, incluidos los documentos manuscritos con tinta o lápiz indeleble o los producidos por técnicas de tratamiento automático de datos.	o de la Organización cuando lo estimen necesario.					
2.15.1 Las autoridades públicas aceptarán, cuando se requiera, una firma manuscrita, en facsimil, formada por perforaciones, estampa, en símbolo o producida por cualquier otro medio mecánico o electrónico, si dicha aceptación no contraviene las leyes nacionales. La autenticación de la información presentada sobre medios que no sean papel se hará en una forma aceptable para la autoridad pública interesada. 2.16 Las autoridades públicas del país de cualquier puerto previsto de llegada, descarga o tránsito no exigirán que ninguno de los documentos mencionados en el presente capítulo y relativos al buque, la carga, las provisiones del buque, los pasajeros o la tripulación este legalizados, verificado, autenticado o refrendado por uno de sus representantes en el extranjero. Esta disposición no significa en modo alguno que se impida exigir la presentación del pasaporte y otro documento de identidad a un pasajero o tripulante para visarlo o con fines análogos.						
G Errores en los documentos: Sanciones						
2.17 Las autoridades públicas autorizarán la corrección de errores en los documentosa que hace referencia el anexo sin demorarla salida del buque en los casos siguientes:cuando estén satisfechas de que los errores han sido cometidos por inadvertencia, no son de índole grave, no son debidos a negligencia repetida y han cometidos sin intención de infringir la leyes o reglamentos, a condición de que dichos errores sean reparados antes de terminar el control de documentos y rectificadossin dilación.	Se permite en los documentos la corrección de errores, específicamente en los casos que señala el Convenio					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
2.18 Si se encuentran errores en los documentos a que hace referencia el anexo, que hayan sido firmados por el capitán o el propietario del buque o en nombre de estos, o						
autenticados, no se impondrán sanciones hasta que se haya dado la oportunidad de demostrar ante las autoridades publicas que los errores han sido cometidos por de gravedad, no son debidos a negligencia repetida y han sido cometidos sin intención de infringir leyes o reglamentos.						
H Medidas especiales de facilitacion aplicables a los buques que hagan escalas de emergencia a fin de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, u otras personas que necesiten asistencia medica						
2.19 Las autoridades públicas recabarán la la cooperación de los propietarios de buques a fin de garantizar que, cuando un buque se proponga hacer una escala con el solo objeto de desembarcar tripulantes y pasajeros enfermos o heridos, u otras personas que requieren asistencia médica de urgencia, el capitán avise de tal propósito a las autoridades públicas con la mayor antelación posible, dando información lo más completa posible acerca de la enfermedad o lesión de que se trate y de la identidad y condición jurídica de las personas afectadas. 2.20 Antes de la llegada del buque, las autoridades públicas informarán al capitán, por radio a ser posible, pero en todo caso por losmedios más rápidos disponibles, de los documentos y trámites necesarios para que los enfermos o heridos sean desembarcados con prontitud y el buque sea despachado sin demora. 2.21 Las autoridades públicas darán prioridad de atraque a los buques que hagan escala con ese fin y se propongan salir otra vez inmediatamente, si el estado de la persona enferma o las condiciones del mar no permiten un desembarco seguro en la rada o en los accesos al puerto. 2.22 A los buques que hagan escala con ese fin y se propongan salir otra vez		<i>Está establecido en el Convenio SOLAS, siendo Venezuela signatario aplica para nuestro País y se establecerán las medidas especiales pertinentes, cuando el caso lo requiera</i>	<i>IDEM</i>			

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
inmediatamente las autoridades públicas no les exigirán normalmente los documentos mencionados en						
la 2.1, a excepción de la declaración marítima de sanidad y, de ser indispensable la declaración general. 2.23 Si las autoridades públicas exigen la declaración general, dicho documento no contendrá más información que la prescrita en la práctica recomendada 2.2.2 y a ser posible contendrá menos. 2.24 Siempre que las autoridades públicas preceptúen medidas de control aplicables a la llegada de un buque antes de ser desembarcados los enfermos o heridos, la asistencia médica de urgencia se antepondrá a dichas medidas de control. 2.25 Cuando se exijan garantías o compromisos en cuanto al pago de los gastos de la asistencia médica prestada, o del traslado o repatriación de los enfermos o heridos, no se impedirá ni retrasará dicha asistencia mientras se gestiona la obtención de tales garantías o compromisos. 2.26 La asistencia médica de urgencia y las medidas de protección de la salud pública se antepondrán a todas las medidas de control que puedan aplicar las autoridades públicas en relación con los enfermos o heridos desembarcados.						
Capítulo 3 Llegada y salida de personas A Documentos y formalidades de llegada y salida						
3.1 Un pasaporte válido constituirá el documento básico que facilite a las autoridades públicas, a la llegada o salida del buque, la información referente al pasajero.	3.1.1 Los Estados Contratantes deben establecer en la medida de lo posible, por acuerdo bilateral o multilateral, la aceptación de documentos oficiales de identidad en vez de pasaportes.	<i>Actualmente aplica por parte del Ministerio de Relaciones Interiores a través de los funcionarios de Onidex. Se establecen mecanismos eficientes</i>		<i>Se requiere revisar con las autoridades de Onidex, los Convenios que se requieran suscribir para poder cumplir .</i>		
3.2 Las autoridades públicas tomarán medidas para que los pasaportes de los pasajeros, y otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, no sean controlados		<i>y expeditos para</i>				

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>más que una vez por las autoridades de inmigración, tanto a la llegada como a la salida. Además, podrá exigirse la presentación de dichos pasaportes u otros documentos oficiales de identidad con fines de verificación o de identificación en relación con los trámites de aduana u otros trámites a la llegada y la salida.</p> <p>3.3 Después de la presentación de pasaportes u otros documentos oficiales de identidad aceptados en su lugar, las autoridades públicas restituirán estos documentos inmediatamente tras su verificación y no los retendrán con fines de control suplementario excepto si se pone un obstáculo cualquiera a la admisión de un pasajero en el territorio.</p> <p>3.3.1 Cada Estado Contratante se asegurará de que las autoridades públicas se incautaron los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o falsos de las personas no admisibles. Tales documentos se retirarán de la circulación y se devolverán a las autoridades competentes cuando sea posible. En su lugar, el Estado que haya confiscado el documento expedirá una carta de envío (En el apéndice 4 figura un posible modelo de carta de envío) a la que se adjuntará si es posible, una fotocopia de los documentos de viaje falsificados, así como cualquier otra información importante. La carta de envío y su documentación adjunta se entregarán al armador, que sea responsable de la devolución de la persona no admisible. Esta documentación servirá para facilitar información a las autoridades del punto de tránsito y del punto original de embarque</p> <p>3.3.2 Los Gobiernos Contratantes aceptarán examinar el caso de las personas rechazadas en su punto de desembarque cuando se las haya considerado no admisibles, si dichas hubieran embarcado en su territorio. Los Gobiernos Contratantes no devolverán dichas personas al país en que se las haya considerado anteriormente no admisibles.</p>		<p><i>controlar esta actividad las 24 horas en los Puertos que reciben Tráfico Internacional.</i></p> <p><i>Para los casos de la Tarjeta de embarco y desembarco, aplica a través de Onidex con el funcionario designado</i></p>	<p><i>Aplica en estos casos</i></p>			
	3.3.3 La obligación del propietario del buque de transportar a una persona fuera del territorio de					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	<p>un Estado cesara en el momento en que dicha persona haya sido admitida definitivamente en ese Estado</p> <p>3.3.4 Los Gobiernos Contratantes y los propietarios de buques cooperarán, siempre que sea posible, para determinar la validez y autenticidad de los pasaportes y visados.</p> <p>3.4 Las autoridades públicas no deben exigir de los pasajeros el embarco o desembarco, o de los propietarios de buques que los representen, información escrita que complemente o duplique la que ya figura en su pasaportes o documentos oficiales de identidad, a menos que sea necesario completar cualquiera de los documentos a que se refiere el presente anexo.</p> <p>3.5 Las autoridades públicas que exijan de los pasajeros, el embarco o desembarco información escrita suplementaria que no tenga por objeto completar los documentos a que se refiere el presente anexo, deben limitar las preguntas para identificar mejor a los pasajeros a los puntos indicados en la práctica recomendada 3.6 (tarjeta de embarco y desembarco). Dichas autoridades aceptarán la tarjeta de embarco y desembarco rellena por el pasajero sin exigir que sea cumplimentada o controlada por el propietario del buque. Se debe aceptar la tarjeta escrita a mano en forma legible, a menos que se especifiquen caracteres de imprenta. No debe exigirse a cada pasajero más que un ejemplar de la tarjeta de embarco o desembarco, incluidas copias simultaneas en papel carbón</p>	<p><i>IDEM</i></p> <p><i>IDEM</i></p>				
	<p>3.6. Las autoridades públicas no deben exigir más que los siguientes datos para la tarjeta de embarco o desembarco:</p> <ul style="list-style-type: none"> . Apellido (s) . Nombre (s) . Nacionalidad . Número de pasaporte u otro documento oficial de identidad . Fecha de Nacimiento 					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
3.7 Cuando las personas a bordo deban demostrar que están protegidas contra la fiebre amarilla, las autoridades públicas aceptarán el certificado internacional de vacunación o revacunación en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional	<ul style="list-style-type: none"> . Lugar de Nacimiento . Profesión . Puerto de embarco o desembarco . Sexo . Dirección en el lugar de destino . Firma 	<p>Aplica actualmente dentro de las políticas existentes de tráfico de Inmigrantes</p>	<p>Los Barcos turísticos tienen prioridad.</p>			
	<p>3.8 El reconocimiento médico de las personas a bordo de un buque o que se desembarque de él debe limitarse, por regla general, a los que proceden de una región infectada por una de las enfermedades de cuarentena dentro del periodo de incubación de la enfermedad (como esta previsto en el Reglamento Sanitario Internacional) No obstante tales personas pueden ser sometidas a un reconocimiento médico suplementario, según las disposiciones de dicho Reglamento</p> <p>3.9 Las autoridades públicas deben normalmente efectuar la inspección aduanera de equipajes acompañados de los pasajeros a la llegada por muestreo o selección. En la medida de lo posible no se exigirá declaración escrita para los equipajes acompañados de los pasajeros</p>					
	<p>3.9.1 Siempre que sea posible las autoridades públicas suprimirán la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida, sin obviar por ello la posible necesidad de imponer medidas de seguridad apropiadas</p> <p>3.9.2 Cuando la inspección de equipajes acompañados de los pasajeros a la salida no</p>					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>3.10 Un documento de identidad de personal marítimo válido o un pasaporte será el documento básico que facilite a las autoridades publicas, a la llegada o salida de un buque, los datos sobre cada uno de los tripulantes.</p> <p>3.10.1 En el documento de identidad de personal marítimo las autoridades públicas no exigirán mas que los datos siguientes: . Apellido (s) . Nombre (s) . Fecha y lugar de nacimiento . Senas particulares . Fotografía de identidad (certificada) . Firma fecha de expiracion (si procede) . Autoridad publica que ha expedido el documento</p> <p>3.10.2 Cuando el personal marítimo deba entrar o salir de un país en calidad de pasajero por cualquier medio de transporte, ya sea: a) para incorporarse a su buque o trasladarse a otro buque; o b) en tránsito para incorporarse a su buque en otro país, regresar a su país o por cualquier otro motivo aprobado por las autoridades del país en cuestión las autoridades públicas aceptarán el documento de identidad de personal marítimo válido, en lugar del pasaporte, cuando este garantice a su titular la readmisión en el país que lo ha expedido.</p>	<p>pueda ser evitada del todo, dicha inspección se hará normalmente por muestreo o selección.</p>	<p><i>Aplica por parte de la Autoridad Marítima</i></p>				
	<p>3.10.3 Las autoridades públicas no deben exigir normalmente a los tripulantes la presentación de documentos de identidad individuales ni datos complementarios del documento de identidad de personal marítimo que no sean los que figuran en la lista de la tripulación.</p>		<p><i>Los Barcos turísticos tienen prioridad.</i></p>			
B Medidas para facilitar el despacho de la carga, de los pasajeros, la tripulación y los equipajes						
	<p>3.11 Las autoridades públicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, deben tomar las</p>	<p><i>Aplica a través del Seniat, quien tiene un</i></p>	<p><i>Los Pasajeros y la tripulación se controlan con las</i></p>			

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	medidas oportunas para que fluya bien el tráfico portuario y quepa despachar rápidamente a los pasajeros, tripulantes y equipajes y deben habilitar personal suficiente y comprobar que hay instalaciones adecuadas, prestando atención especial a los medios de carga, descarga y conducción de equipajes (incluida la utilización de medios mecanizados) hasta los puntos en que los pasajeros sufren frecuentemente retrasos. Cuando sea necesario, habrán de tomarse medidas para que los pasajeros y tripulantes puedan hacer bajo techo el trayecto desde el buque hasta los puntos de control de pasajeros y tripulantes. Estas medidas e instalaciones deben ser flexibles y capaces de ampliación para adaptarse a las mayores medidas de seguridad en situaciones de intensificación del	Mecanismo Automatizado para controlar y unificar el despacho de la carga.	autoridades de Inmigración			
	3.11.1 Las autoridades publicas deben: a) con la cooperacion de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, adoptar medidas apropiadas para establecer: I) un metodo de conduccion individual y continuo de pasajeros y equipajes; ii) un sistema que permita a los pasajeros identificar y retirar rapidamente sus equipos facturados tan pronto como lleguen a la zona donde pueden ser reclamados; iii) instalaciones y servicios adecuados para los pasajeros de edad avanzada o impedidos: b) procurar que las autoridades portuarias tomen todas las medidas necesarias para: I) habilitar accesos faciles y rapidos de los pasajeros y sus equipajes a los medios de transporte locales; ii) que los locales en los que tengan que presentarse las tripulaciones con fines de control administrativo sean facilmente accesibles y esten lo mas cerca posible unos de otros 3.11.2 Las autoridades públicas, a fin de acelerar el despacho deben considerar la			Aplica pero se requiere establecer procedimientos unificados		

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
3.12 Las autoridades públicas deben exigir a los propietarios de buques que procuren que el personal del buque tome las medidas para ayudar al cumplimiento rápido de las formalidades para pasajeros y tripulación. Tales medidas pueden consistir en: a) enviar a las autoridades públicas interesadas un mensaje que indique de antemano la hora prevista de llegada, así como la información sobre toda modificación de horario, incluido el itinerario del viaje si esta información puede afectar las formalidades de inspección. b) tener preparados los documentos de a bordo para un examen rápido c) preparar las escalas u otros medios de desembarco mientras el buque se dirige al puerto de atraque o de fondeo d) organizar rápidamente la reunión y presentación de las personas a bordo, con los documentos necesarios para la inspección, y a tal fin tomar medidas para relevar a los de máquinas o en cualquier otro lugar del	posibilidad de introducir el sistema de doble circuito para el despacho de pasajeros con su equipaje y vehículos privados de carretera					
vease la práctica recomendada 11 y apéndice II del anexo F3 del Convenio de Kioto						
	3.13 En los documentos relativos a los pasajeros y a la tripulación, los apellidos deben consignarse en primer lugar. Cuando se hace uso de los apellidos paterno y materno, el paterno debe preceder al materno. En el caso de las mujeres casadas, cuando se hace uso del apellido paterno del marido y de la mujer, el del marido debe preceder al de la mujer 3.14 Las autoridades públicas aceptarán, sin retraso injustificado, a las personas a bordo de un buque para verificar su admisibilidad en el territorio de un Estado 3.15 Las autoridades públicas no impondrán sanciones a los propietarios de buques en los casos en que dichas autoridades juzguen insuficientes los documentos de control de un pasajero o si, por tal motivo, el pasajero o si, por tal motivo, el pasajero no puede ser	Aplica a través de los funcionarios de Inmigración		Se deben establecer los procedimientos y medidas especiales		

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
3.15.1 Las autoridades públicas invitarán a los propietarios de buques a que tomen todas las disposiciones razonables para que los pasajeros estén en posesión de todos los documentos de control exigidos por los Estados Contratantes.	admitido en el territorio del Estado. 3.15.2 Para que sean utilizadas en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, con objeto de facilitar y agilizar el tráfico marítimo internacional, las autoridades públicas establezcan o, cuando el asunto no entre en su jurisdicción, recomendaran a las entidades competentes de su país que establezcan señales y signos internacionales normalizados, elaborados o aceptados por la Organización en colaboración con otras organizaciones internacionales competentes, y que sean comunes, en la mayor medida posible, a todos los modos de transporte					
C Instalaciones especiales para el transporte marítimo de los pasajeros de edad avanzada y de los impedidos						
	3.16 Deben adoptarse medidas a fin de que los pasajeros con deficiencia de tipo auditivo y visual tengan fácil acceso a toda la información necesaria sobre seguridad y transporte. 3.17 Lo más cerca posible de las entradas principales del edificio de la estación marítima habrá puntos reservados para dejar y recoger a los pasajeros impedidos o de edad avanzada. Dichos puntos estarán indicados claramente con las señales adecuadas. No habrá obstáculos en las rutas de acceso. 3.18 Cuando el acceso a los servicios públicos sea limitado, se procurara en la mayor medida posible ofrecer servicios de transporte público accesibles y a un precio razonable, adaptando los servicios existentes y previstos, o estableciendo disposiciones especiales destinadas a los pasajeros que tengan 3.19 Se debe disponer lo necesario para que en las estaciones marítimas y a bordo de los buques, según proceda, existan instalaciones adecuadas a fin de permitir el embarco y desembarco de los pasajeros de edad avanzada y de los pasajeros impedidos en condiciones de seguridad					Se deben establecer los procedimientos y medidas especiales

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
D Facilitación para los buques dedicados a cruceros y los pasajeros de dichos buques						
<p>3.20 Las autoridades públicas darán libreplatica por radio a un buque dedicado acruceros si los responsables de la sanidad pública en el puerto al que se dirija, basándose en los datos que el buque les haya transmitido antes de la llegada, opinan que su entrada en puerto no va a causar ni propagar</p> <p>3.21 A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración general, la listade pasajeros y la lista de tripulantes en el primer puerto de llegada y en el ultimo puertode salida de un mismo Estado, a condiciónde que no se haya producido cambio alguno en las circunstancias del viaje</p>		<p><i>Se cumple para todos los casos</i></p>	<p><i>Se cumple para los casos de pasajeros en tránsito, a través de Inmigración - Onidex</i></p>			
<p>3.22 A los buques dedicados a cruceros sólo se les exigirá la declaración de provisiones del buque y la declaración de efectos de la tripulación en el primer puerto de llegada de un Estado.</p>	<p>3.24 Cuando un buque dedicado a cruceros permanezca en un puerto durante menos de 72h, los pasajeros en crucero sólo necesitarán visados en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas</p>					
<p>3.25 Las medidas de control de las autoridades públicas no demoraran mas de lo debido a los pasajeros en crucero</p> <p>3.26 Por lo general, y salvo que sea por razones de seguridad y para comprobar su identidad y admisibilidad, las autoridades públicas de inmigración no someterán a interrogatorios personales a los pasajeros en cruceros</p> <p>3.27 Si un buque dedicado a cruceros hace escala consecutivamente en varios puertos del mismo Estado, sus pasajeros, por regla general, sólo serán objeto de control por parte de las autoridades públicas en el primer puerto de llegada y en el ultimo puerto de salida</p>	<p>3.28 Para facilitar un rápido desembarqueel control de llegada de los pasajeros de un buque</p>					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	dedicado a cruceros se efectuara de ser posible a bordo y antes de arribar al puerto de					
3.31 Durante la permanencia en puerto del buque dedicado a cruceros, y para uso de sus pasajeros, se permitirá la venta a bordo de mercancías exentas de derechos de aduanas.	3.29 Los pasajeros en crucero que desembarquen en un puerto para regresar al buque en otro puerto del mismo Estado deben gozar de las mismas facilidades que los pasajeros que desembarcan y regresan al buque en un mismo puerto.					
3.32 A los pasajeros en crucero no se les exigirá normalmente una declaración de aduanas por escrito de sus efectos personales. No obstante, en el caso de los artículos con altos gravámenes aduaneros y otro tipo de impuestos o recargos, podrá exigirse una declaración escrita y el depósito de una garantía.	3.30 La declaración marítima de sanidad debe ser el único control sanitario de los pasajeros de crucero.					
3.34 No se exigirán tarjetas de embarco o desembarco a los pasajeros en crucero.	3.33 Los pasajeros en cruceros no serán sometidos a control de divisas.					
	3.35 Salvo en los casos en que el control de pasajeros se base sola y exclusivamente en la lista de pasajeros, las autoridades públicas no insistirán en que se consignen los siguientes detalles en la lista de pasajeros: Nacionalidad (columna 6). Fecha y lugar de nacimiento (columna 7). Puerto de embarco (columna 8). Puerto de desembarco (columna 9)					

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
E Medidas especiales de facilitacion para pasajeros en transito						
3.36 Los pasajeros en transito que permanezcan a bordo del buque en que hayan llegado, y que salgan en el, no serán normalmente sometidos a ningún control ordinario por las autoridades publicas, salvo que haya razones de seguridad.	3.37 Los pasajeros en transito podrán retener su pasaporte u otro documento de identidad	Aplica esta Norma				
	3.38 A los pasajeros en transito no se les exigirá rellenar tarjeta de embarco y desembarco					
	3.40 Los pasajeros en transito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no están obligados a tener visado, salvo en las circunstancias especiales que determinen las autoridades públicas interesadas.					
	3.41 A los pasajeros en transito que sigan viaje desde el mismo puerto en el mismo buque no se les exigirá normalmente que presenten por escrito una declaración de aduanas.		Se cumple para todos los efectos y se aplica a través de Inmigración un procedimiento para el permiso y control de los pasajeros en tránsito.			
	3.42 Los pasajeros en transito que desembarco del buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país gozaran de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto .					
F Medidas de facilitacion para buques dedicados a servicios científicos						
	3.42 Los pasajeros en transito que desembarco del buque en un puerto y embarquen en el mismo buque en otro puerto del mismo país gozaran de las mismas facilidades que los pasajeros que lleguen y salgan en un mismo buque en el mismo puerto.	Se Aplica y cumple a través de Inmigración para el permiso y control de los tripulantes				

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
G Otras medidas de facilitacion para para los tripulantes extranjeros de los buques dedicados a viajes internacionales: permiso de tierra						
3.44 Las autoridades públicas permitirán que los tripulantes extranjeros desembarquen mientras permanezca en puerto el buque en que hayan llegado, siempre que se hayan cumplido los tramites pertinentes a la llegada del buque y las autoridades publicas no tengan motivos para negarse a conceder permiso de desembarco por razones de higiene, seguridad u orden públicos. 3.45 No se exigirá visado a los tripulantes para que puedan gozar del permiso de tierra.	3.46 Los tripulantes no estarán normalmente sometidos a ningún control personal al 3.48 Si se exige que los tripulantes lleven algún documento de identidad para desembarcar con permiso de tierra, dicho documento será uno de los mencionados en la norma 3.10		En Venezuela se están diseñando correctivos de manera unificada que servirán como base de plataforma tecnológica para el desarrollo de lo establecido en el Convenio, a través de ADUANA e INEA			
3.47 Para disfrutar del permiso de tierra los tripulantes no necesitaran llevar un documento especial, por ejemplo un pase	3.49 Las autoridades publicas proporcionaran un sistema de despacho anterior a la llegada que permita a las tripulaciones de los buques que hacen escala regularmente en sus puertos obtener aprobación por adelantado para el permiso temporal de tierra. Cuando se trate de un buque que no tenga un expediente de inmigración desvaroble y que este representado localmente por una compañía naviera acreditada, la autoridad publica, tras haber considerado satisfactoriamente los requisitos anteriores a la llegada que procedan, autorizara al buque a dirigirse directamente a su atracadero eximiéndole de controles físicos u otras formalidades ordinarias de inmigración, a menos que las autoridades publicas dispongan de otra manera.					
Capitulo 4-Llegada, permanencia y salida de la carga y otros efectos						
A Disposiciones Generales						
	4.1 Las autoridades publicas, con la cooperación de los propietarios de buques y las autoridades portuarias, deben adoptar las medidas oportunas para reducir al minino el tiempo de permanencia en puerto, y con este fin deben disponer lonesario para que fluya bien el trafico portuario y revisar frecuentemente todas las formalidades relacionadas	En Venezuela se están diseñando correctivos de manera unificada que servirán como base de plataforma tecnológica para el desarrollo de lo	IDEM			

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	<p>recientemente todas las formalidades relacionadas con lallegada y salida de buques, así como losmedios de embarco y desembarco, cargay descarga, servicios de reparaciones, etc.,y las correspondientes medidas de seguridad. También deben disponer lo necesario para, en la medida de lo posible, dar entrada a los buques de carga y sus cargamentos y despacharlos en la zona detrabajo de los buques.</p>	<p>establecido en el <i>Convenio, a través de ADUANA e INEA</i></p>				
	<p>4.2 Las autoridades publicas, con la cooperación de los propietarios de buquesy las administraciones portuarias, debenadoptar las medidas oportunas para quefluya bien el trafico portuario y simplificar yfacilitar la manipulación y las formalidadesde despacho de la carga. Tales medidasdeben abarcar todas las fases desde lallegada del buque al muelle; descarga, despacho aduanero y , de ser necesario,almacenaje y reexpedición. Se debe establecer un acceso cómodo y directo entreel almacén de mercancías y la zona deaduanas, situados de preferencia cercade los muelles, y deben instalarse mediotransportadores mecánicos dondequieraque sea posible</p> <p>4.3 Las autoridades publicas estimularan a las empresas propietarias y/o explotadoras de muelles y almacenes de carga a que provean medios especiales para el almacenamiento de los cargamentos expuestos a gran riesgo de robo y a que protejan contra el acceso de personas no autorizadas las zonas en que ha de almacenarse carga, ya sea temporalmente o durante largos periodos en espera de su embarque o de su entrega local.</p> <p>4.4 Las autoridades publicas han de establecer procedimientos simplificados para el despacho sin tardanza de paquetes de regalo y muestras comerciales que no excedan a cierto valor o</p>		<p>IDEM</p>			

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	cantidad, el cual se fijara al nivel mas elevado posible.					
B Formalidades relativas a la carga destinada a la exportacion						
C Formalidades relativas a la carga destinada a la importacion						
4.5 Las autoridades publicas, respetandotoda prohibición o limitación nacional y todaslas medidas necesarias en materia de seguridad portuaria o control de narcóticos, asignaran prioridad al despacho de animales vivos, mercancías perecederas y otros envíos de índole urgente.	4.6 Los Gobiernos Contratantes deben facilitar la admisión temporal de equipo especial de manipulación de la carga que llegue en buques y sea utilizado en los puertos de escala, para cargar, descargar y manipular la carga. 4.7 Las autoridades publicas estableceránprocedimientos, que podrán incluir el intercambio electrónico de datos, que permitan la presentación por adelantado de información antes de la llegada de la carga con objeto de hacer posible la aplicación de técnicas de selectividad, incluido el análisis de los riesgos, para facilitar el despacho aduanero.	<i>Se cumple</i>	<i>IDEM</i>			
D Contenedores y paletas						
4.8 Las autoridades publicas, a reserva deque se cumpla con sus respectivos reglamentos, permitirán la importación temporal de contenedores y paletas de carga sin cobrar derechos de aduana ni otros impuestos o gravámenes y facilitaran su utilización en el trafico marítimo.	4.9 Las autoridades publicas harán queen los reglamentos mencionados en lanorma (2.12.4) (actualmente 4.8), este prevista la aceptación de una simple declaración en el sentido de que las paletas y los contenedores importados temporalmente serán reexportados dentro del plazo establecido por el Estado de que se trate.		<i>IDEM</i>			
4.10 Las autoridades publicas permitirán que los contenedores y las paletas que entren en el territorio de un Estado, de conformidad con lo dispuesto en la norma (2.12.4) (actualmente						

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>4.8) salgan de los límites del puerto de llegada ya sea para el despacho de carga de importación y/o para tomar carga de exportación, con arreglo a procedimientos de control simplificados y con un mínimo de documentación.</p> <p>4.11 Los Gobiernos Contratantes permitirán la importación temporal de elementos de contenedores sin cobrar derechos de aduana ni otros impuestos o gravámenes, cuando estos elementos se necesiten para la reparación de contenedores que se hayan admitido de conformidad con lo previsto en la norma 4.8</p>				<i>IDEM</i>		
E Carga no desembarcada en el puerto de destino previsto						
<p>4.12 Cuando toda o parte de la carga mencionada en la declaración de carga no se desembarque en el puerto de destino previsto, las autoridades públicas permitirán que esta declaración sea modificada y no impondrán sanciones si se tiene la certeza de que la carga en cuestión no ha sido embarcada a bordo del buque o, de lo contrario, que ha sido desembarcada en otro puerto.</p> <p>4.13 Cuando por error, o cualquier otra razón válida, se desembarque toda o parte de la carga en un puerto que no sea el previsto, las autoridades públicas facilitarán la reexpedición a su destino. Sin embargo, esta disposición no se aplica a las mercancías peligrosas, prohibidas o sujetas a restricción.</p>			<i>IDEM</i>			
F Limitación de la responsabilidad del propietario del buque						
<p>4.14 Las autoridades públicas no exigirán que el propietario del buque incluya pormenores especiales en el documento de transporte o en la copia de este documento, a menos que el mismo sea el importador o el exportador, o actúe en nombre de ellos.</p> <p>4.15 Las autoridades públicas no harán responsable al propietario del buque de la presentación o exactitud de los documentos exigidos al importador o al exportador a efectos de aduanas, a menos que el mismo sea el importador o el exportador o actúe en nombre de ellos.</p>						
Capítulo 5- Sanidad pública y cuarentena, incluidos servicios veterinarios y fitosanitarias						
5.1 Las autoridades públicas de un Estado que						

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
<p>no sea Parte en el Reglamento Sanitario Internacional debelan esforzarse por aplicar las disposiciones de este Reglamento al transporte marítimo internacional.</p> <p>5.4 Las autoridades publicas deben con-ceder la libre platica por radio a un buquecuando, a la vista de la información recibida de dicho buque antes de su llegada al puerto, la autoridad sanitaria del puerto de destino estime que la entrada del buque en puerto no introducirá o propagara una enfermedad de cuarentena. Las autoridades sanitarias, en lo posible, deben</p>	<p>5.2 Los Estados Contratantes que tenganintereses comunes por razón de sus condiciones sanitarias, geográficas, sociales y económicas deben concluir acuerdos especiales, de conformidad con el articulo 85 del Reglamento Sanitario Internacional en los casos en que tales acuerdos faciliten la aplicación de dicho Reglamento.</p> <p>5.3 Cuando se exijan certificados sanitarios u otros documentos análogos para la expedición de ciertos animales o plantas o de productos de origen animal o vegetal dichos certificados y documentos deben ser simples y ampliamente divulgados; los Estados Contratantes colaboraran con vista a la normalización de</p>					
<p>5.4.1 Las autoridades publicas solicitaranla cooperación de los propietarios de buquespara cumplir con todo requisito según el cualcualquier enfermedad a bordo de un buque ha de comunicarse inmediatamente por radio a la autoridad sanitaria del puerto de destino del buque para facilitar el envió del personal medico especializado y el material necesario para las formalidades sanitarias ala llegada.</p> <p>5.5 Las autoridades publicas deben tomar disposiciones para que todas las agenciasde viaje u otros organismos puedan facilitara los pasajeros, con bastante anticipación asu salida, la lista de las vacunas exigidas por las autoridades publicas de los paísesen cuestión,</p>		<p>Aplica y se cumple</p>				<p>regiones se han detectado debilidades, que actualmente se están corrigiendo a través de los Ministerios de Salud y Desarrollo Social y de Producción y Comercio, los cuales se</p>

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
así como los formularios decertificados de vacunación conforme al Reglamento Sanitario Internacional. Las autoridades publicas tomaran todas las medidas posibles para que las personas que hayan de vacunarse utilicen los certificados internacionales de vacunación o de revacunación con el fin de asegurar la aceptación general.						<i>encargan de los Controles relativos a salud humana y controles fito y zoo sanitarios</i>
5.7 Las autoridades publicas se asegurand que las medidas y los tramites sanitariosse toman en el acto, se terminan sin demoray se aplican sin discriminación.	5.6 Las autoridades publicas deben habilitar en el mayor numero posible de puertos las instalaciones y servicios necesarios para la vacunación o revacunación así como para la tramitación de los certificados internacionales correspondientes. 5.8 Las autoridades publicas deben mantener, en el mayor numero posible de puertos, instalaciones y servicios suficientes para permitir la recta aplicación de las medidas sanitarias y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas.	<i>e tienen procedimientos a través del Ministerio de Salud y Desarrollo Social y del Ministerio de Producción y Comercio, los cuales tienen destacados sus funcionarios en todas las Regiones coordinando estos controles.</i>				
5.9 En el mayor numero posible de puertosdel Estado se habilitaran instalaciones medicas que permitan, en tanto sea razonable y posible, socorrer en casos de urgencia a la tripulación y los pasajeros.						
5.10 Salvo en casos de urgencia que supongan un grave peligro para la salud publica, las autoridades sanitarias del puerto no impedirán, por razón de cualquier de estarlo, desembarque o embarque mercancías o provisiones, tome combustible o agua potable.						
	5.11 El embarque de animales, materiasprimas de origen animal, productos animales en bruto, artículos alimenticios animales y productos vegetales en cuarentena debe ser permitido en circunstancias especiales cuando se acompañe de un certificado de cuarentena en la forma aprobada por los Estados interesados.					
Capitulo 6 - Disposiciones Diversas A Fianzas y otras de garantías						
	6.1 Cuando las autoridades publicas exijan a los	<i>Se cumple y se</i>				

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
	propietarios de buques la provisión de fianzas u otras formas de garantías respecto de sus obligaciones en virtud de las leyes y reglamentos relativos a aduanas, inmigración, salud pública, protección veterinaria u otras leyes análogas del Estado, dichas autoridades deben autorizar, en lo posible, la provisión de una única fianza global.	tienen procedimientos adecuados con respecto a este control.				
B Servicios en los Puertos						
6.3 Los Gobiernos Contratantes adoptarán todas las medidas apropiadas para organizar los servicios habituales de las autoridades públicas en los puertos a fin de evitar demoras indebidas a los buques después de su entrada o cuando están dispuestos para salir; y para reducir al mínimo el tiempo necesario para cumplir los trámites, a condición de que se notifique de antemano a las autoridades públicas la hora prevista de entrada o de salida.	6.2 Los Servicios normales de las autoridades públicas deben ser facilitados gratuitamente en los puertos durante horas normales de servicio. Las autoridades públicas deben establecer para sus servicios portuarios horarios regulares que correspondan a los periodos en que suele	<i>Se cumple a cabalidad en todos los Puertos, de acuerdo a los procedimientos establecidos y adecuados para agilizar el tiempo de llegada, estadía y salida de los Buques en Puertos Venezolanos. Aplican a través de los Planes Maestros para expansión del INEA; Ochina, Canalizaciones y DHN. En materia de Seguridad, Higiene Industrial y Ambiente aplica el SISEINOP para controlar el cumplimiento de la normativa Nacional e Internacional.</i>				
6.4 Las autoridades sanitarias no cobrarán derecho alguno por visitas médicas y reconocimientos complementarios efectuados a cualquier hora del día o de la noche, ya sean de carácter bacteriológico o de otra especie que puedan ser necesarios para averiguar el estado de salud de la persona examinada; tampoco cobrarán por la visita e inspección del buque con fines de cuarentena, excepto si la inspección tiene por objeto la expedición de un certificado de desratización o de dispensa de desratización. No se cobrarán derechos por vacunación de una persona que llega a bordo de un buque ni por la tramitación de un certificado de vacunación. Sin embargo si son						

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
necesarios otras medidas además de las ya indicadas con relación a un buque, a sus pasajeros o a su tripulación y se cobran derechos por estos servicios, lo serán según una tarifa única, uniforme en todo el territorio del Estado interesado. Estos derechos se cobrarán sin distinción de nacionalidad, domicilio o residencia de la persona interesada o de la nacionalidad, pabellón, matrícula o propiedad del buque.	6.5 Cuando las autoridades publicas faciliten servicios fuera de los horarios regulares a que se refiere la practica recomendada 5.4, deberán hacerlo en condiciones razonables y que no excedan del coste real de los servicios prestados.					
6.6 Cuando el volumen de trafico en un puerto lo justifique, las autoridades habilitaran los servicios necesarios para llevar a cabo los tramites relacionados con la carga y los equipajes, independientemente de su valor y naturaleza.						
	6.7 Los Estados Contratantes deben procurar tomar medidas en virtud de las cuales un Estado permitirá a otro Estado, antes o durante el viaje, inspeccionar los buques, pasajeros, tripulantes, equipajes y las mercancías así como los documentos de aduana, de inmigración, de sanidad publica y de cuarentena en lo que se refiere a animales y plantas, cuando estas medidas puedan facilitar el cumplimiento de las formalidades, a la llegada, en el territorio de ese otro Estado.					
C Ayuda de emergencia						
6.8 Las autoridades publicas facilitaran lallegada y salida de los buques dedicados aoperaciones de socorro en casos de desastres naturales, a operaciones de prevención o de lucha contra la contaminación del mar, o bien a otras operaciones de emergencia que sean necesarias para garantizar la seguridad marítima, la seguridad de la poblacióno la protección del medio						
6.9 Las autoridades publicas facilitaran en todo lo posible la entrada y el despacho		Se cumple				

B. Disposiciones Generales		FORTALEZAS			DEBILIDADES	
Normas	Prácticas Recomendada	FOC Mejoramiento Continuo	FD Prioridad Baja	FIFD Prioridad Media	DD Prioridad alta	DOC Prioridad Crítica
de personas, carga, materiales y equipo, necesarios para hacer frente a las situaciones indicadas en la norma 5.11. 6.10 Las autoridades públicas permitirán el rápido despacho de aduanas del equipo especial necesario para implantar medidas de seguridad.						
D Comisiones nacionales de facilitación						
FAB/CAGM-EV	<p>6.11 Los Gobiernos Contratantes, cuando lo estimen necesario y apropiado, establecerán un programa nacional de transporte marítimo basado en las prescripciones del presente anexo relacionadas con la facilitación y harán que el objetivo de su programa de facilitación consista en tomar todas las medidas oportunas para facilitar y agilizar el movimiento de buques, carga, tripulación, pasajeros, correo y provisiones y eliminar e impedir obstáculos y demoras innecesarios.</p> <p>6.12 Los Gobiernos Contratantes deberán establecer una comisión nacional de facilitación marítimo o un órgano coordinador nacional análogo, para estimular la adopción e implantación de medidas de facilitación entre los diversos departamentos gubernamentales, organismos y otras organizaciones que se ocupen o sean responsables de los distintos aspectos del tráfico marítimo internacional así como con las autoridades portuarias y los propietarios de buques.</p>	<p>La Metodología adoptada en Venezuela a través del Método DOFA, nos permite efectuar los diagnósticos en las Regiones para evaluar la situación actualizada al Estado de Implementación del Convenio, la cual nos permite programar e implementar en su totalidad los procedimientos que recomienda dicho Convenio</p>				

Anexo 03

FORMA SUGERIDA PARA HACER UN SEGUIMIENTO DEL CUMPLIMIENTO DE LA ESTRATEGIA FACILITACION MARITIMA – PÓRTUARIA

TEMA	ACCIONES ESPECIFICAS	OBSERVACIONES
Tratamiento electrónico de datos	Se está promoviendo las técnicas de tratamiento y de intercambio electrónico de datos de conformidad con las normas internacionales.	
Procedimientos aduaneros.	<p>Se está implementando un sistema automático de despacho de documentos.</p> <p>Se efectúa un procesamiento de documentos antes del arribo del buque.</p> <p>Contar con un despacho único</p> <p>Disponer de archivo computacional para simplificar el despacho.</p>	
Control de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas.	<p>Si se esta adherido a la Convención contra el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas de 1988. Se está aplicando el Art. 17 de la CONVEMAR, del que se refiere al tráfico ilícito de estupefacientes por mar.</p> <p>Acciones que se realizan para el control de tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias psicotrópicas y productos precursores a bordo de los buques. Por medio de la aplicación efectiva de la Resolución A.872(20) de la OMI del 27 de noviembre de 1997 y la Guías de capacitación para la lucha contra las drogas en el mar (PNUFID 1999)</p>	
Procedimientos de inmigración, indocumentados y polizones	Se está implementando la Resolución A. 876(29) y la Circular 890 del Comité de Seguridad Marítima de OMI.	

TEMA	ACCIONES ESPECIFICAS	OBSERVACIONES
	<p>Se está implementando la Resolución A.871 (20) que contiene Directrices para procedimientos de Capitanes, Armadores, Puertos, Autoridades de inmigración mientras el buque se halle en puerto.</p>	
<p>Control del buque para el estado rector del puerto y de protección marítima y portuaria.</p>	<p>Se está cumpliendo con la Resolución A. 787(19) de 1995 de la OMI.</p> <p>Se cumplen las Resoluciones y procedimientos del Acuerdo de Viña del Mar.</p>	
<p>Seguridad de la estiba y sujeción de la carga</p>	<p>Se están adoptando las Normas y Directrices y Códigos sobre la seguridad para la estiba y sujeción de la carga elaborados por la OMI.</p> <p>Se establece que las empresas concesionarias dispongan de medios especiales para el movimiento, almacenamiento y control de la carga en el Puerto.</p>	
<p>Sanidad pública y servicios veterinarios y fitosanitarios</p>	<p>Se está aplicando el Reglamento Sanitario Internacional.</p> <p>Las inspecciones las realizan inspectores calificados para el caso.</p> <p>Existe la divulgación de las listas de vacunas exigidas y las facilidades para la emisión de los certificados internacionales.</p>	
<p>Piratería y robo armado</p>	<p>Se está aplicando las Circulares MSC/Circ.622/Rev1 y MSC/Circ.623/Rev2 de la OMI en las recomendaciones para la prevención de actos de piratería y robo armado contra los buques.</p> <p>Se ha implementado la legislación nacional, la tipificación, sanciones y</p>	

TEMA	ACCIONES ESPECIFICAS	OBSERVACIONES
	<p>procedimientos para reprimir las acciones de violencia, robo armado y otros ilícitos cometidos a bordo de los buques.</p> <p>Se han establecido planes y acciones para enfrentar en el mar las amenazas de piratería y robo a los buques.</p>	
Terrorismo y Código PBIP	<p>Se están efectuando las Auditorias.</p> <p>Se está aplicando las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el derecho del mar y el Convenio Internacional para la supresión de actos ilícitos contra las plataformas fijas localizadas en la plataforma continental (Convenio SUA) y su Protocolo.</p> <p>Se tiene implementado un Plan contra terrorismo a bordo de los buques y en los puertos públicos y privados y en las áreas acuáticas vulnerables alrededor de los Puertos.</p>	
Formación de personal marítimo y portuario	Se está capacitando al personal marítimo y portuario para llevar con eficiencia, eficacia y prontitud las tareas para la llegada, estadía y salida de los buques de los puertos.	
Coordinación con otros organismos regionales e internacionales	Se mantiene intercambio de información con Organismos Internacionales (ROCRAM, CIP, ALADI, OMI)	

Anexo 04

BOLIVIA

Informe sobre la implementación por parte de los Países Miembros del Código Internacional para la Protección de Buques y las instalaciones Portuarias (Código PBIP) y las enmiendas al Convenio SOLAS74.

De acuerdo al informe realizado en la anterior Reunión del CAATA. Se indicó los avances de los siguientes puntos:

- El Estado rechaza cualquier tipo de actos terroristas, narcotráfico tráfico de armas, de personas y otros que afectan la integridad y la vida humana en el mar.
- Se ha cursado oportunamente notificación a los Puertos Internacionales del Canal Tamango (Bolivia), haciendo conocer la puesta en vigencia de esta nueva Normativa Internacional, que debe adoptarse en nuestros puertos de tráfico internacional, la misma que corresponde al Capítulo XI-2, enmiendas al Convenio SOLAS 74; y se ha remitido los ejemplares del Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código ISPS-PBIP) a las Administraciones Portuarias correspondientes del Canal Tamango,
- El Gobierno de Bolivia a través del Ministerio de Defensa Nacional ha establecido una estructura de Seguridad Marítima, designando un funcionario del mas alto nivel dentro del Poder Ejecutivo, en ese sentido se ha estructurado el siguiente orden de precedencia de Autoridades: -
 - El señor Ministro de Defensa Nacional, asumirá la representación del país como Gobierno contratante ante la OMI; debido a su condición de Máxima Autoridad Ejecutiva del Subsector Transporte por Agua.
 - El Director General de Intereses marítimos, Fluviales, Lacustres y Marina Mercante, representará a la Autoridad Nacional de mando designada ante la OMI.
 - La Dirección de Marina Mercante, deberá implementar el Código para los Buques que se encuentran navegando en la Hidrovía Paraguay – Paraná y aquellos que se encuentran bajo su registro.
 - El Registro Internacional Boliviano de Buques (RIBB), deberá implementar el Código PBIP-ISPS, para los buques bajo el pabellón boliviano que se encuentren bajo su control.
 - La Dirección de Puertos y Vías Navegables, deberá implementar el Código DE LOS Puertos internacionales, ubicado en el Canal de Tamango.

- **Actividades posteriores al Informe de Guayaquil Ecuador, realizadas por la DGIMFLMM, referente al Código Internacional ISPS –PBIP.**
 - Emisión de la Resolución Ministerial N° 0497, del 27 de mayo de 2004, por el Ministerio de Defensa Nacional, con la estructura y los niveles correspondientes de Autoridades, para hacer cumplir el Código Internacional ISPS-PBIP, en buques con Bandera boliviana y Puertos Internacionales del Canal de Tamango.
 - Realización de exposiciones referentes al Código Internacional ISPS-PBIP, en coordinación con la Cancillería de la República, a Instituciones Gubernamentales, Cámara de Exportadores y empresarios privados.
 - Publicación en un periódico de circulación nacional en cuanto al alcance y puesta en vigencia del Código Internacional ISPS-PBIP.
 - Comunicación a la Organización Marítima Internacional OMI, haciendo conocer la persona responsable del Punto Contacto Nacional que coordinará las actividades en cuanto al Código ISPS-PBIP.

(Páginas 59 a 86) SON TRES PRESENTACIONES:

1. PROMOTORA DEL DESARROLLO MARTIMO COLOMBIANO
2. IMPLEMENTACIÓN DEL CÓDIGO PBIP Y ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS, 74 – ECUADOR
3. CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCIÓN DE LOS BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS: IMPORTANCIA E IMPLICANCIAS EN LA INTEGRACIÓN A LA COMUNIDAD INTERNACIONAL

SOLICITAR ARCHIVOS MAGNÉTICOS EN DOCUMENTACIÓN Y PUBLICACIONES.

PERU

AUTORIDAD PORTUARIA NACIONAL (APN)

**Relación de Organizaciones de Protección Reconocidas
CÓDIGO PBIP**

- 1) ABSG CONSULTING, ING
- 2) INSTITUTO DE INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO MARÍTIMO – INDESMAR
- 3) GERMANISCHER LLOYD S.A.C.
- 4) GLOBAL MARINE SURVEYORS GROUP S.A.C.
- 5) LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING SUCURSAL DEL PERU
- 6) MARINE CONSULTANTS S.A.C.-MARCONSULT S.A.C.
- 7) SERVICIOS DE VIGILANCIA MARÍTIMA S.R.L.-SERVIMAR S.R.L.
- 8) UNIVERSIDAD NACIONAL DE INGENIERÍA- UNI
- 9) CONSORCIO VELTO S.A.C.
- 10) LOGISTIC, BUSINESS & CONSULTING S.A.C.
- 11) COALICIÓN EMPRESARIAL ANTICONTRABANDO DE DROGAS-CEAC

PERU

STATUS DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS A LAS QUE APLICA EL CODIGO PBIP

No.	PUERTO	TIPO DE IP	ADMINISTRADOR PORTUARIO	USO	STATUS
1	TALARA	Muelle y Boyas	PETROPERU	Petróleo y Gas	APROBADA 27/06
2	BAYOVAR	Muelle Dolphin	PETROPERU	Petróleo	APROBADA 26/06
3	BAYOVAR	Muelle JPQ	Juan Paulo Quay	Fosfatos	APROBADA 17/07
4	PAITA	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA 28/06
5	SALAVERRY	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA 02/07
6	CHICAMA	Muelle Lanchonaje	ENAPU	Harina de Pescado	AUDITORIA PROGRAMADA SETIEMB.
7	PARAMONGA	Boyas	QUIMPAC	Químicos	APROBADA 29/06
8	CHIMBOTE	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA 30/06
9	CHIMBOTE	Muelle	SIDERPERU	Minerales	APROBADA 30/06
10	CHIMBOTE	Boyas	COLPEX	Aceite de Pescado	AUDITORIA PROGRAMADA SETIEMB.
11	CHIMBOTE	Boyas	PACIFIC OIL	Aceite de Pescado	PENDIENTE
12	CHIMBOTE	Boyas	PERUVIAN OIL	Aceite de Pescado	PENDIENTE
13	SUPE	Muelle Lanchonaje	ENAPU	Harina de Pescado	APROBADA 09/07
14	HUARMEY	Muelle	ANTAMINA	Minerales	APROBADA 12/06
15	HUACHO	Muelle Lanchonaje	ENAPU	Harina de Pescado	APROBADA 09/07
16	LA PAMPILLA	Boyas	REPSOL YPF	Petróleo	APROBADA 25/06
17	LA PAMPILLA	Boyas	REPSOL GAS	Gas	APROBADA 21/08
18	OQUENDO	Boyas	ZETA GAS	Gas	APROBADA 13/08
19	OQUENDO	Boyas	QUIMPAC	Químicos	APROBADA 01/07
20	OQUENDO	Boyas	SUDAMERICANA DE FIBRAS	Químicos	APROBADA 19/07
21	OQUENDO	Boyas	TRALSA	Químicos	APROBADA 01/07
22	CALLAO	Muelles	ENAPU	Carga General	APROBADA 29/06
23	CALLAO	Dique	SIMAC	Reparaciones	AUDITORIA PROGRAMADA SETIEMB.
24	CONCHAN	Boyas	PETROPERU	Petróleo	APROBADA 23/07
25	CONCHAN	Muelle	CEMENTOS LIMA	Cemento	APROBADA 24/06
26	PISCO	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA 03/07
27	PISCO	Muelle	PLUSPETROL	Gas	AUDITORIA PROGRAMADA 07/09/04
28	MARCONA	Muelle	SHOUGAN	Mineral	AUDITORIA PROGRAMADA 15/09/04
29	ATICO	Muelle Lanchonaje	SIPESA	Carga General	AUDITORIA PROGRAMADA SETIEMB.
30	MATARANI	Muelle	TISUR	Carga General	APROBADA 21/06
31	MOLLENDO	Boyas	GMT	Petróleo y Gas	APROBADA 25/07
32	ILO	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA 30/06
33	TABLONES	Boyas	SOUTHERN	Petróleo	APROBADA 22/06
34	ILO	Muelle	SOUTHERN	Mineral	APROBADA 16/06
35	ILO	Muelle	PESCA PERU ILO	Líquidos	APROBADA 30/06
36	ILO	Muelle	ENERSUR	Carbón	AUDITORIA PROGRAMADA 03/09/04
37	IQUITOS	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA 30/06
38	IQUITOS	Muelle	PETROPERU	Petróleo	APROBADA 03/08
39	ARICA - MASP	Muelle	ENAPU	Carga General	APROBADA POR GOBIERNO DE CHILE JUNIO 2004



**INFORMACIÓN DE GESTIÓN
DEL PROCESO DE VERIFICACIÓN PARA
CERTIFICACIÓN DE PROTECCIÓN
P B I P**



ANTECEDENTES

CODIGO P B I P
Decreto N° 2920 del 21 de mayo de 2004



SITUACIÓN ACTUAL

- Sistema de implantación y verificación para certificación de protección de buques e instalaciones portuarias.
- Certificado de Protección Portuaria
- 3. Certificado de Protección de Buques



RELACIÓN DE HECHOS

- DIVULGACIÓN.
- AUTORIZACIÓN ORGANIZACIONES DE FORMACIÓN:
OPIP, OPB y OPC
- AUTORIZACIÓN OPR.
- CERTIFICACIÓN A INSTALACIONES PORTUARIAS
- CERTIFICACIÓN BUQUES.
- CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIA:
OPIP, OPB y OPC.



GRUPO AUDITOR INEA

Se conformo un grupo auditor con personal del INEA, para la certificación de los puertos y los buques, tanto a nivel central como a nivel regional. (Capitanías de Puerto)



PROGRAMA ANUAL DE AUDITORIAS DEL CÓDIGO PBIP

Se elaboro un cronograma para auditar las instalaciones portuarias y los buques, con la intención de verificar la implantación del Código y la corrección de las no conformidades encontradas en las auditorias



CERTIFICADOS ENTREGADOS

Instalaciones portuarias: 44

Buques: 43

ANEXO C

INFORME

DE LA XI REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO PERMANENTE PARA TRANSPORTE MARITIMO DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE ACUATICO (CAATA)

La XI Reunión del Grupo de Trabajo Permanente para Transporte Marítimo del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, en coordinación con la Presidencia del CAATA, realizándose en la sede de esa Secretaría General, en la ciudad de Lima-Perú, el día 07 de septiembre de 2004.

I

INAUGURACION Y PARTICIPANTES

En el acto de inauguración hizo uso de la palabra el señor Contralmirante Homero Arellano Lascano, en su calidad de Autoridad Nacional competente de Transporte Acuático del Ecuador y de Presidente del CAATA, quien presidió la reunión, el mismo que manifestó el saludo de bienvenida a los delegados de los Países Miembros, conjuntamente con el representante de la Autoridad Nacional competente del Perú; expresándose el deseo que los debates en la presente reunión redunden en beneficio del transporte acuático andino y dándose por instalada esta reunión.

La reunión contó con la participación de los representantes de las autoridades nacionales competentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, se contó con la asistencia del Dr. Guillermo Sarmiento, Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo y asimismo se contó con la coordinación y asesoría de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

La Lista de Participantes consta como **Anexo 01** del presente Informe.

II

AGENDA DE TRABAJO

El Presidente puso a consideración de los participantes la Agenda Tentativa, que una vez revisada, se aprobó en la forma siguiente:

1. Resolución CAATA No. XI-105 (Coordinación para la revisión periódica de los Convenios OMI). Informe de Colombia sobre la publicación del Informe Anual en la Página Web del CAATA.
2. Informe de la Secretaría General sobre el estado de situación del Proyecto de Decisión: Reconocimiento Comunitario de Títulos y Refrendos para la Gente de Mar emitidos por las autoridades nacionales competentes conforme a normas internacionales.- Formulación de recomendaciones para el CAATA.
3. Informe de los Países Miembros sobre la ejecución de las acciones acordadas en la XXV Reunión Extraordinaria del CAATA, sobre Tráfico Marítimo Transfronterizo: Tareas para la elaboración del diagnóstico complementario que contenga un estado

de situación y propuestas de soluciones para el desarrollo de la actividad marítima de los Países Miembros.

4. Informe sobre los avances del Anteproyecto de Instrumento del Transporte Marítimo de Mercancías (“Puerta a Puerta”) – UNCITRAL presentado por el doctor Guillermo Sarmiento, Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.
5. Informe de la Secretaría General sobre el estado de cumplimiento de la Decisión 544 (Elaboración de Estadísticas de Transporte Acuático de la Comunidad Andina) e Informe de los Países Miembros sobre el estado de situación del Banco de Datos de Transporte Acuático y de la actividad portuaria.
6. Memorias del II Coloquio Marítimo –Fluvial Andino (Ecuador).

III

DESARROLLO DE LA REUNION

Punto 1

Resolución CAATA No. XI-105 (Coordinación para la revisión periódica de los Convenios OMI). Informe de Colombia sobre la publicación del Informe Anual en la Página Web del CAATA.

Para desarrollar este punto, el Presidente dio lectura a la Resolución CAATA No. 105 como inicio de la presentación.

El representante de Colombia presentó un Cuadro actualizado sobre los Convenios ratificados por los Países Miembros de la Comunidad Andina, de la Organización Marítima Internacional (OMI), Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Comisión de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD). Los participantes agradecieron el trabajo de actualización de Colombia, información que se podrá consultar en la siguiente dirección electrónica www.caata.gov.co. Dicho cuadro forma parte de este documento como **Anexo 02**

Sobre este particular, los delegados recomendaron la necesidad de incorporar los convenios de otros organismos internacionales relacionados con el sector, para lo cual los delegados se comprometieron en mantener actualizada la matriz presentada por la delegación de Colombia y que forma parte de la información que se mantiene en la página Web del CAATA.

Finalmente, se recordó el artículo 2 de la mencionada Resolución CAATA, el cual dispone que la función de mantener permanente coordinación para estudiar los convenios internacionales en materia de Transporte Acuático emanados por organismos internacionales multilaterales, con el fin de recomendar a los Países Miembros su adopción o adhesión, es una tarea que corresponde al País Miembro que ostente la Presidencia del CAATA, en coordinación con la Secretaría General. Asimismo, los participantes ratificaron la conveniencia de mantener vigente dicha Resolución CAATA en su totalidad.

Punto 2

Informe de la Secretaría General sobre el estado de situación del Proyecto de Decisión: Reconocimiento Comunitario de Títulos y Refrendos para la Gente de Mar emitidos por las autoridades nacionales competentes conforme a normas internacionales.- Formulación de recomendaciones para el CAATA.

La Secretaria General realizó la presentación de la correspondiente propuesta, que incluye una exposición de motivos y el Proyecto de Decisión pertinente, la cual contiene el visto bueno de asesoría jurídica de la Institución.

Los participantes luego de una revisión del mencionado documento y después de un intercambio de ideas lo aprobaron, con las siguientes modificaciones que se formularon al Proyecto de Decisión. En ese sentido se modificó el tercer considerando eliminando de éste la referencia a la Regla I/11 del Anexo del Convenio Internacional STCW-95; así como, eliminando del artículo 7 la palabra “legal” después de “proceso”.

Por otra parte las delegaciones convinieron en preparar una propuesta de Reglamento, en coordinación con sus respectivas autoridades de aplicación del Convenio Internacional STCW-95, que permita la clara aplicación de este Proyecto de Decisión, y presentarlo con la debida anticipación, a fin de que la Secretaria General pueda consolidar un borrador de propuesta que sería sometido al análisis y aprobación de la XXVI Reunión Extraordinaria del CAATA en Lima.

Se tomó nota de que todas las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de esta Decisión, serán aprobadas mediante resoluciones de la Secretaria General de la Comunidad Andina, en conformidad con su artículo 12.

La versión final de la propuesta consta como **Anexo 03**.

Punto 3

Informe de los Países Miembros sobre la ejecución de las acciones acordadas en la XXV Reunión Extraordinaria del CAATA, sobre Tráfico Marítimo Transfronterizo: Tareas para la elaboración del diagnóstico complementario que contenga un estado de situación y propuestas de soluciones para el desarrollo de la actividad marítima de los Países Miembros.

Para desarrollar este punto la delegación del Ecuador presentó el documento “Implementación de la Decisión 314 y Análisis de la Problemática del Transporte Marítimo en el Ecuador”, que incluye un Proyecto de Convenio de Transporte Marítimo, que conforma el **Anexo 04** del presente documento.

Por su parte el delegado de Colombia presentó el documento denominado “Análisis, medidas adoptadas en cuanto a la aplicación de la Decisión 314-Colombia”, el cual consta como **Anexo 05**.

El delegado de Perú manifestó que se han realizado las reuniones con las diferentes instituciones involucradas en la materia y el resultado fue la propuesta de tres proyectos de ley, que se encuentran en estudio.

Finalmente, la delegación de Venezuela, presentó el diagnóstico de la Decisión 314, la misma que fue debidamente discutida con los entes públicos y privados del sector acuático y del comercio, ante lo cual propone un estudio pormenorizado de las decisiones 288 y 314 a manera de obtener un documento flexible y de mejor aplicabilidad en los países de la Comunidad a manera de ayudar al desarrollo de las marinas mercantes de la Subregión, ya que las razones y situaciones socio-políticas-económicas que justificaron la promulgación de las señaladas decisiones ya se agotaron en el tiempo y es necesario su renovación. La presentación consta como **Anexo 06**.

Las delegaciones acordaron que este punto quedaba abierto para seguir tratándose con ocasión de la presentación de la CEPAL en la XIII Reunión Ordinaria del CAATA a celebrarse el día de mañana, la cual tratará sobre el incremento de fletes y su impacto en la región.

Punto 4

Informe sobre los avances del Anteproyecto de Instrumento del Transporte Marítimo de Mercancías (“Puerta a Puerta”) – UNCITRAL presentado por el doctor Guillermo Sarmiento, Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

El Presidente de la reunión invitó a hacer uso de la palabra al Dr. Guillermo Sarmiento, Vicepresidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, quien agradeció la invitación que se le ha formulado para tratar los avances del Anteproyecto del Instrumento del Transporte Marítimo de Mercancías “Puerta a Puerta”.

En el desarrollo de su presentación recordó los antecedentes del anteproyecto del mencionado Convenio, haciendo énfasis en que el mandato y las recomendaciones del CAATA, sobre la desaparición de la responsabilidad del transportador por culpa náutica había sido aceptado por el Grupo de Trabajo III (Derecho del Transporte), en su 13° Período de sesiones (New York, 3 a 14 mayo del 2004); de igual manera manifestó que el sector transportador estaría buscando aumentar las responsabilidades del embarcador como compensación a suprimir la precitada exoneración.

Así mismo formuló aclaraciones sobre temas jurídicos concretos sobre la culpa y responsabilidad contractual y extracontractual y después de los comentarios particulares sobre algunas de las disposiciones del proyecto, recomendó que el CAATA por intermedio de sus autoridades, deben participar activamente por conducto de los delegados de los Ministerios de Relaciones Exteriores o de Comercio Exterior para que estén presente en las reuniones programadas en Viena y Nueva York los próximos meses para participar con las recomendaciones en cuanto a las responsabilidades del porteador, el análisis sobre la autonomía contractual y sobre la competencia de jurisdicción de nuestros tribunales en busca de la solución a los conflictos que se presenten en el desarrollo de los contratos de transporte puerta a puerta **(Anexo 07)**.

Punto 5

Informe de la Secretaría General sobre el estado de cumplimiento de la Decisión 544 (Elaboración de Estadísticas de Transporte Acuático de la Comunidad Andina) e Informe de los Países Miembros sobre el estado de situación del Banco de Datos de Transporte Acuático y de la actividad portuaria.

Para desarrollar este punto la Gerencia de Estadística de la Secretaría General realizó la presentación de la metodología y procedimiento necesarios para cumplir con la Decisión 544 (Elaboración de Estadísticas de Transporte Acuático de la Comunidad Andina), así como de un documento de trabajo denominado “Propuesta para la Transmisión de Datos contemplados en la Decisión 544”, los mismos que constan como **Anexo 08** de este Informe.

Se hizo notar que la mencionada propuesta para la transmisión de datos, una vez que se reciba el pronunciamiento de los Países Miembros, podrá convertirse en una Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina, para regular este procedimiento.

Los Países Miembros se comprometieron a enviar sus posiciones, a través de los contactos establecidos, en el más breve plazo posible, a los efectos de posibilitar la consolidación de las mismas por la Secretaría General.

En este sentido, Venezuela presentó un software denominado “Sistema de Información Estadística del Transporte Acuático - (SINET)”, que constituye una base recolectora de datos para las estadísticas, adecuado a la Decisión 544, el cual puso a disposición de los Países Miembros, que consta como **Anexo 09**.

El Grupo de Trabajo acogió el cronograma presentado por la Secretaría General, para realizar las reuniones virtuales y la coordinación interinstitucional prevista al interior de cada país, lo cual facilitará el avance de la aplicación de la mencionada Decisión.

Punto 6

Memorias del II Coloquio Marítimo –Fluvial Andino (Ecuador).

La delegación del Ecuador puso a consideración de los Países Miembros el temario y conclusiones del II Coloquio Marítimo-Fluvial Andino realizado en la ciudad de Guayaquil durante la XXV Reunión Extraordinaria del CAATA, documento que consta como **Anexo 10**.

En este sentido los participantes acordaron recomendar la conveniencia de que dicho documento sea publicado en la pagina Web de la Comunidad Andina y del CAATA.

En fe de lo cual, los representantes de las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros participantes, suscriben el presente informe, en la ciudad de Lima-Perú, a los siete días del mes de septiembre de 2004, recomendando que este documento sea elevado a la consideración del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).

PRESIDENTE

BOLIVIA

COLOMBIA

ECUADOR

PERU

VENEZUELA

SECRETARIA GENERAL

Anexo 01

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

Antonio Apala Rodríguez
Agregado Naval
Embajada de Bolivia en el Perú
Dirección General de Intereses Marítimos, Fluviales, Lacustres
Marina Mercante
Teléfono: 00591-2-2432525 (La Paz)
Telefax: 4410188 (Lima)
E-mail: intermarbolivia@yahoo.com
apala55@hotmail.com

COLOMBIA

Vicealmirante Carlos Humberto Pineda Gallo

Director General
Dirección General Marítima -DIMAR
Dirección: Transversal 41 N° 27-50 CAN
Teléfono: (571) 220-0697
Fax: (571) 222-0695
E-mail: dimar@armada.mil.co

ECUADOR

Contralmirante Homero Arellano Lascano

Director General
Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral
Dirección: Elizalde101 y Malecón
Telefono: (5934) 232-4230
Fax: (5932) 232-4714
E-mail: mmercan2@digmer.org
Guayaquil

Ingeniero José Roberto González Villacis

Jefe de Asuntos Internacionales
Dirección General de la Marina Mercante y del Litoral
Dirección: Elizalde101 y Malecón
Teléfono: (5934) 2320400 ext.310 - 2320385
Telefax (5934) 2320385
E-mail: mmercan2@digmer.org
Guayaquil

Contralmirante Samuel Franco Castro

Secretario Técnico

Secretaría Técnica del Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos

Consejo Nacional de la Marina Mercante y Puertos

Dirección: Av. 9 de octubre N° 416 y Chile

Teléfono: (593-4) 2565317 – 2566868

Fax: (5934) 2561366

E-mail: sectec@telconet.net

Guayaquil

Jackeline Espinoza B

Secretaria

Funcionario de la DIGMER

Dirección General de la Marina Mercante y el Litoral

Dirección: Elizalde101 y Malecón

Teléfono: (5934) 232 -0400 – 232-0385

Telefax (5934) 2320385

E-mail: mmercan2@digmer.org

Jaime Camacho Barrera

Funcionario

Dirección de Negociaciones Internacionales

Ministerio de Comercio Exterior

Dirección: Av. Amazonas y Eloy Alfaro esquina

Teléfono: (5932)2548980

Fax: (5932)2527494

E-mail: jcamacho@micip-gov.ec

Quito

PERU

Lauro Johnny Márquez De Oliveira

Asesor

Coordinador de Asuntos Internacionales y Sectoriales

Dirección General de Transporte Acuático

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Dirección: Av. 28 de julio N° 800

Teléfono: (511) 433-7188

Fax: (511) 433-7188

E-mail: lmarquez@mtc.gob.pe

Iván Llanos Vidal

Jefe de Telemática

Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Dirección: Jirón Constitución150-Plaza Grau

Teléfono: (511) 4296536

Fax: (511) 4296536

E-mail: llano004@marina.mil.pe

Callao

César Alejandro Paredes Blanco

Jefe del Departamento de Material Acuático
Dirección de Control de Intereses Acuáticos
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
Dirección: Jr. Constitución 150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4296536
Fax: (511) 4296536
E-mail: pared002@marina.mil.pe
Callao

José Antonio Pejovés Macedo

Asesor Legal

Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: 4337188
Fax: 4337188
E-mail: jpejoves@mtc.gob.pe

Rossina Prieto Llanos

Asistente Legal
Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacostas (DICAPI)
Dirección: Jr. Constitución 150-Plaza Grau
Teléfono: (511) 4297278
E-mail: priet006@marina.mil.pe
Prieto.rl@pucp.edu.pe
Callao

Justo Raúl Romo Herrera

Asesor
Dirección General de Transporte Acuático
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: (511) 433-5630
Fax: (511) 433-5630
E-mail: rromo@mtc.gob.pe

Clotilde Álvarez Polo

Directora
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Av. 28 de julio N° 800
Teléfono: 4337800 anexo 1414
Fax: 4337188
E-mail: calvarez@mtc.gob.pe

Pedro Terry Guillen

Jefe de la Oficina de Asuntos Internacionales
Dirección General de Capitanías y Guardacostas
Consultor Externo de la Organización Marítima Internacional para América Latina
Dirección: Jr. Independencia 150
Teléfono: (511) 429-6495
Fax: (511) 429-6495
E-mail: terry001@marina.mil.pe
Callao

VENEZUELA

Freddy Angulo Bustillos

Presidente
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfono: (58212)909-1432
Facsímile: (58212)909-1429
E-mail: inea1@inea.gov.ve
Caracas

César Granados Miranda

Gerente de Puertos
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfonos: (58212) 5092827
Fax: (58212) 5092864
E-mail: cesargranados1@hotmail.com
Caracas

María Teresa Rodríguez Rodríguez

Jefe de la Secretaría Permanente del Consejo Directivo
Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos
Dirección: Av. Orinoco Edif. INEA las Mercedes
Teléfonos: (58212) 5092870
Fax: (58212) 5092870
E-mail: romaryte@hotmail.com - inea11@inea.gov.ve
Caracas

Jorge Petit Medina

Tercer Secretario
Ministerio de Relaciones Exteriores
Dirección: Carmelitas 1010-A
Teléfonos: (58212) 806-4437
Fax: (58212) 806-4438
E-mail: jpetit25@hotmail.com
Caracas

Expositor

Guillermo Sarmiento

Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo

Teléfonos: (571)241-0473

Fax: (571)241-0475

E-mail: guisaroz@etb.net.co

SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Dirección: Av. Paseo de la República 3895-Lima 27-Perú

Teléfonos: (511) 411 1400

Fax: (511) 221 3329

Hernando Arciniegas Serna

Coordinador

Anexo: 1410

E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente

Anexo: 1454

E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

Anexo 02

CONVENIOS RATIFICADOS POR LOS PAISES MIEMBROS DE LA COMUNIDAD ANDINA

ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL - OMI -

CODIGO																																								
	PAIS	IMO Convention 48	IMO amendments 91	IMO amendments 93	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	LOAD LINES Convention 66	LOAD LINES Protocol 88	TONNAGE Convention 69	COLREG Convention 72	CSC Convention 72	STCW Convention 78/95	STCW-F Convention 95	SAR Convention 79	INMARSAT Convention 76	INMARSAT OA 76	INMARSAT amendments 94	INMARSAT amendments 98	FACILITATION Convention 65	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)	MARPOL 73/78 (Annex IV)	MARPOL 73/78 (Annex V)	London Convention 72	INTERVENTION Convention 69	CLC Convention 69	CLC Protocol 76	CLC Protocol 92	FUND Convention 71	FUND Protocol 76	FUND Protocol 92	SUA Convention 88	SUA Protocol 88	OPRC Convention 90	O P R C / H N S				
Bolivia	X			X	X		X		X	X	X	X								X	X	X	X	X	X									X	X					
Colombia	X			X	X		X		X	X		X			X		X			X	X	X	X	X	X									X	X					
Ecuador	X			X			X			X		X			X					X	X	X	X	X	X			X				X				X	X	X	X	
Peru	X	X	X	X	X		X		X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X	X					X	X	X		
Venezuela	X		X	X			X	X	X	X	X	X	X		X					X	X	X	X	X	X	X			X	X	X	X					X	X	X	

2

ORGANIZACIÓN INTERNACIONAL DEL TRABAJO - OIT -

CODIGO																																								
	PAIS	C7- Convenio sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1920.	C8- Convenio sobre las indemnizaciones de desempleo (naufragio), 1920.	C9- Convenio sobre la colocación de la gente mar, 1920.	C16- Convenio sobre el examen médico de los menores (trabajo marítimo), 1921.	C22- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de la gente de mar, 1926.	C23- Convenio sobre la repatriación de la gente de mar, 1926.	C27- Convenio sobre la indicación del peso en los fardos transportados por barco, 1929.	C53- Convenio sobre los certificados de capacidad de los oficiales, 1936.	C55- Convenio sobre las obligaciones del armador en caso de enfermedad o accidente de la gente de mar, 1936.	C56- Convenio sobre el seguro de enfermedad de la gente de mar, 1936.	C58- Convenio (revisado) sobre la edad mínima (trabajo marítimo), 1936.	C68- Convenio sobre la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques), 1946.	C69- Convenio sobre el certificado de aptitud de los cocineros de buques, 1946.	C70- Convenio sobre la seguridad social de la gente de mar, 1946.	C71- Convenio sobre las pensiones de la gente de mar, 1946.	C73- Convenio sobre el examen médico de la gente de mar, 1946.	C112- Convenio sobre la edad mínima (pescadores), 1959.	C113- Convenio sobre el examen médico de los pescadores, 1959.	C114- Convenio sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores, 1959.	C127- Convenio sobre el peso máximo, 1967.	C147- Convenio sobre la marina mercante (normas mínimas), 1976.	C152- Convenio sobre seguridad e higiene (trabajos portuarios), 1979.																	
Bolivia																																								
Colombia	X	X	X	X	X	X																																		
Ecuador																																								
Peru		X	X		X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	
Venezuela	X																																							

UNCTAD

		REGLAS DE LA HAYA 1920	REGLAS DE LA HAYA VISBY (1968)	REGLAS DE HAMBURGO (1978)
	X			
		X		
X				
				X

Anexo 03

PROPUESTA DE LA SECRETARÍA GENERAL SOBRE RECONOCIMIENTO COMUNITARIO DE TITULOS PARA LA GENTE DE MAR EMITIDOS POR LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES MEDIANTE REFRENDO Y CONFORME A NORMAS INTERNACIONALES

EXPOSICION DE MOTIVOS

Decisiones 288 y 314

La Decisión 288 del 21 de marzo de 1991 (Libertad de acceso a la carga originada y destinada, por vía marítima, dentro de la Subregión), eliminó la Reserva de Carga en los Países Miembros y al liberalizar en forma irrestricta el acceso a las cargas originadas y destinadas dentro de la Subregión a buques de tercera bandera, constituyó una modificación significativa en la estructura de la industria del transporte marítimo de la Comunidad Andina. Como no se adoptaran al mismo tiempo, medidas para el fomento de las Marinas Mercantes que paliaran los efectos de la liberalización y ofrecieran a éstas las mismas facilidades que tienen los buques de terceras banderas, para que pudieran competir con ellas en igualdad de condiciones. Al no hacerlo, gran parte de la flota de la Subregión fue vendida al extranjero o emigró a los Registros de países que ofrecían las mismas facilidades que a sus competidores.

Esta situación concitó la atención de las autoridades nacionales de transporte acuático de los Países Miembros, las mismas que propugnaron la adopción, por la entonces Comisión del Acuerdo de Cartagena, de la **Decisión 314** del 6 de febrero de 1992.

Decisión 314

Es conveniente destacar que con la **Decisión 314** (Libertad de acceso a las cargas transportadas por vía marítima y Políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino), posteriormente modificada por Decisión 390, del 2 de julio de 1996; la libertad de acceso quedó sujeta a la aplicación del Principio de Reciprocidad, de forma tal que los Países Miembros tuvieran capacidad de reacción frente a restricciones, exclusiones o reservas de carga que impongan terceros países o comunidades de países a las empresas navieras nacionales o a los buques propios o fletados u operados por éstas.

Asimismo, dicha norma comunitaria, consigna un específico Capítulo, al establecimiento de una política comunitaria de fomento y desarrollo de las marinas mercantes del Grupo Andino, en el cual se han contemplado criterios y preceptos orientados hacia la flexibilización de las legislaciones nacionales, a la armonización de políticas en materia de transporte marítimo y al mejoramiento de la competitividad de las empresas navieras nacionales, asimismo se ha previsto el desarrollo de acciones con la finalidad de dotar a las empresas navieras nacionales de mecanismos adecuados que permitan su equilibrio frente a la competencia desleal de terceros países o a restricciones o limitaciones impuestas por estos.

Dentro de este contexto, el Artículo 17 de la Decisión 314 dispone que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), organismo comunitario sectorial que agrupa a

las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros en esta materia, tiene entre otros propósitos, estimular la cooperación entre los países de la Subregión para aunar esfuerzos, proveer y consolidar empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extraregional; así como proponer objetivos, políticas y acciones para el incremento, desarrollo y facilitación del transporte de la Subregión. Dentro del precisado marco, se está sometiendo a consideración el adjunto Proyecto de Decisión.

Decisión 439

La Decisión 439 del 11 de junio de 1998, adopta el Marco General de Principios y Normas para la Liberalización del Comercio de Servicios en la Comunidad Andina, teniendo como objetivo establecer un conjunto de principios y normas para la liberalización progresiva del comercio intrasubregional de servicios, a fin de alcanzar la creación del Mercado Común Andino de Servicios, mediante la eliminación de las medidas restrictivas al interior de la Comunidad Andina.

De conformidad con los términos y condiciones contenidos en los compromisos establecidos en ese Marco General, los Países Miembros estimularán el fortalecimiento y diversificación de los servicios andinos y armonizarán las políticas nacionales sectoriales en aquellos aspectos que así lo requieran.

En este sentido el Artículo 13 de la Decisión 439, determina que cada País Miembro reconocerá las licencias, certificaciones, títulos profesionales y acreditaciones, otorgados por otro País Miembro, en cualquier actividad de servicios que requiera de tales instrumentos, conforme a los criterios establecidos en una Decisión que sobre la materia adopte la Comisión.

También en desarrollo de esa disposición comunitaria, se está proponiendo el adjunto proyecto de Decisión.

La OMI y el Convenio Internacional STCW

La Organización Marítima Internacional (OMI), es el organismo especializado de las Naciones Unidas, que tiene como objetivos primordiales la mejora en la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar. En su seno se ha adoptado el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1995, Enmendado -STCW 95, Enmendado, que tiene como propósito acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, estableciendo de común acuerdo normas internacionales en las indicadas actividades.

Los cinco Países Miembros de la Comunidad Andina son Parte del citado Convenio Internacional, el mismo que en sus Reglas I/10 y I/11 contempla la forma y procedimientos con los cuales las administraciones pueden reconocer y refrendar los Títulos de la Gente de Mar.

Es conveniente mencionar que dicho Convenio Internacional constituye el marco para este Proyecto de Decisión, por lo tanto para todos los efectos de la formación, titulación y guardia para la Gente de Mar, los Países Miembros de la Comunidad Andina, se rigen por lo dispuesto en el texto del mencionado Convenio Internacional

Contenido

Se hace notar que una de las líneas de acción del trabajo que desarrolla el CAATA, lo constituye la armonización de los aspectos operativos del sector acuático, entre las cuales se encuentra la titulación de la Gente de Mar.

En este sentido, las autoridades nacionales competentes de transporte acuático agrupadas en el CAATA, han opinado que el reconocimiento comunitario de los Títulos refrendados por los Países Miembros de conformidad con dicho Convenio Internacional, contribuirá a la armonización de los aspectos operativos del sector acuático, fomentando el mercado laboral de la Gente de Mar en el ámbito subregional y extrasubregional, así como acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar.

El objetivo específico que persigue este Proyecto de Decisión, es el obtener un **reconocimiento comunitario** de los Títulos emitidos a la Gente de Mar por una Autoridad Nacional Competente de un País Miembro, en el marco del Convenio Internacional mencionado de la OMI, de manera tal que éstos sean reconocidos como válidos por las otras Autoridades Nacionales Competentes de los Países Miembros de la Comunidad Andina, mediante refrendo.

Finalmente, en todo caso, el Artículo 13 del Proyecto de Decisión, determina que mediante Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina, se aprobarán las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de la presente Decisión.

PROYECTO DE DECISION

Reconocimiento comunitario de Títulos para la Gente de Mar emitidos por las Autoridades Nacionales Competentes mediante refrendo y conforme a normas internacionales.

LA COMISIÓN DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: Los Capítulos II y XIII del Acuerdo de Cartagena y las Decisiones 288, 314, 390 y 439 de la Comisión; y

CONSIDERANDO: Que el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1995, Enmendado (STCW 95), de la Organización Marítima Internacional (OMI) tiene como propósito acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino, estableciendo de común acuerdo normas internacionales en las indicadas actividades;

Que la OMI, es el organismo especializado de las Naciones Unidas, que tiene como objetivos primordiales la mejora en la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del mar;

Que los Países Miembros de la Comunidad Andina son Partes del citado Convenio Internacional, el mismo que en la Regla I/10 de su Anexo contempla la forma y procedimientos con los cuales las administraciones pueden reconocer mediante refrendo los Títulos de la Gente de Mar;

Que el artículo 13 de la Decisión 439 establece que cada País Miembro reconocerá las licencias, certificaciones, Títulos profesionales y acreditaciones, otorgados por otro País Miembro, en cualquier actividad de servicios que requiera de tales instrumentos, conforme a los criterios establecidos en una Decisión que sobre la materia adopte la Comisión;

Que el artículo 17 de la Decisión 314 de la Comisión determina que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), entre otros propósitos, estimula la cooperación entre los países de la Subregión para aunar esfuerzos, proveer y consolidar empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extraregional; así como proponer objetivos, políticas y acciones para el incremento, desarrollo y facilitación del transporte de la Subregión;

Que el reconocimiento comunitario de los Títulos refrendados por los Países Miembros de conformidad con dicho Convenio Internacional, contribuirá a la armonización de los aspectos operativos del sector acuático, fomentando el mercado laboral de la Gente de Mar en el ámbito subregional y extrasubregional, así como acrecentar la seguridad de la vida humana en el mar;

Que para los efectos de la formación, titulación y guardia para la Gente de Mar, los Países Miembros de la Comunidad Andina se regirán por lo dispuesto en el texto del mencionado Convenio Internacional;

Que el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), en sus XII Reunión Ordinaria (Cartagena, 31.OCT.2003) y XXV Reunión Extraordinaria (Guayaquil, 21.MAY.04), ha recomendado favorablemente el presente Proyecto de Decisión; y la Secretaría General ha presentado la correspondiente Propuesta ...;

DECIDE:

Artículo 1.- Los Títulos emitidos a la Gente de Mar por la Autoridad Nacional Competente de un País Miembro, en el marco del “Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar 1995, Enmendado - STCW 95”, de la Organización Marítima Internacional – OMI (en adelante “Convenio Internacional”) y de la presente Decisión, serán reconocidos como válidos por las otras Autoridades Nacionales Competentes de los Países Miembros de la Comunidad Andina, mediante refrendo.

Para la aplicación de la presente Decisión, se entiende por Autoridad Nacional Competente, la responsable de la expedición y refrendo de los Títulos para la Gente de Mar en cada País Miembro, de conformidad con las normas del Convenio Internacional, así como de la aplicación integral de esta norma comunitaria y sus normas complementarias.

Artículo 2.- El refrendo de reconocimiento se aplica a los Títulos que posean el Capitán, Oficial, Radioperador y Tripulantes, expedidos en ejercicio de las atribuciones de la Autoridad Nacional Competente de un País Miembro y en conformidad con el Convenio Internacional.

Artículo 3.- Las Autoridades Nacionales Competentes de cada País Miembro se asegurarán, al reconocer los Títulos mediante refrendo, que el País Miembro que los ha expedido, haya cumplido las disposiciones de la Regla I/10 del Convenio Internacional, especialmente en lo relacionado con:

- a) Las normas de competencia;
- b) Datos de expedición, refrendo, revalidación y revocación de Títulos;
- c) Mantenimiento de registros;
- d) Exámenes de las condiciones para la norma de aptitud física; y,
- e) Comunicación y proceso de respuesta a las solicitudes de verificación.

Las Autoridades Nacionales Competentes que reconozcan los Títulos de la Gente de Mar, podrán incluir una visita al País Miembro que haya expedido los Títulos, a reserva de su consentimiento, para observar sus procedimientos aplicados y dar cumplimiento al Convenio Internacional.

Artículo 4.- La Autoridad Nacional Competente del País Miembro que reconozca los Títulos emitidos por otro País Miembro de la Comunidad Andina, podrá tener acceso a los resultados de las evaluaciones de las normas de calidad realizadas por ésta, en virtud de lo prescrito en la Regla I/8 del Convenio Internacional.

Artículo 5.- La Autoridad Nacional Competente del País Miembro que otorga el refrendo, verificará la validez y el contenido del Título expedido por otro País Miembro, según sus propios procedimientos e intercambiando informaciones entre sí.

Artículo 6.- La Autoridad Nacional Competente del País Miembro a que se refiere el artículo 1 de esta Decisión, conocerá y sancionará con sujeción al procedimiento señalado en su legislación nacional, el uso ilegal de Títulos y certificados falsos o que contengan información falsa, informando de sus resultados a las demás Autoridades Nacionales Competentes de los Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Artículo 7.- Por incumplimiento a las normas vigentes, la Autoridad Nacional Competente del País Miembro que haya reconocido un Título, podrá suspender, revocar o dejar sin efecto los reconocimientos; obligándose a presentar a la Autoridad Nacional Competente del País Miembro que expidió el Título, copia del expediente del proceso seguido al Oficial o Tripulante al que se le revoque su certificado o título de competencia, tan pronto se haya producido la sanción.

Artículo 8.- Cada Autoridad Nacional Competente pondrá inmediatamente en conocimiento de las demás Autoridades Nacionales Competentes de los Países Miembros y de la Secretaría General de la Comunidad Andina, los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscritos con terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con la formación, titulación y guardia para la Gente de Mar; así como cuando suceda cualquier cambio importante en los procedimientos previstos para el cumplimiento del Convenio Internacional, incluyendo los cambios que representen diferencias importantes con respecto a la información comunicada al Secretario General de la OMI, con arreglo a la Sección A-I/7 del Código de Formación.

Artículo 9.- La Autoridad Nacional Competente deberá comunicar a las Autoridades Nacionales Competentes de los otros Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, una relación con los nombres, cargos y la información que resulte necesaria, de los funcionarios directamente responsables para ejecutar esta Decisión. Esta relación deberá mantenerse permanentemente actualizada.

Artículo 10.- El Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), en concordancia con sus funciones, adoptará las acciones que resulten necesarias con el objeto de velar y evaluar la aplicación de la presente Decisión y sus normas reglamentarias, formulando las recomendaciones convenientes a la Comisión de la Comunidad Andina y/o a la Secretaría General.

El CAATA en cuanto se refiere a la presente Decisión, centrará su trabajo en:

- a) La uniformidad en los programas académicos,
- b) El tipo de evaluaciones,
- c) El nivel e intensidad de la formación,
- d) El proceso y la calidad de la titulación,
- e) Efectuar propuestas para elevar los niveles subregionales de formación de acuerdo a planes bienales y cuatrienales concebidos con el aporte del País Miembro de la Comunidad Andina,
- f) Tener una titulación homogénea y equivalente,
- g) Igualdad en los niveles de exigencia en los servicios de guardia.

Artículo 11.- Los problemas surgidos sobre reconocimiento de Títulos de la Gente de Mar conforme a la presente Decisión, podrán ser resueltos mediante la coordinación directa entre las Autoridades Nacionales Competentes, sin perjuicio del sistema de solución de controversias vigente en la Comunidad Andina.

Artículo 12.- Mediante Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina, se aprobarán las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de la presente Decisión.

Artículo 13.- La presente Decisión entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Dada en

Anexo 04

IMPLEMENTACIÓN DE LA DECISIÓN 314 Y ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO EN EL ECUADOR

1.- ANÁLISIS DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN CUANTO A LA APLICACIÓN DE LA DECISIÓN 314:

a) Políticas para el desarrollo de la Marina Mercante.-

Como resultado de la corriente mundial del libre comercio, la Comisión del Acuerdo de Cartagena, recogiendo el mandato de los Presidentes de los países de la subregión Andina – emitió las decisiones números 288 y 314, a través de las cuales se dispuso el libre acceso a las cargas transportadas por vía marítima y se normó la actividad naviera dentro del principio de la reciprocidad efectiva.

En cumplimiento de estos mandatos, el Gobierno ecuatoriano, el 25 de marzo 1992 expidió la Ley Nº 147 “Facilitación de las Exportaciones y del Transporte Acuático”.

Cada país integrante de la CAN debió dar cumplimiento a las disposiciones del Capítulo II políticas para el desarrollo de la Marina Mercante del Grupo Andino y en especial a las dictadas en los Artículos 9, 10 y 13.

La Decisión 314 en su capítulo 9, estableció una serie de medidas compensatorias para que los países miembros aplicaran paralelamente a la eliminación de la reserva de carga, destacándose la relacionada con “La implantación de una legislación que libere a las empresas de transporte marítimo de la Comunidad Andina de la medidas que afecten su actividad e incidan en sus costos de operación y que se reflejen en modo particular en exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario.

El Art. 9 de la Decisión 314 se refiere a:

- La implantación de una política de flexibilización en materia de registro de naves.
- La concesión de crédito a largo plazo.
- La promoción de consorcios y empresas de transporte marítimo consolidadas.
- La implantación de una legislación que libere a las empresas de transporte marítimo en exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario.
- La flexibilización de las exigencias legales en materia de porcentajes de capital nacional para la continuación de empresas de transporte marítimo permitiendo una mayor participación de capitales extranjeros.

Art. 10 de la Decisión 314 se refiere a:

Los Países Miembros revisarán sus legislaciones nacionales, con el propósito de establecer reglas de juego claras y precisas que permitan a las empresas nacionales de transporte marítimo de la Subregión consolidar las bases para su competitividad

Art. 13 de la Decisión 314 se refiere a:

Los Países Miembros optimizarán los servicios portuarios, con el fin de rebajar las elevadas tarifas actuales, agilizar la prestación de los servicios y lograr operaciones bajo condiciones de competitividad entre diferentes puertos, empresas estibadoras y de servicio de puerto.

b) Marco Legal.-

- **En cumplimiento del Artículo 9 se actualizó la Ley de Fomento de la Marina Mercante.**

Una Comisión Especial elaboró el Proyecto de Ley titulado “Ley Especial de Fortalecimiento y Desarrollo del Transporte Acuático y Actividades Conexas” el mismo que luego de ser aprobado por el CNMMP y luego de los trámites pertinentes pasó al H. Congreso, entrando en vigencia su publicación en el Registro Oficial N° 204 del 5 de noviembre del 2003; y su Reglamento fue aprobado el 26 de julio del 2004, mediante Decreto Ejecutivo.

Esta Ley tiene como objetivo impulsar la modernización, reactivación y desarrollo del transporte acuático, construcción naval y actividades conexas, fortaleciendo dentro de este marco a las personas naturales y/o jurídicas que ejecutan estas actividades.

- **En el cumplimiento del Artículo 10 en el Ecuador se está trabajando en el Modernización del Marco Legal en los siguientes términos.**

Leyes pendientes de actualizar:

- **Código de Comercio**

De conformidad con la legislación internacional debe actualizarse el Libro III del Código de Comercio, especialmente en aquellos temas relacionados con fletamentos, cargas, hipoteca naval y otros.

- **Código de Trabajo**

Este Código no tiene regulación para las actividades a bordo de la gente de mar, la misma que debe tener un régimen especial, razón por lo cual se debe añadir en el Código de Trabajo un capítulo para gente de mar, o crear una Ley laboral Especial, para Gente de Mar.

- **Código de Policía Marítima**

La DIGMER está preparando la Ley Orgánica de Régimen Administrativo de los Espacios Acuáticos, en reemplazo al obsoleto Código de Policía Marítima, para permitir una administración moderna que facilite una mejor y ágil prestación de servicios a los usuarios por parte de la Autoridad Marítima.

- **Ley General de Puertos**

La Secretaria Técnica del Consejo de la Marina Mercante y Puertos preside una comisión que está revisando el Proyecto de Ley General de Puertos preparado por una Consultora Internacional para ser presentada al Consejo y luego al Congreso Nacional para su aprobación.

- **Transporte Multimodal**

La Comisión del Acuerdo de Cartagena (actualmente Comunidad Andina de Naciones), aprobó en Bogotá-Colombia el 4 de marzo de 1993, la Decisión 331, sobre Transporte Multimodal.

La Disposición Transitoria de la mencionada Decisión, establece que los países miembros deberán designar el Organismo Nacional Competente, que será responsable de la aplicación de esa Decisión en cada uno de los Estados Miembros.

Una Comisión Interinstitucional preparó un Proyecto de Decreto Ejecutivo para la creación del Registro de los Operadores del Transporte Multimodal y de la Autoridad Competente, y se encuentra en vías de ejecución.

- **Para el cumplimiento con lo que dispone el artículo 13, se debe optimizar los servicios portuarios teniendo en cuenta que:**

- ❖ Para lograr mayor eficiencia y reducir el costo total del paso de las mercancías por los Puertos, se deben establecer acciones conjuntas y tomar medidas de coordinación entre los diversos componentes de la Comunidad Portuaria de cada Puerto.
- ❖ Para optimizar los servicios portuarios con la finalidad de rebajar tarifas y lograr condiciones de competitividad en el Ecuador, está en proceso de implementación el Plan de Modernización de los Puertos.
- ❖ La Ley de Modernización es clara en determinar las tasas que justifiquen el costo de los servicios públicos para el proveedor del servicio.
- ❖ Los Puertos se deben optimizar siendo más ágiles, sus operaciones portuarias y cuantificar sus tasas por servicios en forma que sea atractiva a los intereses del cliente.

2.- ANÁLISIS DE LA PROBLEMÁTICA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO.

DIAGNÓSTICO Y PROPUESTAS DE SOLUCIÓN:

A través de las reuniones que se realizaron con los diferentes sectores interesados tanto públicos como privados se han encontrado las siguientes alternativas que pasamos a analizar

Alternativa 1

Crear un Centro de Acopio a través de un puerto en el Caribe y en el Pacífico y de allí con buques alimentadores (feeder) del Ecuador y países andinos repartir la carga general contenerizada en sus puertos.

- Siendo la situación actual la escasez de espacios de carga, en tramos transoceánicos, no existiría opciones de mejorar el transporte a través de la conexión en estos centros de acopio mencionados.
- Adicionalmente se requiere contenedores para la operación naviera, lo que va a generar arriendo de unidades que debe ejecutarlo alguien y considerar a más del costo, toda la logística de movimiento de los contenedores.
- Esta solución solo sería aplicable a un tramo corto de servicio, ejemplo tráfico Colombia, Ecuador, Perú, aún así, se debe verificar el costo beneficio de un servicio como este con los valores actuales del arriendo de naves.

Conclusión:

Este tipo de transporte marítimo se lo podría realizar cuando se mejoren las condiciones de disponibilidad de bodega.

Alternativa 2

Tomando como ejemplo el Reglamento Transfronterizo de Transporte Marítimo Ecuador-Colombia, hacer un convenio que incluya los países del Pacífico Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia y otro con los Países del Caribe: Venezuela, Colombia.

El Reglamento de Tráfico Marítimo y Fluvial Transfronterizo Ecuador-Colombia, para los puertos de Esmeraldas y Tumaco, se firmó en la ciudad de Cali el 10 de abril de 1992 y se amplió a los puertos de Manta y Buenaventura en la ciudad de Ibarra el 12 de junio de 1998.

Es de anotar que en el Capítulo II del ámbito de aplicación de este Reglamento la zona de integración fronteriza comprende:

- 2.1 Área Marítima: desde el límite sur de la provincia de Esmeraldas en el Ecuador hasta el límite norte del Departamento de Mariño en Colombia;

- 2.2 Área Fluvial: la parte navegable de los ríos San Miguel, Putumayo, Mira y Mataje.
- 2.3 Los esteros y canales navegables
- 2.4 Para los efectos del presente Reglamento se incorpora el Tránsito Marítimo Transfronterizo los puertos de Buenaventura en Colombia y Manta en Ecuador.
- 2.5 Las áreas que en el futuro incorporen las partes.

En el Proyecto de Reglamento de Tránsito Marítimo Binacional Ecuador-Perú, en el Capítulo II del ámbito de aplicación artículo 2 para efectos de aplicación de este Reglamento, la zona de tránsito binacional será:

En el Ecuador: en la provincia del Oro, Puerto Bolívar;

En el Perú:

En los dos Reglamentos se establece como requisito que la carga a movilizarse deben ser de origen y/o destino de las partes y no se permite trasbordo de carga de terceros países y que en lo posible sea carga contenerizada.

Estos 2 requisitos específicos tanto la determinación de los Puertos como el origen de las carga o sea la imposibilidad de hacer trasbordo han sido los que impidieron que exista un desarrollo positivo de movimiento de cargas transportadas por vía marítima. Sin embargo ha existido movimiento de carga congelada de Buenaventura al Puerto de Manta y de vehículos al Puerto de Esmeraldas.

Conclusión:

Existe una buena posibilidad de desarrollo de transporte marítimo en la subregión si se habilitan para este efecto todos los puertos nacionales y se permite el trasbordo y el transporte se lo realiza con buques propios o arrendados. Se podrá establecer un Convenio de Transporte Marítimo entre los países de Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia en el lado del Pacífico y Colombia y Venezuela del lado del Caribe con un posible resultado positivo en la movilización de las cargas.

Para el efecto se ha elaborado un Proyecto de Convenio que se adjunta.

Alternativa 3

Que una empresa naviera nacional en asociación con un consolidador de carga o agencia naviera arriende espacio de bodega a una empresa naviera extra subregional de tráfico regular.

- Existe una alta demanda de espacio de bodega en los servicios de transporte marítimo que las líneas navieras proveen regularmente a los países andinos y de la región hacia y desde mercados de EE.UU., Europa y el continente asiático, debido al incremento de exportaciones e importaciones que se esta operando globalmente.

- Las líneas navieras no disponen de buques de mayor capacidad para acoger el incremento de cargas de exportación especialmente, pues hace poco tiempo emprendieron en renovación de la flota y por lo tanto en nuevas construcciones, las que se incorporarían después de 2 años en el mejor de los casos. Adicionalmente los niveles de arrendamiento de buques portacontenedores se ha elevado significativamente lo que obliga a elevar el nivel de fletes.
- En las circunstancias mencionadas anteriormente a las líneas navieras no les conviene comprometer space charter o slots charter a agentes de carga o empresas consolidadoras de carga que aparecen ocasionalmente en el mercado, desplazando a habituales clientes que están posicionados en todas las rutas donde llega su servicio marítimo, adicionalmente los que obtengan estos espacios fijos deben de pagar por el espacio reservado lo use o no lo use, lo cual podría ser perjudicial a la empresa nacional o regional que lo contrate, sin embargo, habrá que esperar que una empresa se decida a ello, se organice para capitalizar este propósito, y lo maneje en forma óptima comercialmente.

Conclusión:

No se dan actualmente las condiciones favorables para obtener vía la obtención de space charter y slot charter, espacio de bodega para las exportaciones, durante la crisis que esta atravesando el transporte marítimo regional y mundial.

Es necesario bajar los costos de los Puertos y del Transporte del interior del País, para atraer el servicio de transporte marítimo de otras banderas para el servicio del Comercio Exterior.

Alternativa 4

Sino se tiene Flota Mercante Nacional. Procurar bajar el costo del transporte marítimo a través de los costos al interior del país y los costos portuarios.

- El Ecuador no tiene empresas navieras de Transporte Marítimo Internacional de carga general y es un momento difícil para competir con líneas navieras de gran envergadura y experiencia en un negocio bastante complejo y de capitales intensivos, que como en cualquier otro negocio, procura ganar dinero y no perder, sin embargo si se encuentran nichos adecuados y se emprende la operación con buques arrendados se puede encontrar una solución viable.
- El no tener línea naviera de Bandera Ecuatoriana en transporte marítimo de carga general da inseguridad al transporte de las mercancías del comercio exterior ecuatoriano por la escasez de bodega que existe actualmente, pero si las líneas navieras de otras banderas encuentran condiciones operativas portuarias de competitividad la falta de disponibilidad de bodega puede reducirse.

Conclusión:

Los servicios portuarios deben ser competitivos, en especial cuando las condiciones operativas del puerto no son tan buenas lo cual incide en la economía de la escala en el puerto.

RECOMENDACIONES GENERALES.

La Secretaria de la CAN debe realizar un estudio del impacto económico de los fletes en el contexto del comercio exterior realizado solo por empresas navieras extra subregionales.

Incentivar el interés del sector naviero y el sector exportador e importador de cada uno de los países de la CAN para poder impulsar el desarrollo de la marina mercante a nivel de la Comunidad Andina.

Se hace necesario bajar tanto los costos de los servicios portuarios como la movilización de la carga al interior del País, para que usando en el transporte marítimo naves de terceras banderas se pueda servir el Comercio Exterior en forma competitiva.

PROYECTO DE CONVENIO DE TRANSPORTE MARITIMO

CONSIDERANDO

- Que la Decisión 314 de la Junta del Acuerdo de Cartagena en su capítulo II establece políticas para el desarrollo de la Marina Mercante de los Países Andinos.
- Que el artículo 7 del capítulo II de la Decisión 314, dispone armonizar las políticas de transporte marítimo con las políticas generales de apertura, mejorar la competitividad de las empresas de transporte marítimo subregional; y coordinar las políticas de transporte marítimo de los Países Miembros, dotándolos de mecanismos adecuados que deben velar por el fortalecimiento de las empresas navieras.
- Que el capítulo III del Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático, en el artículo 17 de los propósitos y en el literal b dispone que los Países Miembros deben estimular la cooperación entre los Países de la subregión para aunar esfuerzos, promover y consolidar empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extrasubregional.
- Que los Países Miembros deben adoptar disposiciones que les permitan entrar en competencia comercial en el transporte marítimo, con el fin de lograr una efectiva participación de las empresas navieras de la CAN en el comercio internacional.
- Que los Países Miembros tienen el compromiso de contribuir con el fomento y desarrollo de sus empresas navieras, pues estas constituyen un componente fundamental para promover su comercio exterior.

ACUERDAN

Adoptar el presente Convenio de Transporte Marítimo:

CAPÍTULO I DE LAS DEFINICIONES

Art. 1.- Para la aplicación del presente Convenio se adoptarán las siguientes definiciones:

1.1 Autoridades competentes.-

Para efectos de este Convenio, las autoridades competentes de las partes son:

a) En el Ecuador

Autoridad Marítima
Autoridad Portuaria
Autoridad Aduanera
Autoridad Migratoria
Autoridad Sanitaria.
Autoridad Fitosanitaria

- b) En Perú
- c) En Colombia
- d) En Bolivia

1.2 Embarcaciones designadas.-

Todas aquellas embarcaciones propias, fletadas u operadas comercialmente por empresas navieras nacionales.

1.3 Empresa Naviera Nacional.-

Aquella constituida y establecida en cualquiera de los Países Miembros y calificada como tal por el Organismo Nacional Competente conforme a su legislación.

1.5 Principio de reciprocidad.-

Es la mutua concesión que países o comunidad de países se otorgan entre si para permitir el acceso a las cargas que deben transportarse por vía marítima.

1.6 Puerto Designado.

Los Puertos que cada uno de los Países Signatarios hayan designado.

CAPITULO II – DEL AMBITO DE APLICACIÓN

Art. 2.- Para efectos de aplicación de este Convenio se considerarán los siguientes puertos:

En el Ecuador:...

En el Perú: ..

En Colombia:

En Bolivia:

Art. 3.- Los puertos de los Países Signatarios que se designen en el futuro.

Art. 4.- En las jurisdicciones nacionales el capitán de la embarcación y su tripulación observarán las leyes y reglamentos vigentes para tráfico nacional en cada país.

Art. 5.- Las Países Signatarios fijarán de común acuerdo, los procedimientos y requisitos para la constitución de nuevas empresas o compañías con capitales Andinos, destinadas al transporte marítimo, debiendo considerarse no sólo la legislación comercial interna de

cada país, sino también los acuerdos existentes en el marco general de la Comunidad Andina que regulen la materia.

CAPITULO III – DE LAS AUTORIDADES

Art. 6.- Las autoridades competentes de los Países Signatarios, podrán establecer comunicación horizontal, a fin de prestarse la ayuda y el apoyo necesarios para el mejor cumplimiento de sus obligaciones.

Art. 7.- Para el propósito de este Convenio, la Autoridad competente de cada País Signatario autorizará y registrará los armadores nacionales y las embarcaciones que operen en el tráfico marítimo entre los países.

Art. 8.- Las Autoridades Competentes de los Países Signatarios podrán aplicar el principio de reciprocidad en la libertad de acceso a las cargas generadas por su comercio exterior.

CAPITULO IV – DE LA CLASIFICACION DE LAS EMBARCACIONES

Art. 9 Las embarcaciones que operen en este tráfico serán las que sirven para transporte de carga general procurando que transporten carga general contenerizada.

Art. 10.- Las disposiciones de este Convenio no rigen para las embarcaciones de pesca, dragas, remolcadores y plataformas.

Art. 11.- Las embarcaciones operen únicamente en el servicio para el que fueron autorizadas.

Art. 12.- Las personas naturales y las empresas que realicen transporte marítimo y hayan sido registradas ante la Autoridad Competente de cada País Signatario serán las únicas que podrán realizar el transporte marítimo de mercancías entre los puertos designados en el marco de este convenio.

CAPITULO V – DE LAS EMBARCACIONES

Art. 13.- El servicio de transporte marítimo, se prestará con naves de bandera de los Países Signatarios del Convenio, considerando la disponibilidad de las mismas para dicho tráfico. Sin embargo, en caso de que no hayan naves de sus respectivas banderas adecuadas para el servicio, éste podrá ser prestado con naves de bandera de otros países, arrendadas o fletadas por las empresas nacionales de transporte marítimo clasificadas para este tráfico.

Art. 14.- Con el objeto de suplir la falta de bodega disponible los Países Signatarios acordaran las medidas necesarias para racionalizar el tráfico y optimizar el uso de bodega disponible.

Art. 15.- En los casos de necesidad de arrendamiento de embarcaciones, los armadores de las partes signatarias otorgaran preferencia, bajo el principio de reciprocidad y en igualdad de condiciones, a embarcaciones de los demás Países Signatarios.

Art. 16.- Las Autoridades competentes de los Países Signatarios pondrán en conocimiento de las otras autoridades la información correspondiente cuando concedan autorizaciones para el arrendamiento de embarcaciones de las banderas de los Países Signatarios o de otras banderas.

Art. 17.- Las embarcaciones propias o arrendadas por las empresas navieras de los Países Signatarios gozaran en cada uno de ellos tratamiento igual a las de bandera nacional.

Art. 18.- Las embarcaciones, estarán sujetas a las inspecciones que dispongan la Autoridades Competentes de los Países Signatarios, a fin de garantizar la seguridad de las personas, la nave y la carga.

CAPITULO VI –LAS CARGAS

Art. 19.- Los buques amparados por este Convenio gozarán de la libertad de acceso a las cargas que genera el comercio exterior de los Países Andinos, establecida en el Art. 1 de la Decisión 314.

Art. 20.- El acceso a las cargas para las empresas navieras estará regido por el principio de reciprocidad.

CAPITULO VII – DISPOSICIONES GENERALES

Art. 21.- El presente Convenio es el marco general para la actividad del transporte marítimo comercial en los Países Signatarios. Una vez que entre en vigor, se deben elaborar los reglamentos complementarios sobre el uso de los puertos, cuestiones aduaneras, de protección, de prevención a la contaminación, cargas peligrosas, etc.

Art. 23.- Las reformas o derogación de las normas del presente Convenio se efectuarán por mutuo acuerdo de las Partes.

Art. 24.- El Convenio entrará en vigencia a partir de la fecha de su firma.

Anexo 05

XI REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO PERMANENTE PARA TRANSPORTE MARITIMO –CAATA-

(Lima, 07 de septiembre de 2004)

Informe sobre Tráfico Marítimo Transfronterizo: Tareas para la elaboración del diagnóstico complementario que contenga un estado de situación y propuestas de soluciones para el desarrollo de la actividad marítima de los Países Miembros.

ANÁLISIS MEDIDAS ADOPTADAS EN CUANTO A LA APLICACIÓN DE LA DECISIÓN 314 – COLOMBIA.

La Decisión 314 promulgada el 6 de febrero de 1992, norma comunitaria que estableció la "libertad de Acceso a las Cargas Transportadas por vía marítima y las políticas para el desarrollo de la Marina Mercante de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

De los considerandos de la citada Decisión se puede resaltar como objetivo principal – el que después de 12 años aún continua vigente -,y es sobre el cual se debe centrar la revisión en los países miembros, es el siguiente: 'la ejecución de políticas y acciones tendientes a mejorar, ampliar y modernizar la capacidad de la infraestructura y la prestación de servicios de transporte y comunicaciones, cuya insuficiencia y altos costos actuales impiden la rápida y segura vinculación entre los centros de producción y los de consumo'.

Del texto de la Decisión se puede destacar para el presente análisis el Capítulo II, el cual establece las políticas, objetivos y principios que se debieron cumplir por los Países Miembros durante los 14 años que han transcurrido, los cuales se citan a continuación:

(Artículos 7, 8 y 9).

- La política para el desarrollo de la marina mercante de los Países Miembros propenderá por el logro de los siguientes objetivos específicos:
 - a) Armonizar las políticas de transporte marítimo con las políticas generales de apertura y los esquemas de competitividad internacional que se establezcan en la Subregión para todos los sectores de la economía;
 - b) Mejorar la competitividad de las empresas de transporte marítimo subregionales;

- c) Coordinar las políticas y normas de transporte marítimo de los Países Miembros, dotándolas de mecanismos adecuados para lograr el equilibrio frente a posibles competencias desleales de terceros países.
- Para el cumplimiento de los objetivos señalados en el presente Capítulo, los Países Miembros adoptarán acciones tales como:
 - a) La implantación de una política de flexibilización en materia de registro de naves, que constituya una alternativa de competitividad para las empresas de transporte marítimo de la Subregión, que comprenda el uso de naves de bandera de conveniencia, segundos registros, y otros;
 - b) La concesión de créditos a largo plazo para la obtención de buques adecuados a los tráficos;
 - c) La promoción de consorcios y empresas de transporte marítimo consolidadas para servicios en la Subregión y con terceros países;
 - d) La implantación de una legislación que libere a las empresas de transporte marítimo de la Subregión de las medidas que afectan su actividad e inciden en sus costos de operación y que se reflejan de modo particular en exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario;
 - e) La flexibilización de los controles actuales para la facilitación del transporte marítimo;
 - f) La flexibilización de las exigencias legales en materia de porcentajes de capital nacional para la constitución de empresas de transporte marítimo, permitiendo de esta forma una mayor participación de capitales extranjeros.
- Con miras a lograr la concertación de políticas de transporte marítimo a nivel subregional, los Países Miembros considerarán la adopción de principios tales como:
 - a) Los concernientes a la acción coordinada subregional con miras a salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico;
 - b) Los relativos a la implantación de los controles de las prácticas tarifarias desleales en el transporte marítimo;
 - c) Los necesarios para estimular la cooperación subregional para aunar esfuerzos, promover empresas de transporte marítimo, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extrasubregional;
 - d) Los requeridos para establecer políticas comunes de registro de tarifas de transporte marítimo;
 - e) Los orientados a fomentar los sistemas de transporte multimodal.

ESTADO DE SITUACIÓN

Colombia a pesar de tener dos mares, una situación geográfica privilegiada, ha tenido una cultura mediterránea que le ha impedido desarrollar una industria marítima pujante, esto aunado a que buena parte de sus polos de desarrollo se encuentran retirados de los puertos.

ACCIONES QUE SE TOMARON EN 14 AÑOS:

NACIONALES

- Establecimiento de la política de transporte marítimo internacional bajo los lineamientos de libre acceso bajo el principio de reciprocidad.
- Activación de las Comisiones de Vecindad, con el objetivo principal de mejorar la infraestructura de transporte, telecomunicaciones y energía.
- Convenio Binacional con Ecuador, mediante un Reglamento de Tránsito de transporte marítimo y fluvial.
- Implementación continua de los Códigos Internacionales OMI ratificados.
- Suscripción del Acuerdo de Libre Comercio con México y Venezuela – Grupo de los Tres –G3.
- Tratado de Libre Comercio con la Asociación de Estados del Caribe.
- Acuerdos con algunos países para eliminar la doble tributación.
- Acuerdos y Memorandos de Entendimiento con algunos Países para la aceptación de nuestros tripulantes en sus empresas o buques.
- Privatización de los puertos – Ley 1 de 1991.
- Exención del IVA a los fletes marítimos internacionales.
- Exoneración de Aranceles para la adquisición de buques de carga de más de 1000 TRB.
- Participación del 100% de la Inversión Extranjera en el sector.
- Exención del IVA para la adquisición de buques de carga y remolque para naves de bandera extranjera.
- Exención de IVA para la reparación y mantenimiento de los buques adquiridos bajo los preceptos de la Ley 730 de 2001.

- Exención de la tasa global y la sobretasa a los combustibles utilizados para buques de cabotaje, de acuerdo a unos cupos establecidos.
- Flexibilización de requisitos para la matriculación de buques, entre los cuales se pueden destacar los actos mediante los cuales se puede matricular un buque en Colombia, como son: leasing financiero, fletamento a casco desnudo, hipoteca naval y garantías marítimas, etc.

COMUNITARIAS (LEGISLACIÓN).

La Comunidad Andina ha adoptado una serie de normas comunitarias para facilitar y liberalizar los servicios de transporte en sus diferentes modalidades y contribuir, en esa forma, al crecimiento del comercio intrasubregional y el fortalecimiento de la integración física de su territorio.

- Transporte Multimodal – Decisiones 331 - 393 y Resolución 425.
- Tránsito Aduanero Internacional – Decisión 477, en concordancia con las normas comunitarias que regulan el transporte multimodal se actualizó la legislación comunitaria para facilitar la libre circulación de mercancías, de tal manera que contribuya a la supresión progresiva de los obstáculos al intercambio comercial, mediante la adopción de procedimientos aduaneros que agilicen y el comercio entre los Países Miembros y de estos con terceros, que incluye el uso de documentos de tránsito aduanero internacional que facilitan el uso del transporte multimodal, así como, sistemas de intercambio de información y el establecimiento de controles posteriores.
- Embargo Preventivo de Buques y Garantías Marítimas – Decisión 487 - con el propósito de promover y fortalecer las Marinas Mercantes de la Subregión, con una legislación moderna y armonizada de garantías marítimas (hipoteca naval y privilegios marítimos) y embargo preventivo de buques, a fin de disponer de un marco normativo comunitario, que ofrezca las garantías adecuadas a las inversiones que se realicen en el transporte acuático.
- Decisión 578 Régimen para evitar la doble tributación.
- Decisiones 291 y 292 – Regímenes de Inversión extranjera y de empresas multinacionales andinas.
- Decisión 598 – Relaciones comerciales con terceros países. Acuerdo de

CONSIDERACIONES GENERALES:

El transporte importante pilar de la globalización, ha facilitado la compra y venta de mercancías, materias primas y componentes en casi todos los lugares del mundo. En este contexto el transporte marítimo ha desarrollado un importante papel en el intercambio de mercancías voluminosas y de valor relativamente bajo.

Los países de América del Sur adoptaron en la década pasada políticas de apertura de sus economías que incluyó el transporte marítimo, lo que propició que las empresas de terceros países reafirmarán su posición en el mercado regional fomentándose una fuerte

competencia con las empresas navieras de la región en el transporte de las cargas que genera el comercio exterior de nuestros países.

Así las cosas, mientras el negocio de la industria del transporte marítimo se modernizaba mediante procesos de concentración de servicios –alianzas, fusiones-, para reducir costos unitarios aumentando la productividad a través de economías de escala; innovación tecnológica con la contenedorización y la expansión del sistema de transporte multimodal, el transporte suramericano no enfrentó los retos de promover un sistema competitivo y eficiente que respondiera a las tendencias tecnológicas, de mercado y de organización del transporte marítimo mundial

Para el año 2003, las principales flotas del mundo disponían de la mayoría de sus buques bajo bandera extranjera. Si se consideran solamente las naves más grandes, es decir aquellas de más de 300 toneladas T.R.B, alrededor de 47.750 buques, más del 65% de las mismas contabilizadas por el tonelaje, habían inscrito a una bandera distinta de la de su operador. Al considerar las unidades, casi el 46% usaba bandera extranjera, y el 54% bandera nacional (entendiendo por “extranjera” a un registro abierto o segundo registro).

Bajo este precepto los países que tienen una composición de flota mayoritariamente bajo bandera nacional: China, Italia, Rusia, India, Turquía, Malasia, Irán, Brasil e Indonesia. El resto ha optado mayoritariamente por otras banderas.

El caso de Latinoamérica y el Caribe presenta los principales registros abiertos de la región. Como se puede observar, Panamá presenta el mayor Registro, seguido por Bahamas y St. Vincent & the Grenadines. Bahamas registra los buques más grandes (promedio de 26.000 GT/buque), mientras Honduras se especializa en naves pequeñas (promedio de 1.700 GT).

En cuanto a la construcción naval una de las causales de las variaciones de precios experimentadas durante el año 2003 corresponde a una baja en la construcción de nuevos buques, la que a su vez acompañaba el proceso de baja de precios del transporte marítimo.

De la información existente se tiene que los pedidos de la construcción naval, para todas las categorías de buques, se expone que la flota mundial en construcción es de 2.822 buques. La construcción naval sigue siendo liderada por los astilleros de extremo oriente, Japón, Korea y China.

Es importante señalar, respecto a los tipos de buque, que los Tanker representan la mayoría, 30,1% (307 buques), seguido de Fullcontainerships, 29,9% (305 buques) y finalmente Bulk Carrier, 18% (183 buques). De la nueva flota en construcción, el 36,1% (1019 buques) tienen como destino un registro abierto. •Un 53% de la nueva flota mundial de registro abierto se encuentra en Latinoamérica y el Caribe (541 buques), liderando la lista Panamá, con un 77,4% (419 buques del total de la región), seguido por Bahamas, con un 15,9% (86 buques). Del 47% restante, (478 buques), Liberia tiene la mayoría, 63,6% (304 buques), seguido de Chipre, con un 13,2% (63 buques).

Visto el panorama mundial se concluye que en la actualidad la bandera del propietario u operador del buque no interesa, lo que importa es que el armador tenga un país de domicilio donde pueda tributar por su patrimonio y los ingresos percibidos por concepto de la actividad que desarrolla.

PROPUESTA DE SOLUCIONES

Tomando como soporte lo descrito anteriormente, se considera que la problemática por la cual atraviesa la industria del transporte marítimo en la Subregión no se soluciona con instrumentos jurídicos nacionales o comunitarios, se trata esencialmente de voluntad política para dar tratamiento integral a la industria del transporte marítimo y servicios conexos, para promover e incentivar la inversión y del sector privado es fundamental promover el financiamiento, desarrollo y operación de la industria del transporte marítimo.

Fortalecimiento del sector asegurador y su especialización en el área de la industria.

De las reuniones con el sector privado se tiene la constante exigencia de garantizarles mediante un mecanismo una porción de las cargas que genera el comercio exterior. Demandan del Estado más exenciones tributarias.

Una solución que se considera que podría reducir costos en la operación de los buques es permitir que los repuestos para el mantenimiento y reposición de las naves pudieran ingresar al territorio aduanero nacional exentos de impuestos de nacionalización o se les diera tratamiento de importación temporal al establecerse los puertos como zonas francas de servicios, con esto se estaría promoviendo la industria naval.

Definitivamente el desarrollo del transporte marítimo constituye hoy por hoy en uno de los instrumentos fundamentales para la consolidación del espacio económico de América del Sur. Si cada día cobra más relevancia el concepto de la promoción del comercio, se deben aprovechar las oportunidades y experiencias derivadas del proceso de concentración y modernización que experimentó el transporte marítimo a nivel mundial.

Importante impulsar el cambio de funciones del transportador tradicional hacia un concepto integral de servicio puerta a puerta.

La experiencia una vez más nos muestra que no se trata de diversificar los servicios sino de especializarlos y en la actualidad nuestras empresas se han dedicado a diversificar los servicios en los puertos, sin tener en cuenta la importancia del transporte marítimo –buques, empresas, tripulaciones- y la industria naval.

Fomentar desde el punto de vista de la educación a través de los máximos organismos del Estado el direccionamiento a nivel tecnológico y profesional de carreras afines con el comercio, la industria y el transporte marítimo en general, como propósito básico tendiente a modificar el pensamiento mediterráneo de los países miembros y orientarlo dentro de parámetros oficiales hacia lo que significa el mar, con base las necesidades propias y la estructura de cada uno de los países. Así mismo, propender por su continua y permanente especialización, dado que la industria del transporte marítimo es cada día más dinámico.

Coadyuvar en la tarea de fomentar las alianzas entre PYMES y transportadores de la Subregión, para establecer nexos que ayuden a conocer la oferta y demanda disponibles en cuanto a carga y bodega a flote, para el mejor aprovechamiento mutuo, y por ende, del mejoramiento en la prestación del servicio y rentabilidad para quien participa dentro del ambiente de mercado.

Anexo 06

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA

Enmarcado dentro del Plan de Gobierno presentado por el Ciudadano Presidente Constitucional de la República Bolivariana de Venezuela, se dio inicio a la Revolución Democrática del Estado, la cual incluye como plano referencial a los ejes: político, social, económico, territorial y de relaciones internacionales.

Como punto de partida se tiene la transformación del marco institucional, dentro del cual los diferentes actores políticos, económicos y sociales se desenvuelven y toman sus decisiones, el proceso incluyó varias fases: la activación del proceso constituyente, la fase contractual, la fase de convocatoria, la fase asamblearia y la fase ejecutiva, todo ello para lograr la legitimidad originaria con fundamento en la soberanía popular, los principios de justicia que coloquen al ser humano como centro de atención, que garantice niveles adecuados de calidad de vida para todos los venezolanos, propulsando, además, la democratización de la intermediación entre la sociedad y el Estado.

Se pretende igualmente, lograr la redefinición de las funciones del Estado, como ente rector y promotor de las políticas, lo cual exige a la administración pública acentuar su papel mediador a través de la elaboración y reglamentación que haga posible que esas funciones se lleven a cabo de manera eficiente y sin menoscabo de la calidad de vida de la ciudadanía.

La administración pública debe ser un sistema abierto, flexible y permeable, mediante el desarrollo de mecanismos de comunicación que la conviertan en una estructura transparente donde el secreto sea la excepción y no la regla, tomando como norte la descentralización como parte constitutiva de las reformas que se desean, con mecanismos de control y unidades de evaluación estratégica en cada área que la capaciten para formular, implementar y evaluar las políticas públicas en función de objetivos claramente definidos, todo ello para garantizar el ejercicio de la autoridad que le ha sido concedida.

Tomando estos conceptos como base y sin perder de vista el reclamo de la sociedad venezolana que gobernar es rendir cuentas públicas y que la base para el desarrollo integral del País es la educación, la salud, la alimentación sana y balanceada del pueblo, la dinamización del aparato productivo, impulsando la formación de capital privado y de ahorristas nacionales y extranjeros, y una política fiscal de carácter progresivo y orientada hacia el logro del objetivo productivo nacional, la Comisión Relatora nombrada en la Resolución del Ministerio de Infraestructura N° 112 del 31 de julio de 2000, publicada en la Gaceta Oficial N° 37.004 del 1° de agosto de 2000, la cual fue juramentada por el Presidente de la República Bolivariana de Venezuela, presenta a consideración del Ejecutivo Nacional el siguiente informe y el listado de políticas aplicables al sector acuático nacional.

Ahora bien, siguiendo lo lineamientos del documento presentado por la República del Perú, en cuanto a los puntos más resaltantes de la Decisión 314, nos permitimos decir que la política de transporte marítimo venezolana está orientada al desarrollo del comercio marítimo, observando las normas internacionales en materia de transporte marítimo y cuidando el cumplimiento de los estándares de seguridad de bienes, personas y medio ambiente. De esta manera, tomada debida cuenta de la importancia que tiene el transporte marítimo para el desarrollo del país y dado el volumen de la actividad comercial de Venezuela que se transporta por esta vía, a partir de julio del año 2000, con la finalidad de adaptar y armonizar la normativa nacional relativa al transporte marítimo, fue promulgada la ley de Reactivación de la Marina Mercante Nacional, entre otras. Esta ley incorpora incentivos en materia fiscal para estimular a los propietarios de buques a abanderar estos en Venezuela.

Dando así inicio con la promulgación a las demás leyes del sector que a todos los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, que realicen operaciones de transporte internacional en puertos venezolanos, gozarán de una rebaja de un diez por ciento (10%) sobre las tasas por Derecho de Arribo y Derecho de Muelle. Los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano, que realicen operaciones de cabotaje, gozarán de una rebaja de un cincuenta por ciento (50%) sobre las tasas por Derecho de Arribo y Derecho de Muelle. Asimismo, los buques inscritos en el Registro Naval Venezolano serán tributados con el cincuenta por ciento (50%) de la tarifa establecida por el uso del servicio de pilotaje. Esta rebaja se puede aplicar, hasta por el mismo porcentaje a buques de bandera extranjera, pero sólo bajo el principio de reciprocidad. Esto mismo se aplica para las tarifas por servicio de remolcadores y lanchaje. Adicionalmente, el nuevo marco legal acuático, introduce un conjunto de incentivos a la exención permanente del Impuesto a los Activos Empresariales y la exención del Impuesto al Valor Agregado para las importaciones de buques, temporales o definitivas.

La normativa legal actual establece la exención del Impuesto al Valor Agregado para las importaciones temporales o definitivas de los buques. Asimismo, los activos tangibles e intangibles, propiedad de los titulares de los enriquecimientos derivados de las actividades del sector de la marina mercante y de la industria naval, puertos y marinas, están considerados exentos del pago del impuesto a los activos empresariales, incentivando así la inversión en el sector. Así mismo, la ley concede a los titulares de enriquecimientos derivados de la actividad en el sector de la Marina Mercante y de astilleros, una rebaja del Impuesto Sobre la Renta equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) del monto de las nuevas inversiones destinadas a la adquisición o arrendamiento de nuevos buques o equipo de navegación; las nuevas tecnologías en materia de seguridad marítima, y además, a la formación y capacitación de sus trabajadores son objeto de esta prerrogativa tributaria. A su vez, se declaran exentos del pago de los derechos y tasas que cause la importación de buques y equipamiento del buque, igualmente, se declaran exentos del Impuesto al Valor Agregado las importaciones temporales o definitivas de buques incluidas las plataformas de perforación. Igual rebaja será aplicada a las operaciones portuarias que involucren cargas movilizadas en cabotaje, sobre las tasas por concepto de Derecho de Depósito y Derecho de Uso de Superficie”

En cuanto al artículo 10 de la Decisión 314 Venezuela promulgo un cuerpo de 7 leyes para el sector acuático.

PROPÓSITOS Y ALCANCES DE LAS REFORMAS

Estas se encuentran enmarcadas dentro del Plan de Gobierno presentado por el Ciudadano Presidente Constitucional de la República Bolivariana de Venezuela, y tienen como punto de partida la transformación del marco institucional; una de cuyas fases previó el proceso constituyente con fundamento en la soberanía popular, los principios de justicia que colocan al ser humano como centro de su atención, garantizando niveles adecuados de calidad de vida para todos los venezolanos propulsando además, la democratización de la intermediación entre la sociedad y el Estado, pretendiendo lograr la redefinición de las funciones del Estado, como ente rector y promotor de las políticas, lo cual exige que esas funciones se lleven a cabo de manera eficiente y sin menoscabo de la calidad de vida de la ciudadanía.

Leyes del sector:

1. Ley Orgánica de los Espacios Acuáticos e Insulares
2. Ley General de Marina y Actividades Conexas
3. Ley General de Puertos
4. Ley de Comercio Marítimo
5. Ley de Procedimiento Marítimo
6. Ley de Pesca
7. Ley de Costa

LEY ORGÁNICA DE LOS ESPACIOS ACUÁTICOS E INSULARES

Constituye la ley marco a la cual están vinculadas las siete (7) leyes antes mencionadas; Primordialmente desarrolla el concepto constitucional del Espacio Geográfico Nacional, el cual incluye al territorio continental, al territorio insular y a los espacios acuáticos, sobre estos, el espacio aéreo y más allá el espacio ultraterrestre suprayacente.

La Ley incorpora los más modernos conceptos en el campo del derecho internacional sobre el mar territorial, zona contigua, zona económica exclusiva, el alta mar, el fondo marino y oceánico, el patrimonio cultural y arqueológico subacuático, el espacio insular, la delimitación de áreas marinas y submarinas y la investigación científica.

Se crea el Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, como órgano ejecutor de las políticas acuáticas del Estado en materia de navegación acuática y régimen portuario.

Este Instituto, es un organismo autónomo dotado de personalidad jurídica y patrimonio propio, adscrito al Ministerio de Infraestructura. El Instituto es responsable por la implementación y supervisión de la política de transporte marítimo, así como del régimen portuario, para lo cual debe planificar, supervisar y vigilar todas las actividades relacionadas con las operaciones que se realicen en los buques de cualquier nacionalidad, así como de todas las actividades de la industria naval, y de los servicios y actividades conexas. También, dentro del ámbito de su competencia, puede autorizar la realización o modificación de obras de infraestructura portuaria y solicitar el inicio de

procedimientos judiciales respecto a los actos ilícitos que se cometan, a los efectos de salvaguardar la seguridad de la navegación, la infraestructura portuaria y prevenir la contaminación del medio ambiente. Asimismo, las Capitanías de Puertos ejecutan las políticas y directrices emanadas del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares. Por otra parte, la Comisión Nacional para la Facilitación del Sistema Buque-Puerto, presidida por el Presidente del Instituto, se encarga de dar cumplimiento a las acciones para optimizar el tráfico marítimo internacional, sentando las bases para facilitar el intercambio comercial por vía acuática.

Se crea el Consejo Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares, como máximo órgano asesor del Ejecutivo Nacional, en materia de fomento y desarrollo de la marina nacional.

Se crea el Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares, destinado al financiamiento de los proyectos y actividades que propendan al desarrollo de la Marina Nacional y en general, de todo el sector acuático.

En este mismo orden de ideas esta nueva regulación acuática del país crea una serie de instituciones y prerrogativas para acompañar y salvaguardar la aplicabilidad de las mismas entre las que podemos nombrar:

REGISTRO NAVAL VENEZOLANO

Se elimina el doble registro hasta la fecha en vigencia, estableciéndose un registro especial de buques en cada circunscripción acuática.

La creación del Registro Naval Venezolano, es uno de los grandes avances en materia de transporte marítimo, regulado por la Ley General de Marina y Actividades Conexas, y que depende del Instituto Nacional de los Espacios Acuáticos e Insulares. La ley permite, la inscripción ante el Registro Naval Venezolano de los buques que sean propiedad de ciudadanos venezolanos, o de personas jurídicas venezolanas, constituidas y domiciliadas en el país; asimismo, aquellos de propiedad de inversionistas extranjeros, constituidos y domiciliados en Venezuela; como también, buques de registro extranjero, arrendados o fletados por nacionales por un período igual o superior a un año, o dados en arrendamiento financiero a cualquiera de las personas naturales o jurídicas anteriores. Así como los buques construidos en astilleros venezolanos, independientemente de la nacionalidad de su propietario.

Con la creación de Registro Naval Venezolano, se favorece el ordenamiento de los trámites de registro de buques, propiciando el abanderamiento de buques extranjeros. Cabe señalar, el incremento del tonelaje de registro bruto matriculado en el Registro Naval Venezolano a partir de la implementación de la nueva normativa.

En tal sentido, el ingreso al Registro Naval Venezolano ofrece privilegios fiscales y operacionales, así como también brinda la eventual posibilidad de acceder a cargas reservadas del comercio acuático internacional de Venezuela, representando una importante expectativa para las compañías navieras que decidan inscribir sus buques en el Registro Naval Venezolano, y atractivas posibilidades de recibir financiamiento y subsidios para múltiples actividades del negocio marítimo, a través del Fondo de Desarrollo de los Espacios Acuáticos e Insulares.

TRIBUNALES MARITIMOS

Se crea la jurisdicción especial acuática mediante tres (3) Tribunales Superiores Marítimos y cinco (5) de Primera Instancia.

INCENTIVOS

Los incentivos fiscales y desgravámenes tributarios previstos en la Ley de Reactivación de la Marina Mercante mantienen su plena vigencia y se establece en la LOEA la facultad presidencial de otorgar exoneraciones totales o parciales de tributos, además de las exenciones indicadas en la Ley de Reactivación, o procurando su mejora.

PREVISIÓN SOCIAL

Se crean a lo largo de las circunscripciones acuáticas, la casa del marino, las cuales darán asistencia médica, asesoramiento y esparcimiento a la gente de mar.

Se prevé un sistema de reclasificación para los casos de jubilación, mejoramiento y clasificación del personal profesional.

Se crea la modalidad de educación náutica, en todos los niveles del Sistema Educativo Nacional.

LEY GENERAL DE MARINA Y ACTIVIDADES CONEXAS

Se desarrolla el concepto de Marina Nacional, integrando de esa forma a los buques de la Fuerza Armada, la Marina Mercante y el Transporte por agua de bienes y personas, la Marina Deportiva, de Pesca, Turismo, Recreativa y de Investigación.

Se define buque de una forma clara y amplia, como; "toda construcción flotante apta para navegar por agua, cualquiera sea su clasificación y dimensión".

Se desarrolla todo lo referente a las actividades conexas a la marina nacional, tales como: La industria naval, actividades portuarias, pilotaje, remolcadores, lanchaje, canalizaciones, hidrografía, oceanografía, cartografía náutica y meteorología, salvamento, accidentes en la navegación entre otras.

Se desarrolla el régimen administrativo de la navegación y los sujetos que en ella actúan.

Bajo el principio de protección al ambiente y sus recursos, se establecen regulaciones para evitar su contaminación, así como también sobre todo lo referente al los accidentes de navegación y el salvamento de bienes y personas, consolidando un sistema de seguridad y socorro permanente y muy especialmente se delimita la responsabilidad del armador, sobre la remoción de buques que pudieran obstruir vías navegables.

En lo que se refiere a los títulos, licencias y permisos de la marina mercante de pesca y deportiva, se contemplan los requisitos y normas previstas en los Convenios Internacionales, permitiendo que la gente de mar venezolana, compita internacionalmente en igualdad de condiciones.

LEY GENERAL DE PUERTOS

Consagra los principios rectores que conforman el régimen de puertos del País, garantizando así la debida coordinación entre las competencias del Poder Nacional y el Poder Estatal, a los fines de conformar un sistema portuario moderno y eficiente.

La Ley profundiza aún más la descentralización portuaria, fijando de manera precisa la clasificación de los puertos y los regímenes de concesiones, habilitaciones y autorizaciones. Establece así mismo, las normas sobre la distribución de las ganancias de las administraciones portuarias, incluyendo porcentajes destinados a las municipalidades donde se encuentran situados los diferentes puertos. Define los sujetos que intervienen en la actividad portuaria y establece las tarifas a ser aplicadas a esas actividades. De igual forma se establece un régimen de responsabilidad en materia portuaria, a tenor de las más modernas normas internacionales.

LEY DE COMERCIO MARITIMO

Este Decreto Ley unifica las normas aplicables al transporte por agua en el ámbito especial, cualquiera sea las aguas en que se realice, incorporando los principios fundamentales de las Convenciones Internacionales sobre Derecho Marítimo, lo cual coloca a nuestro País, a la vanguardia del comercio internacional. Se contempla el Sistema de Limitación de Responsabilidad, en sustitución del Sistema de Abandono del Buque, define los sujetos de la navegación, la responsabilidad de cada uno de ellos. Se regula la materia de Privilegio e Hipotecas Navales, se establecen los diversos contratos de utilización del buque, actualización de normas de riesgo de la navegación y seguro marítimo, entre otros.

Unifica las normas aplicables al transporte por agua, incorporando los principios fundamentales de los Convenios Internacionales sobre derecho marítimo, que aunque Venezuela no sea parte de éstos, marcan sin duda un lineamiento de políticas a seguir por la normativa legal internacional, colocando así a nuestro país, a la vanguardia del comercio internacional. Entre uno de los novedosos sistemas que se incorporan en la legislación, es el sistema de limitación de responsabilidad, en sustitución al sistema de abandono del buque, además se definen los sujetos de la navegación, la responsabilidad de cada uno de ellos, la regulación de las materias de privilegio e hipotecas navales, los diversos contratos de utilización del buque, actualización de normas de riesgo de la navegación y seguro marítimo, entre otros.

LEY DE PROCEDIMIENTO MARITIMO

Se consagra el sistema de oralidad, mediante el procedimiento breve, se acoge en materia probatoria, la prueba anticipada, se permite que las partes dispongan del proceso mediante la ampliación, abreviación y concentración de los términos procesales y se establece como medios probatorios, todos aquellos no prohibidos por la ley. De esta manera los jueces de la jurisdicción marítima tienen en sus manos una herramienta que le facilitará la tarea de administrar justicia con certeza jurídica y en forma expedita, de acuerdo con las más modernas técnicas judiciales marítimas.

LEY DE PESCA Y ACUACULTURA

Constituye un marco jurídico moderno que recoge los conceptos y principios universalmente utilizados para la conservación y aprovechamiento sustentable de los recursos pesqueros, protegiendo al medio ambiente acuático y la biodiversidad. Para lograr esos objetivos se crea el Instituto Nacional de la Pesca y Acuicultura como organismo rector de la política pesquera y acuicultura del país.

Se establecen los conceptos generales sobre pesca, acuicultura y actividades conexas, previéndose que la explotación exclusiva de los caladeros de pesca tales como; la sardina y la pepitona, estén reservados a los pescadores artesanales dentro de una franja de seis (6) millas náuticas.

El caso es que pueden existir muchas alternativas enmarcadas para revivir lo que un día fue la Marina Mercante de nuestros países andinos el caso es determinar cual es la más idónea y que no será un intento más en el largo transitar de nuestra legislación

En atención al cumplimiento de la tarea designada por el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) cabe destacar que en el espíritu de las Decisiones 288 y 314 de la Comunidad Andina de Naciones en ningún momento contempla soportar la idea que las marinas mercantes andinas pudiesen llegar a desvanecerse por completo, o a menoscabar en magnitudes que consiguiesen comprometer la seguridad y defensa de nuestros Estados.

Sin embargo, la realidad nos ha demostrado completamente lo contrario. Dado a que la flota mercante de los países andinos ha disminuido considerablemente desde la promulgación de estas Decisiones (288 y 314) al no poder competir con las empresas navieras de los países desarrollados y por otra parte, su participación actual en el flete generado por el comercio exterior en la región es insignificante, particularmente en el segmento de carga general.

A pesar de lo anteriormente expuesto parece no haber consenso respecto a la perentoria necesidad de rescatar las marinas mercantes andinas, ya que se asume que, si bien las marinas mercantes se han visto terriblemente afectadas, a raíz de la promulgación de la 314, manifiestan que las exportaciones se han hecho más competitivas, lo cual no se corresponde con las realidades de los Países Miembros de la CAN, en lo que se refiere a este sector.

Es evidente que las medidas de fomento, estímulo o apoyo a la industria del transporte marítimo a los miembros de la Comunidad Andina, con la sola excepción de la reserva de carga (subsidio por parte de la demanda), han resultado ineficaces para favorecer el desarrollo de dicha industria, bien por falta de aplicación, escasez de recursos presupuestarios, falta de voluntad política, sistemas financieros pequeños y poco desarrollados, atraso y desventajas tecnológicas comparativas de sectores relacionados y de poco apoyo desarrollados, entre otras posibles causas.

Sería conveniente que la Secretaría General de la CAN, a través de una recomendación del más alto nivel elaborara por el CAATA, como órgano técnico competente dentro de la Subregión proponga la revisión y reformulación del contenido y alcance de las Decisiones 288 y 314 del Acuerdo de Cartagena con el fin de adaptarla a las realidades socio políticas y económicas, especialmente a las que experimenta el sector naviero de la Subregión ya que no son las mismas que experimentaba la CAN a comienzo de los 90, cuando la tendencia en boga era la no restricción de capitales, la liberalización de mercados, la privatización en el sector público, la eliminación de subsidios, el incremento de medidas fiscales y otra serie de regulaciones impuestas por los organismos financieros multilaterales a las economías emergentes entre las cuales está América Latina.

Si la meta del proceso de integración y de apertura económica es motorizar el desarrollo económico y social de los Países Miembros en tales acuerdos no cabe duda que la eliminación de la reserva de carga, en los términos planteados en las Decisiones 288 y 314, no ha contribuido a profundizar el proceso de integración, ni ha estimulado, ni favorecido a las exportaciones, ni en volumen ni en valor, tampoco se han sentido efectos positivos sobre la economía, por el contrario han traído efectos negativos para una industria que en todos los países del mundo con acceso al mar es sencillamente estratégica; la del transporte marítimo.

Diversos autores, incluida la propia Comisión del Acuerdo de Cartagena, afirman que la eliminación de la reserva de carga y la apertura del sub-sector de marina mercante en los Países Miembros ha traído consecuencias favorables para las exportaciones, debido a que estas se han tornado más competitivas por el menor flete que se obtiene por el servicio de transporte marítimo, así como por la mayor frecuencia, regularidad y confiabilidad de dicho servicio.

Pero, estudios llevados a cabo en Venezuela como el de Nava (1996), demuestran que no existen diferencias estadísticamente significativas en el nivel de intensidad de crecimiento de las exportaciones no tradicionales cuando se comparan los periodos anterior y posterior a la entrada en vigencia de las Decisiones 288 y 314 de la Comunidad Andina. El crecimiento observado a partir de 1991 en adelante es atribuible a muchos otros factores, tales como: el incentivo del tipo de cambio competitivo (devaluación de las monedas de cada uno de los países andinos así como la sustitución de la moneda nacional de uno de los países de la Subregión por el dólar estadounidense), las medidas de fomento y estímulo de a las exportaciones (exenciones tributarias, financiamientos, créditos a largo plazo y otros), la consolidación de instituciones de apoyo al sector exportador (como bases de datos y asesoramientos proporcionados por los Ministerios de Comercio de los Países Miembros), la disminución de las barreras arancelarias en los mercados internacionales de destino (como las ocurridas a raíz de la creación de distintas áreas de libre comercio) entre otras.

Recomendaciones:

1. Se recomienda que la Secretaria General del Acuerdo de Cartagena, materialice las estipulaciones establecidas en la Resolución CAATA N XIX.E-91 (Plan Estratégico 2001-2005 para el Transporte Acuático en la Subregión, y la Resolución CAATA N XIX.EX-93 (Avances de la normativa venezolana sobre transporte acuático).
2. Lo anterior específicamente debería hacerse para abarcar el mismo tipo de medidas de incentivos fiscales, operacionales y de subsidios directos a través de fondos de financiamiento que se creen en la Subregión.
3. En consideración de todos los argumentos y realidades expuestas se hace necesario discutir un instrumento que modifique las Decisiones 288 y 314 de la CAN, en otro documento flexible y de mejor aplicabilidad en los países de la Comunidad de manera de ayudar al desarrollo de las Marinas Mercantes de la Subregión pues a nuestro juicio las razones y situaciones socio – político – económicas que justificaron la promulgación de las señaladas Decisiones ya se agotaron en el tiempo y es necesario su renovación.
4. Tomar en cuenta el tema de la reserva de carga, analizando la situación interna de cada uno de los Países Miembros en miras que no cumplió con el objetivo para la cual fue liberalizada ante los terceros países.

Anexo 07

**PROYECTO DE CONVENIO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PUERTA A PUERTA**

GUILLERMO SARMIENTO RODRIGUEZ

En nombre del Señor Presidente del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, el Dr. FREDY BELISARIO, les presento un cordial saludo agradeciendo la honrosa invitación que nos han formulado para darles un pequeño informe sobre el estado como se ha desarrollado el proyecto de convenio de Transporte Puerta a Puerta que presentó el Comité Marítimo Internacional a UNCITRAL a fin de buscar una solución a los conflictos que se han presentado con la existencia de varios documentos que están vigentes simultáneamente que regulan la contratación del transporte marítimo; las Reglas de la Haya, de la Haya Visby, las Reglas de Hamburgo y las normas locales que están vigentes en cada país.

Este ha sido un documento de estudio que se ha realizado ya en trece cesiones sostenidos por un Grupo de Trabajo Internacional de los países miembros de UNCITRAL, de organizaciones internacionales privadas, del Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo, de aseguradores, se esta buscando el mayor acercamiento posible para solucionar los problemas, aquí no solo se ha conjugado el problema o la búsqueda de la solución al problema vigente de la coexistencia simultánea de documentos que regulan este transporte, sino el incluir en una forma muy disimulada la aplicación del transporte multimodal, Convenio que fue estudiado como Ustedes bien lo saben en la UNCTAD pero que no tuvo la acogida y la ratificación de los países miembros de las Naciones Unidas. Hay dos filosofías, en esto, la filosofía de los países desarrollados que tienen poderosas marinas mercantes y la filosofía de los países embarcadores o usuarios del transporte marítimo es donde se presentan dos puntos de fricción a los que se han venido encontrando soluciones, hace dos años la COMUNIDAD ANDINA, inició el análisis de este proyecto y en este mismo seno se recomendó a raíz de un Seminario que hizo la ASOCIACION PERUANA DE DERECHO MARITIMO tener unos puntos esenciales para favorecer a los consumidores finales de países usuarios. Dentro de esos puntos que nos propusieron y nos recomendaron bajo el mandato de buscar una solución estaba la definición de lo que era la Culpa Náutica o el desaparecimiento de esa exoneración de responsabilidad del transportador marítimo, para algunos de Ustedes, a pesar de que mucha gente de mar acá la Culpa Náutica jurídicamente fue lo más difícil de encontrarle una definición, un entendimiento porque esto tuvo un origen Anglosajón que era los "Acts of God" los "Actos de Dios", nosotros lo tenemos como la fuerza mayor o el caso fortuito,, pero no eran unicamente los Hechos de Dios o los Actos de Dios lo que incidía en esto, sino como culpa náutica se sindicaba al Capitán del Buque, de que era un ignorante, contratado por un poderoso hombre de negocios y entonces cualquier error en la navegación, se le consideraba culpa náutica y si ese error en la navegación causaba daños o pérdidas a la carga, el empresario, el transportador, el armador, se exoneraba de responder por esos hechos, y se olvidaba en ese sistema lo que universalmente se conoce como "la culpa in eligiendo y la culpa in vigilando", o sea, que quien contrata una persona para desarrollar determinada actividad tiene que conocer perfectamente sus capacidades, sus condiciones y saber sus conocimientos, (esa hoja de vida que llamaban

Ustedes, esta mañana), esa investigación sobre el problema académico que existe o no existe la capacidad para comandar un buque, entonces esa responsabilidad es de quien contrata, las equivocaciones las asume el patrón en todas las demás actividades y esta que maneja millones de millones de Euros o de Dólares tenía una exoneración donde podía estar el futuro del desarrollo económico de cualquiera de estos países usuarios del transporte marítimo porque podría estar en riesgo una planta hidroeléctrica o equipos para montar cualquier industria que podían desaparecer por una culpa o por un error, o por un desconocimiento de ese Capitán o de esa tripulación, entonces quedaba exonerado automáticamente de responder el transportador, pero con una condición todavía mayor que si se presentaba un daño en el buque, entonces lo consideraban que era una avería general y que ese usuario del transporte tenía que contribuir en los costos de reparación del buque para salvar la expedición que era conjunta y se considera obligatorio pagar una parte de esa reparación contribuyendo en la liquidación de la avería general, no se consideraba la culpa náutica, la culpa náutica tenía origen en que el Capitán no tenía comunicación directa fácil con su empresa, pero hoy en día con el desarrollo de la ciencia y la tecnología y el teléfono celular vía satélite desde acá están manejando sus responsabilidades, antes no se conocían la cartas náuticas, no se conocían los informes meteorológicos pues hoy sabemos por donde va a cursar un huracán, y no existían los prácticos, que hoy permiten la entrada y la salida de los buques con mayor seguridad en los puertos, entonces cualquier cosa que pasaba se consideraba culpa náutica, la posición de la COMUNIDAD ANDINA se fijó, si no estoy mal, en esta misma sala y que presentamos en conjunto el Dr. HERNANDO ARCINIEGAS y yo en la primera reunión en Nueva York, fue acogida y ya es aceptada, pero como la contraparte busca tener menos costos o menos riesgos económicos, esta buscando otras contraprestaciones de exoneraciones o el aumento de responsabilidad del cargador para responder por los daños pero sin tener en cuenta que la legislación de todos nuestros países expresa que el transportador es responsable del objeto que se compromete a transportar desde que lo recibe hasta el lugar que lo entrega, se consideraba que en esa época, o antes con las Reglas de la Haya y con las mismas de Hamburgo, que era de puerto a puerto, o, de muelle a muelle, ahora el desarrollo portuario, la facilitación aduanera en todos los países, el apareamiento del contenedor ha permitido que esa carga pueda pasar directamente cumpliendo algunas formalidades, la aduana, mediante el otorgamiento de garantías, permite que la carga llegue hasta el lugar de destino, y además como no tuvo éxito el Convenio de Transporte Multimodal, se esta buscando por eficiencia bajar los costos, dentro de éste proyecto de Convenio, que el transporte sea puerta a puerta, o sea del lugar de fabricación al lugar de consumo, sin necesidad de permanecer en los muelles o en las bodegas de los puertos donde antes había el saqueo y toda la serie de inconvenientes por las cuales se tuvieron que reformar los puertos y las aduanas en todos nuestros países para permitir el paso de la carga hasta el lugar de consumo, pero se esta buscando su armonización porque no se ha llegado a un acuerdo total de que sea una sola la persona, o empresa que contrate y asuma la responsabilidad frente vendedor y consignatario y además para evitar que el tramo entre el puerto y el interior de los países donde se tenga que realizar bajo un nuevo contrato.

Todavía pensamos que como tradicionalmente, el transporte marítimo esta favorecido con una gama inmensa de exoneraciones de culpa o de responsabilidad estas se le deben trasladar al transporte terrestre, llamémoslo así todo el transporte terrestre sea férreo o carretero y nos encontramos en el momento de decir que tenemos que identificar el lugar donde sucede el hecho que daña, o que puede dañar ese cargamento o ese embarque, si es en el marítimo y se le aplican las exoneraciones de responsabilidad o si es en el terrestre se le aplica de las normas propias de cada uno de esos modos de transporte,

pero al llegar a esa aplicación, el empresario que podría asumir ese contrato, busca que la norma internacional le dé el mismo tratamiento para el trayecto total y entonces se presentaría un desequilibrio en las normas internas de todos los países.

Se quiere aplicar o se ha recomendado, que se apliquen los tratados de transporte férreo y por carretera de Europa, y sean las normas que quedaran cobijadas en este proyecto de convención, pero para países como los Andinos o los Latinoamericanos, los Centroamericanos, está situación o esta aplicación chocaría diametralmente con sus legislaciones, con sus usos y sus costumbres, entonces en principio se ha llegado ya a un acuerdo de poder identificar el trecho donde haya ocurrido el daño al cargamento para darle una aplicación y no romper en una forma abrupta el sistema tradicional del transporte marítimo y no romper las legislaciones internas de cada país, por lo cual se está buscando una uniformidad que sea aplicable a todos, para ello tenemos pendiente del trabajo que imponga el Grupo Internacional de Trabajo, para que en cada uno de nuestros países se informe a la Secretaría de UNCITRAL sobre límites de responsabilidad y exoneraciones del transportador para responder al usuario, pongo el caso que más conozco que es el de Colombia, pues el Decreto Extraordinario No. 01 de 1990, en el sentido que si el embarcador hace la declaración del valor de su carga, el transportador, sea el que sea, le responde por el ciento por ciento, si no hace esa declaración porque tiene efectos económicos frente a sus seguros y al flete, los costos se aumentan, se le rebaja al transportador 75%, las Reglas de la Haya nos señalan que la responsabilidad del transportador marítimo va hasta US\$500 por bulto antes era en Francos Suizos, en Francos Oro y últimamente se llegó que era US\$500; por bulto, pero está el otro problema de identificar, pues si la paleta y el contenedor los consideran como si fueran un bulto, entonces un contenedor al que se han embalado mercancías que pueden valer varios miles de millones, o cientos de miles, por lo menos, esta se limita a US\$500, el usuario o el asegurador, considera que es una cifra ridícula, las Reglas de Hamburgo trataron de modificar esta situación y señalaron unos límites de responsabilidad económica, no de la responsabilidad jurídica total, sino de responsabilidad económica de acuerdo al peso y representado en unidades especiales de giro. En el momento sigue la discusión para buscar un acuerdo sobre cuáles son esos límites por que debe responder el transportador marítimo, para algunos su apreciación es que debe señalarse que esa responsabilidad está muy baja, para lo cual propone que debiera ser un factor multiplicador del valor del flete, unos han propuesto que sea tres veces el valor del flete, otros diez veces, unos más generosos han dicho que de quince a veinticinco veces, pero vendría el problema, el flete se calcula por el peso y por la distancia, si yo embarco un kilo de oro sin declarar su valor, para dar un ejemplo, entre Cartagena y Nueva York, y este no llega al lugar de destino, el transportador va tan solo a responder por US\$500, pero cuanto me vale el kilo de oro, para que me respondan por tres o diez veces el valor del flete, no alcanzaría cubrir un 20% del valor de esa mercancía, estoy poniendo ejemplos extremos, puede haber otros ejemplos más sencillos, pero lo importante es que se está buscando que la indemnización sea favorable al usuario, pero los cálculos y los estudios que se han hecho son diferentes y que ese límite no sería aceptable, excluyendo que es más favorable lo que señalan las Reglas de Hamburgo para ser aceptados en algunos casos y en otros casos muy breves sería lo que señalan las Reglas de la Haya y de la Haya Visby para responder con determinados límites a esa responsabilidad económica del transportador.

En esto está la situación general de estudio del proyecto inicial que presentó UNCITRAL a los países miembros para discusión, si le ponemos un porcentaje podríamos decir que hemos avanzado máximo en un 30%, porque aun cuando ya se ha hecho dos lecturas del documento inicial, que ha presentado observaciones, se han hecho recomendaciones, y

se han formulado modificaciones, el 70% que falta acordar está para ser discutido en las próximas reuniones; la parte mas importante para Latinoamérica, debemos hacer observaciones por parte de la COMUNIDAD ANDINA, la reunión tendrá lugar a finales de noviembre y principios de diciembre en Viena.

Quiero destacar, porque sé que todos tienen el documento del informe de la última reunión de UNCITRAL en Nueva York que es el ACN9552 y para hacer honor a la brevedad señalándoles las partes más importantes, por ejemplo en la página 12 Ustedes van a encontrar que dice: “el COMITÉ MARITIMO INTERNACIONAL, se ofreció a distribuir un cuestionario entre sus miembros para que especificaran el nivel actual del límite aplicable en sus respectivos países a toda reclamación de indemnización marítima así como todo dato disponible sobre el valor real de la carga, además los estados miembros y observadores asistentes a la reunión convinieron en facilitar a la Secretaría información acerca de los límites de responsabilidad aplicables en cada ramo del sector de transportes, así como de todas las estadísticas que dispusieran sobre las sumas efectivamente reclamadas para facilitar el estudio propuesto, se sugirió que la Secretaría recabará la información de la ORGANIZACIÓN MARITIMA INTERNACIONAL OMI respecto a las tasas de inflación y los límites de responsabilidad aplicables, por ejemplo en el contexto del Convenio de Atenas, que regula el transporte marítimo de pasajeros, crea unos límites de responsabilidad también del transportador marítimo hacia sus usuarios. Sobre esto no tengo información si los países miembros de la COMUNIDAD ANDINA ya tenían conocimiento de esta obligación para suministrar esos datos, nuestros límites de responsabilidad, sino me equivoco, tengo entendido son muy similares en la subregión, no sé si tengamos estadísticas en la Comunidad o en cada país para suministrar los datos que nos piden, pero si los tenemos podemos proponer que los límites de responsabilidad económica de los transportadores, de los empresarios marítimos no sean tan bajos porque van a perjudicar nuestras economías; esa sería una labor para cada uno de Ustedes, que tienen mejores medios, que quien les habla, puedan obtener esos datos, y los pudieran suministrar a la Secretaría de la Comunidad que como Organismo Observador en UNCITRAL los puede presentar, y al presentarlos como COMUNIDAD ANDINA tiene mayor efecto de aceptación que si se hiciera individualmente por cada uno de los países, pues no siempre asiste la misma persona en representación de cada uno de nuestros países si no que esta rotando, nunca he podido llegar a saber porque esa rotación, y por ello no hay continuidad precisamente para que se llegue a esa uniformidad son razones de gobierno o de estado pero que en el fondo no favorecen sino que perjudican, entonces se necesita esa unificación, esa unidad, esa integración en suministrar esos datos y poderlos enviar oportunamente, yo les recalqué y les pido que esto es en beneficio de las generaciones futuras, puede que nosotros no podamos ver los beneficios de esta convención pero son de nuestras generaciones futuras por las cuales estamos trabajando todos con ahínco y con mucho entusiasmo.

Les tengo que recomendar sobre un tema totalmente jurídico, pero que necesitamos tener identidad como Comunidad, respecto a aceptar que sean unas reglas estables las que regulan este transporte “puerta a puerta” o si dejamos la libertad contractual, si miramos la filosofía actual del mundo que es la globalización, la competencia, la eficiencia, tendríamos que aceptar la libertad contractual, pero esa libertad contractual, sin que estemos contra ella, o libertad de comercio, puede ser perjudicial para nuestras economías, lo estamos viviendo en estos días los países del área Andina, que no somos ni iniciación, ni terminación de línea sino puertos intermedios, a los que se les fijan los fletes y nos toman la carga o no, esto por que se nos acabaron nuestros elementos de presión o de defensa que eran nuestras Flotas Mercantes, entonces estamos a merced de

terceras banderas para el desarrollo de nuestras industrias que nos permitirán dar mayor ocupación a nuestros pueblos y si hay libertad contractual y no esta debidamente regulada, los fletes para determinados elementos básicos a nuestro desarrollo económico se seguirían elevando como se están elevando, van en espiral, entonces quedaríamos en desventaja frente a la industria del transporte marítimo, si tenemos unas reglas que tienen que aceptar el transportador y el usuario y sobre las cuales se van a definir los posibles conflictos que se presenten, entonces tendríamos mayor seguridad y nuestras economías tendrían menos peligro.

Hay otro punto de vista para tener en cuenta, que es la interpretación que tiene el Derecho Anglosajón en la responsabilidad o culpa, y el limite de responsabilidad contractual y responsabilidad extracontractual y responsabilidad de daño económico sin tener en cuenta el daño a la carga.

Para los países de derecho de origen latino, es muy claro lo que es la responsabilidad y lo que es la culpa; los Anglosajones no tienen claro ese concepto y nos quieren imponer que sea su sistema legal el aplicable para esa interpretación de responsabilidades, los franceses por ejemplo en la culpa dieron la definición más exacta que es la más sencilla: "hay culpa cuando no se previó del efecto nocivo del acto, pero a pesar de haberlo previsto se confió imprudentemente en poderlo evitar".

Los Anglosajones no la tienen ni la entienden, ni la quieren aceptar porque todavía se basan en que es la exoneración lo imprevisible, lo que no se puede contemplar, o sea que en la exoneración de responsabilidad por culpa náutica, y en este capítulo han teniendo que ceder, debido a la presión que ejercieron todos los países usuarios del transporte, para que ella desapareciera, por otro lado no quieren tomar mayores responsabilidades para responder por el objeto que se les entregó para su transporte a cambio de un flete o de un precio, este es el otro punto que hay que recomendar para que quede claramente definido, miremos en proporción cuántos son los países anglosajones, cuántos son sus habitantes, cuántos somos los países de derecho latino y cuántos son sus habitantes para buscar una compensación en esa balanza.

En este estudio, encontramos, otra institución que puede ser favorable, pero para ello debo hacer una comparación en las Reglas de la Haya cuando llegaba una carga dañada al puerto de destino, se daban tres días para formular el reclamo y así esta consagrado en muchas de nuestras legislaciones, el Código de Comercio Colombiano lo tiene también en los tres días, pero era un tiempo insuficiente; no permitía que el propietario quien había comprado esa carga se diera cuenta como le había llegado para poder hacer el reclamo y eso se prestó a muchas interpretaciones y conflictos, en este capítulo se esta calculando siete días calendario, siete días hábiles o de trabajo como lo llaman en el proyecto, para otros veinte días, pero hay que mirarlos desde que punto de vista y qué trámites hay, porque el dueño de la carga no la recibe directamente como era la tradición en el transporte marítimo, quien compraba el cargamento estaba al pie del muelle esperando la llegada del buque para recibir las amarras y coger sus paquetes, hoy en día existen intermediarios, aduanas, hay Ministerio de Agricultura, Ministerio de Salud, seguridades que Ustedes has estado discutiendo en la OMI, que todavía no le permite a ese importador recibir directamente su cargamento, su materia prima, sino que pasan por varias manos los papeles y documentos.

La posición racional que se ha tratado para que sea aceptada, es de veinte días laborales, a pesar de que han cedido de que de tres se pase a siete, pero frente a una

cantidad de fenómenos económicos como es el seguro, para pueda participar, pueda actuar, pueda mandar sus inspectores, sus ajustadores a fin de determinar cuál fue el daño, si se puede reparar, si se puede reponer, si se tiene pagar totalmente el cargamento, si hay pérdida total o pérdida parcial, eso toma un tiempo para poder reclamar totalmente el valor del daño. Entonces lo prudente es que sea un tiempo de veinte días laborales, para que no le caduque el derecho de reclamar al dueño de ese cargamento frente al transportador, cualquiera que sea la gama, es este otro punto importante que debemos tener en cuenta.

El otro problema o discusión se refiere al acuerdo para notificar, si tiene que ser el sistema tradicional, si tiene que ser por escrito y autenticado ante el Capitán de Puerto la protesta o ante Notario, bien sea por parte del transportador o del consignatario de la carga, o si en realidad podemos estar aprovechando el desarrollo de la ciencia y la tecnología, usando el correo electrónico o el fax, cualquiera de estos medios rápidos que permita decir si el cargamento llegó dañado para hacer cuantificar el daño, o si se lo va a reclamar para poder notificar, yo creo que no podemos seguir en el sistema de papelito y firma, para creer que eso es cierto o no es cierto, sino que si se ha creído que se va a transportar también tiene que creer, que se entrega el cargamento y se le ha dado toda la confianza para el transporte, se tiene que creer que si se dice que este llegó dañado, es porque llegó dañado, y en terceros, que son los aseguradores y los ajustadores que van a confirmar el daño o pérdida.

En este orden también es necesario recordar que, la tradición marítima, ha venido consagrando el salvamento de personas y de bienes en el mar, esto se ha prestado a una serie de interpretaciones por todos los participantes queriendo incluir en este proyecto de regulación por parte de algunos, nueva regla al respecto, olvidando que la comunidad mundial ha regulado ese tema y que existe una Convención sobre Salvamento y creo que todos los países Andinos son parte de esa Convención de las Naciones Unidas, entonces se debe sugerir que se aplique la Convención y no incluyamos más reglas para regular, lo que ya esta regulado.

Cuando Ustedes tengan tiempo y paciencia, lean con detenimiento este documento, van a encontrar que lo que yo les estoy diciendo que la mayor parte quedo para seguir siendo discutido, seguirse redactando pero lo que se debe tomar son determinaciones y que su articulado debe quedar en determinada forma, que ya ha sido analizada.

Se han visto los artículos sobre la responsabilidad y las exoneraciones de responsabilidad varias veces, pero se vuelve a proponer que hay que revisarlos porque se consideran que deben seguir vigentes el exceso de exoneraciones existentes en las Reglas de la Haya, pero debemos tener en cuenta una cosa muy clara, las Reglas de la Haya y de la Haya Visby, se redactaron en un época pretérita en la que todos los elementos de navegación eran rústicos, los marinos de esa época, los navegantes eran los hombres que tenían que adivinar por donde llegaba la brisa para poder llegar con seguridad o con mayor acercamiento a puerto de destino, hoy en día tenemos unos satélites y el buque lleva unos repetidores, se oprime un botón y les dicen cómo están y dónde están, tienen unas informaciones permanentes sobre las condiciones meteorológicas de la ruta o el trayecto que va a recorrer ese buque, entonces ya la navegación, no es que haya perdido todos sus riesgos y todos sus peligros, pero es más segura, es más tranquila la actividad porque se puede prever y se pueden evitar los huracanes, si observamos noticias en CNN, nos dice por donde van los huracanes y esa información le está llegando también por diferentes medios al navegante.

Al leerse con cuidado los textos de los informes de las diferentes reuniones celebradas, encontramos que para algunos de los asistentes buscan que en contraprestación a la exclusión de la exoneración de responsabilidad por culpa náutica que al embarcador y, o, consignatario se le debe aumentar el listado de responsabilidades, no solo para las cargas nocivas o peligrosas (cuyo transporte esta regulado por una Convención Internacional proyectada en el seno de la OMI) sino en general para todo tipo de cargamentos, lo cual redundaría en un calculo mayor para fijar el flete, que traducido jurídicamente, es que la obligación en el transporte, es superior para el embarcador y/o consignatario a la del porteador o transportador efectivo, interpretación que al quedar regulada, modificaría en forma indirecta los Convenios existentes en las Naciones Unidas.

Finalmente, y en gracia a la brevedad por la limitación del tiempo, después de haberles planteado un panorama a velocidad supersónica sobre el estado en que se encuentra el Proyecto de Convenio de UNCITRAL, sólo me queda plantearles algunas recomendaciones para que sean trasladadas a los representantes de los países que asistan a las reuniones programadas en Viena a finales del mes de noviembre del año en curso y en Nueva York para la primavera del año 2005, los siguientes temas que son importantes para los intereses de la Comunidad Andina:

1. Obtener la definición lo más clara posible sobre la responsabilidad del porteador o transportador efectivo.
2. La definición sobre la responsabilidad solidaria del porteador, transportador efectivo y los empleados o agentes de estos factores en el contrato de transporte.
3. Definir con exactitud la relación contractual dentro de los limites del texto de Proyecto de Convenio.
4. Recalcar sobre las recomendaciones que formuló el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático en la Reunión celebrada en Lima en Abril del año 2002, sobre la jurisdicción de los tribunales de los países de destino de las mercaderías para la solución de las controversias que se presenten en desarrollo de contrato de transporte internacional de mercaderías.
5. Igualmente, en el evento que se recurra al arbitraje debe señalarse también el país de destino de las mercancías.

En razón a la brevedad del tiempo y a la rapidez con que se trataron los temas anteriores, si Ustedes consideran necesario formular preguntas o ampliación a los temas tratados, tendré el mayor gusto de absolverlas.

Agradezco su atención, y resalto que para mi ha sido un honor que a nombre del INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO MARITIMO, me hayan cursado invitación para informarles sobre el estado del proyecto,

Muchas gracias.

Anexo 08

PARTE PRIMERA DE ESTE ANEXO ES UNA PRESENTACIÓN:

METODOLOGÍA Y PROCEDIMIENTO NECESARIO PARA CUMPLIR CON LA DECISIÓN 544

SOLICITAR ARCHIVO MAGNÉTICO EN DOCUMENTACIÓN Y PUBLICACIONES.

SG/GTP.CAATA/XI/dt 2
3 de setiembre de 2004
4.37.52

DÉCIMAPRIMERA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO
PERMANENTE PARA TRANSPORTE MARÍTIMO
DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE
TRANSPORTE ACUÁTICO (CAATA)
7 de setiembre de 2004
Lima - Perú

PROPUESTA PARA LA TRANSMISIÓN DE DATOS
CONTEMPLADOS EN LA DECISIÓN 544 SOBRE LA
ELABORACIÓN DE ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE
ACUÁTICO DE LA COMUNIDAD ANDINA.

PROPUESTA PARA LA TRANSMISIÓN DE DATOS CONTEMPLADOS EN LA DECISIÓN 544 SOBRE LA ELABORACIÓN DE ESTADÍSTICAS DE TRANSPORTE ACUÁTICO DE LA COMUNIDAD ANDINA.

INTRODUCCIÓN

La Comunidad Andina para promover efectivamente el desarrollo del transporte acuático, requiere de la información suficiente, pertinente y de calidad para este sector, que le permita tomar decisiones acordes a la evolución del proceso de integración andino y de los alcances del comercio, para lo cual es indispensable el desarrollo de una base de datos electrónica que pueda agregar las distintas fuentes generadoras de estadísticas y que además sea actualizada de una manera sencilla.

Este documento de trabajo propone el procedimiento para la transmisión de la información estadística referente al transporte acuático, para lo cual se han elaborado 5 diseños de registro, los mismos que corresponden a: Información sobre el Manifiesto de Carga, información sobre la mercadería, información sobre pasajeros, información sobre contenedores y unidades móviles y finalmente información sobre los buques.

El documento contiene los cinco diseños de registro propuestos, la explicación del contenido de cada campo, las definiciones y las clasificaciones. Estos diseños son sujetos a ser perfeccionados con la participación de los expertos de los países, y constituyen la forma en que la información estadística que involucra se remita a la Secretaría General.

1. DESCRIPCION DEL ENVÍO DE INFORMACIÓN

La información se debe transmitir en un archivo plano a la sede de la Secretaría General de la Comunidad Andina, el cual debe estar compuesto por un conjunto de registros ordenados de forma preestablecida, que contenga la información de las variables que se reportan (Manifiesto – Mercancías – Pasajeros – Unidades de Carga – Buques)

El archivo debe ser nombrado de la forma PIIIQAAAATTT.txt donde:

P:	Representa la sigla del país que reporta. (B, C, E, P, V)
III:	Representa la sigla de la Institución que reporta.
Q:	Un dígito para el trimestre en que se reporta (1, 2, 3, 4)
AAAA:	Cuatro dígitos para el año que reporta (2003, 2004, etc.)
TTT:	Tres espacios alfabéticos que identifican el tipo de información (Manifiesto-MNF, Mercancía-MER, Pasajeros-PSJ, Unidades de Carga-UND y Buques- BUQ).

Por ejemplo, si Colombia (C) reporta las estadísticas específicamente el DIMAR (DIM), para el segundo trimestre (2) de 2004 (2004); remitirá archivos así: CDIM22004MER.txt (Mercancía) y CDIM22004MNF.txt (Manifiesto).

2. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS ARCHIVOS

Archivo para Manifiesto

En este archivo se reportan los registros que contienen la información que es incluida en los manifiestos de carga previamente codificados.

CAMPO	CONTENIDO	TIPO	LONGITUD	POSICION
1	Código del manifiesto	Carácter	20	Dígitos 1 al 20
2	Fecha de registro	Carácter	8	Del 21 al 28
3	Puerto declarante	Carácter	9	Del 29 al 37
4	Dirección	Carácter	1	Del 38 al 39
5	Localidad Portuaria	Carácter	9	Del 40 al 48
6	Zona Costera	Carácter	4	Del 49 al 52
7	Código del Buque	Carácter	10	Del 53 al 62
8	Observación	Carácter	255	Del 63 en adelante

Archivo para Mercancías

En este archivo se reportan los registros que contienen la información específica de las mercancías transportadas por vía acuática.

CAMPO	CONTENIDO	TIPO	LONGITUD	POSICION
1	Código de identificación	Numérico	3	Dígitos 1 al 3
2	Código de Manifiesto	Carácter	20	Del 4 al 23
3	Tipo de cargamento	Numérico	1	Dígito 24
4	Peso bruto de la mercancía	Numérico	10	Del 25 al 34
5	Régimen mercadería	Numérico	2	Del 35 al 36
6	Código de la mercancía a nivel capítulo	Numérico	2	Del 37 al 38
7	Código de la mercancía a nivel partida	Numérico	4	Del 39 al 42
8	Localidad Portuaria	Carácter	9	Del 43 al 51
9	Zona Costera	Carácter	4	Del 52 al 55

Archivo para Pasajeros

En este archivo se reportan los registros que contienen la información del movimiento de pasajeros por vía acuática. Únicamente se admitirán en esta tabla registros correspondientes al tipo de cargamento 6 (ver anexo 3 Decisión 544).

CAMPO	CONTENIDO	TIPO	LONGITUD	POSICION
1	Código de identificación	Numérico	3	Dígitos 1 al 3
2	Código de Manifiesto	Carácter	20	Del 4 al 23
3	Tipo de cargamento	Numérico	1	Dígito 24
4	Número de pasajeros	Numérico	5	Del 25 al 29
5	Localidad Portuaria	Carácter	9	Del 30 al 38
6	Zona Costera	Carácter	4	Del 39 al 42

Archivo para las Unidades de Carga

En este archivo se reportan los registros que contengan la información detallada de los contenedores y de las unidades móviles (ro-ro) con y sin autopropulsión.

Únicamente se admitirán en esta tabla registros correspondientes al tipo de cargamento 2, 3, 6 y 7 (ver anexo 3 Decisión 544).

CAMPO	CONTENIDO	TIPO	LONGITUD	POSICION
1	Código de identificación	Numérico	3	Dígitos 1 al 3
2	Código de Manifiesto	Carácter	20	Del 4 al 23
3	Tipo de cargamento	Numérico	1	Dígito 24
4	Número de unidades con carga	Numérico	4	Del 25 al 28
5	Número de unidades sin carga.	Numérico	4	Del 29 al 32

Archivo para Buques

En este archivo se reportan los registros que contengan información detallada sobre las características de los buques que reportan actividades de tráfico acuático para un período de transmisión de referencia.

CAMPO	CONTENIDO	TIPO	LONGITUD	POSICION
1	Código del Buque	Carácter	10	Dígitos 1 al 10
2	Nombre del Buque	Carácter	50	Del 11 al 60
3	Nacionalidad del registro del Buque	Carácter	4	Del 29 al 32
4	Tipo de Buque	Numérico	2	Del 33 al 34
5	Categoría del Buque	Carácter	1	Dígito 35
6	Peso muerto del buque	Numérico	8	Del 36 al 43
7	Clase del buque TPM	Carácter	2	Del 44 al 45
8	Arqueo bruto	Numérico	8	Del 46 al 53
9	Clase del buque GT	Carácter	2	Del 54 al 55

3. CONCEPTOS Y DEFINICIONES NECESARIOS PARA LA RECOPIACIÓN DE DATOS

Código del manifiesto: Indica el país informante, la institución que reporta y el código impuesto por el puerto o los agentes aduaneros al manifiesto que contiene a la mercadería embarcada o desembarcada de un buque. Este campo no puede ser nulo.

Fecha de registro: Fecha en la que se registra el embarque o desembarque en el puerto de declarante. Debe tener el formato ddmmaaaa.

Puerto Declarante: Código de la localidad portuaria de la Comunidad Andina (ver anexo 2 de la Decisión 544).

Dirección: Designa la llegada (1) o la salida (2) de un buque (manifiesto).

Régimen de la mercadería: Par de dígitos que designan la entrada (descarga) o la salida (carga) de la mercadería con el primer dígito y con el segundo designa la clase de operación:

- Entrada Internacional de mercadería comercial: (11) Mercaderías que ingresan por importación.

- Entrada Internacional de mercadería en tránsito: (12) Mercaderías que ingresan por una aduana marítima y que saldrán por otra aduana con destino hacia otro país.
- Entrada Internacional de mercadería en transbordo: (13) Mercaderías que ingresan por una aduana marítima y salen por la misma aduana marítima.
- Entrada en cabotaje nacional: (14) Mercancías procedentes de un puerto nacional.
- Salida Internacional de mercadería comercial: (21) Mercancías que salen por exportación.
- Salida Internacional de mercadería en tránsito: (22) Mercancías que salen por una aduana marítima que previamente ingresaron por otra aduana nacional.
- Salida Internacional de mercadería en transbordo: (23) Mercancías que salen por una aduana marítima y que previamente ingresaron por la misma aduana marítima.
- Salida en cabotaje nacional: (24) Mercaderías con destino hacia un puerto nacional.

Localidad Portuaria: Puerto perteneciente a la Comunidad andina. Campo que designa el comercio intracomunitario, ya sea de entrada o de salida.

Zona Costera: Tramo continuo de costa (incluido islas y alrededores) pertenecientes a un país ajeno a la Comunidad Andina. Campo que designa el comercio extracomunitario, ya sea de importación o exportación.

Código del Buque: Indica el número de registro de la embarcación, como su placa o número de identificación internacional.

Observación: Campo libre para destacar alguna particularidad del registro.

Código de identificación: Número correlativo según tipo de cargamento y código de manifiesto.

Tipo de carga: Clasificación según el anexo 3 de la Decisión 544.

Peso bruto de la mercancía: Peso de la carga en toneladas.

Código de la mercancía a nivel capítulo: Según anexo 4 - Decisión 544.

Código de la mercancía a nivel partida: Según anexo 4 - Decisión 544

Número de pasajeros: Número de pasajeros a bordo de una embarcación. Corresponde al tipo de cargamento 6 del anexo 2 de la Decisión 544.

Número de unidades con carga: Número de contenedores o unidades móviles ro-ro con o sin autopropulsión que se encuentren vacías.

Número de unidades sin carga: Número de contenedores o unidades móviles ro-ro con o sin auto propulsión que se encuentren con cargamento.

Nombre del buque: Nombre con el que se identifica la embarcación.

Categoría del buque: Clasificación de los buque según categorías (ver anexo 7 de la Decisión 544).

Peso muerto del buque: Peso muerto de la embarcación, es decir sin considerar combustible, lubricante, provisiones, tripulación etc.

Clase de buque TPM: Número que clasifica un buque de acuerdo a su peso en toneladas de peso muerto. (ver anexo 8 de la Decisión 544).

Arqueo bruto del buque: Medida de la capacidad de volumen y almacenamiento de un buque. Se mide en toneladas.

Clase de buque GT: Número que clasifica un buque de acuerdo a su arqueo bruto (ver anexo 8 de la Decisión 544).

4. REGLAS GENERALES

- Todos los campos de información son constituidos por caracteres ASCII.
- Todos los datos de tipo numérico a reportar, deben ir justificados a la derecha.
- El contenido de los datos numéricos que sean menores al tamaño del campo definido, deben ser rellenados con ceros a la izquierda.
- En los campos que hacen referencia al peso de la mercadería o del buque en TPM o GT, las dos últimas posiciones serán consideradas decimales, es decir, se ser un número entero estos dos últimos espacios deben ser registrados con "00".
- Todos los datos de tipo alfanumérico a reportar, deben ir justificados a la izquierda.
- El contenido de los datos alfanuméricos que sean menores al tamaño del campo definido, deben ser rellenados con espacios a la derecha.
- En los campos de tipo numérico no se deben reportar datos alfanuméricos.
- Aquellos campos que pueden ser nulos, y dónde no existe información, deben reportarse con espacios en blanco.
- Cuando se encuentre errores o irregularidades en la información suministrada, ésta será rechazada y los archivos serán devueltos a la institución que los reporta, para nuevamente ser generado haciendo las correcciones necesarias.

5. EJEMPLOS

A continuación se presenta un par de ejemplos para cada tipo de archivo a fin de aclarar el envío de información. Nótese que cada uno de los ejemplos corresponde a operaciones internacionales de régimen comercial.

Ejemplo 1

El barco "POSEIDON" que llega de Yokohama (Japón) el 30 de febrero del 2005, trayendo mercaderías al puerto de ILO del tipo 87.04 (vehículos) por un peso total de 100 tn. Además trae mercaderías del tipo 87.08 (autopartes) que previamente recogió en Corea y del tipo 22.04 (vinos) desde España en 70 y 30 contenedores llenos que pesan 6000 tn y 2000 tn respectivamente. El barco transporta 80 contenedores vacíos. Las características del barco son:

TPM: 28000 tn.

GT: 15000 tn.

Bandera: Británica

Tipo: Mercancías en general sin especialización

Código del buque: 1234567890

Código del manifiesto: 9876543210

Archivo Manifiesto

Información registrada por ejemplo por la DGTA

Nombre del archivo: [PDGT12005MNF.txt](#)

Código de Manifiesto (20)	Fecha de registro (8)	Puerto Declarante (9)	Dirección (1)	Localidad Portuaria (9)	Zona Costera (4)	Código de Buque (10)	Observación (255)
PDGT9876543210	30022005	PEILQMOQ2	1		JPNZ	1234567890	

Archivo Mercancía

Información registrada por la DGTA

Nombre del archivo: [PDGT12005MER.txt](#)

Código_ID (3)	Código de manifiesto (20)	Tipo carga (1)	Peso bruto mer. (10)	Régimen mer.(2)	Cód_mer. capítulo (2)	Cod_mer. partida (4)	Localidad Portuaria (9)	Zona Cost. (4)
001	PDGT9876543210	6	0000100000	11	87	8704		JPNZ
002	PDGT9876543210	2	0000600000	11	87	8708		KORZ
003	PDGT9876543210	2	0000200000	11	22	2204		ESPA
004	PDGT9876543210	2	0000000000	11				

Archivo Pasajeros

No transporta pasajeros, únicamente carga.

Archivo Unidades de Carga

Información registrada por ejemplo por la DGTA

Nombre del archivo: [PDGT12005UND.txt](#)

Código_ID (3)	Código de manifiesto (20)	Tipo carga (1)	Número de unidades con carga (4)	Número de unidades sin carga (4)
002	PDGT9876543210	2	0070	
003	PDGT9876543210	2	0030	
004	PDGT9876543210	2		0080

Archivo Buque

Información registrada por ejemplo por la DGCG

Nombre del archivo: [PDGT12005BUQ.txt](#)

Código del buque (10)	nombre del buque (50)	Nacionalidad del registro (4)	Tipo de buque(2)	Categoría (1)	Peso muerto (8)	Clase TPM (2)	Arqueo bruto (8)	Clase GT (2)
1234567890	POSEIDON	GBRA	33	F	00028000	13	00015000	12

Ejemplo 2

Crucero "NEPTUNO" que sale del Callao el 31 de febrero del 2005 con destino al puerto de Cartagena trasportando 2500 pasajeros. Las características del crucero son

TPM: 12000 tn.

GT: 21000 tn.

Bandera: USA

Código del buque: 1472583690

Código del manifiesto: 9638527410

Archivo Manifiesto

Información registrada por ejemplo por la DGTA

Nombre del archivo: [PDGT12005MNF.txt](#)

Código de Manifiesto (20)	Fecha de registro (8)	Puerto Declarante (9)	Dir. (1)	Localidad Portuaria (9)	Zona Cost. (4)	Código de Buque (10)	Obs. (255)
PDGT9876543210	31022005	PECLLCAL2	2	COCTGBOL9		1472583690	

Archivo Mercancía

No transporta carga, únicamente pasajeros.

Archivo Pasajeros

Información proporcionada por ejemplo por la DGTA

Nombre del archivo: **PDGT12005PSJ.txt**

Código_ID (3)	Código de manifiesto (20)	Tipo carga (1)	Número de pasajeros (5)	Localidad Portuaria (9)	Zona Cost. (4)
001	PDGT9638527410	6	02500	COCTGBOL9	

Archivo Unidades de Carga

No transporta carga, únicamente pasajeros.

Archivo Buque

Información registrada por ejemplo por la DGCG

Nombre del archivo: **PDGT12005BUQ.txt**

Código del buque (10)	nombre del buque (50)	Nacionalidad del registro (4)	Tipo de buque(2)	Categoría (1)	Peso muerto (8)	Clase TPM (2)	Arqueo bruto (8)	Clase GT (2)
1472583690	NEPTUNO	USAZ	35	A	00012000	12	00021000	13

Anexo 09

ES UNA PRESENTACIÓN:

**SISTEMA DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA DEL TRANSPORTE ACUÁTICO –
VENEZUELA**

SOLICITAR ARCHIVO MAGNÉTICO EN DOCUMENTACIÓN Y PUBLICACIONES

Anexo 10

MEMORIAS DEL II COLOQUIO MARÍTIMO Y FLUVIAL ANDINO

HOTEL HILTON COLÓN

(Guayaquil-Ecuador, Mayo 21 del 2004)

XXV REUNIÓN EXTRAORDINARIA DEL CAATA

El Coloquio Marítimo y Fluvial Andino fue orientado al conocimiento de lo que pasa en la Comunidad Andina en cuanto al Transporte Marítimo de mercancías y conocer las posibilidades que se están estudiando de realizar transporte de cabotaje en Centroamérica y Sudamérica para tratar de aplicarlo en la subregión y en el cumplimiento de la Decisión 331 el Desarrollo del Transporte Multimodal.

Como temas adicionales se vieron las implicaciones del Libro III del Código de Comercio en el Transporte Marítimo y al Declaración de Zona Marítima Especialmente Sensible de las Islas Galápagos como Patrimonio de la Humanidad y su implicación en el Tráfico Marítimo Internacional.

TEMA I. AVANCES EN EL CABOTAJE CENTROAMERICANO.-

Expositor: Dra. Rosa María Rodríguez
Representante de COCATRAM

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) es un organismo que forma parte del Sistema de la Integración Centroamericana.

Su objetivo es la promoción del desarrollo del transporte marítimo en Centroamérica para beneficio del comercio exterior.

Forman parte de la COCATRAM: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

Centroamérica, como istmo de largas costas en dos importantes océanos, cuenta con las condiciones naturales para el desarrollo del cabotaje regional.

Se dieron esfuerzos aislados para el desarrollo del servicio y algunas experiencias empresariales de corta duración. Durante años se discutió su conveniencia, sin contar con registros que permitieran una evaluación.

El Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración, firmado en 1958, define y reconoce el cabotaje regional.

También lo hace el Código Aduanero Uniforme Centroamericano, de 1963.

Las razones geográficas, históricas, económicas y comerciales llevan a la COCATRAM a plantear el Cabotaje Regional en Centroamérica, como un proyecto de carácter estratégico para el desarrollo del transporte marítimo en la región.

Proyecto de Cabotaje Regional

El proyecto consiste en la instalación de un servicio marítimo que recorra los puertos de la región en ambas costas, conectándolos entre sí y con los grandes puertos de transbordo, convirtiéndose en una opción intermodal de transporte, que mejore la calidad y costos del servicio, ayude a preservar la infraestructura y el medio ambiente y sea vía alterna en caso de desastres.

El proyecto es parte del Programa de Modernización del Transporte Marítimo en Centroamérica, presentado por COCATRAM a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana.

Conclusiones del Estudio

1. El servicio regional de cabotaje en la costa del Pacífico es factible económica y financieramente.
2. La costa Atlántica ofrece menos potencial para el cabotaje. De acuerdo a las proyecciones del estudio, para el año 2015 la demanda será suficiente para que sea rentable.
3. Los servicios feeder tanto Atlántico como Pacífico, poseen un potencial de carga suficiente para varios servicios. El punto de transbordo para estos servicios puede ser Panamá o un puerto mexicano.
4. El concepto de un servicio combinado de cabotaje/feeder es técnicamente atractivo, aunque necesita resolver algunas complicaciones institucionales.
5. En términos institucionales y regulatorios, el cabotaje regional no recibe tratamiento específico en la legislación de los países de la región, ni en aspectos aduaneros, laborales, tarifarios ni portuarios.
6. Aún con la modernización de la infraestructura, que se ha procurado en los puertos de la región, es necesario acondicionar algunas instalaciones para facilitar la operación de un servicio de cabotaje regional.
7. Ni el transporte intermodal ni el transporte multimodal reciben reconocimiento en las regulaciones aduaneras de la región centroamericana.
8. El análisis ambiental favorece el desarrollo del transporte intermodal incluyendo cabotaje, en comparación con el transporte terrestre. El costo de estas ventajas no se encuentra incluido en la metodología de la planificación del transporte centroamericano.
9. El cabotaje regional es parte integral del transporte intermodal de la región y no compite con el transporte terrestre, sí lo complementa.

Recomendaciones del Estudio

- I. Proponer la adecuación jurídica necesaria para integrar el cabotaje en la legislación marítima regional. Es necesaria la creación y armonización de los dispositivos legales sobre el cabotaje regional, con la preparación de un acuerdo o convenio a nivel regional sobre cabotaje e inclusión de Panamá en el sistema de cabotaje regional.
- II. Definir las medidas necesarias en los puertos regionales, con el objetivo de lograr un tratamiento específico para el cabotaje regional. Estas medidas están relacionadas con medidas de facilitación al transporte internacional, intercambio electrónico de datos, aspectos de infraestructura, tarifas, etc.

- III. Promover el fortalecimiento de las Asociaciones de Usuarios sobre la línea de la consolidación de carga.
- IV. Integrar el transporte intermodal y multimodal en las regulaciones aduaneras y otras relacionadas, buscando la simplificación de los trámites y la papelería asociada, con el concepto del documento único y la ventanilla única.

TEMA II. LA NAVEGACIÓN DE CABOTAJE EN AMÉRICA DEL SUR.-

Expositor: Dr. Alberto Corcuera Ibáñez
Representante del IIRSA.

El Conferencista incluyó en esta presentación la síntesis de recientes estudios sobre la navegación de cabotaje en América del sur y los beneficios potenciales de una apertura Multimodal del cabotaje nacional en la región.

Entre las definiciones de cabotaje señaló, que el “cabotaje regional” es una expresión originaria de ALAC, ALADI y MERCOSUR, con la que se define la Reserva del Tráfico Internacional, Multilateral entre países de un mismo mercado común.”

Los diferentes escenarios de cabotaje fueron demostrados en gráficos: escenario actual en MERCOSUR, escenario del cabotaje Regional, escenario de una apertura multilateral del cabotaje. Mostró también el “nivel de conveniencia” comparativo entre banderas sudamericanas, que es muy diverso, encabezado por Chile y Argentina.

Hay tres fases de desarrollo en el Marco de la Integración de los Países en el Transporte por Agua.

1.- Apertura del Cabotaje

- Eliminación de asimetrías, facilitación del comercio y mejoramiento de los regímenes de Marina Mercante.
- El Desarrollo de un Acuerdo Multilateral con Derechos Y Obligaciones entre los Países.
- El Desarrollo de un documento de referencia con base en el cual serían hechos las modificaciones de las respectivas legislaciones nacionales.

2.- Apertura CROSS TRADE.-

- Debería procederse a discontinuar las restricciones vigentes en acuerdos bilaterales y en reservas de carga.
- El impacto de esta medida supera el alcance de los ahorros definidos en el cabotaje, y es sinérgico con la apertura del cabotaje.
- Debería tenerse una apertura creciente.

3.- Medidas complementarias.-

- Se debe avanzar en un conjunto de medidas tendientes a la racionalización del sistema de transporte

Estudios a desarrollarse.-

Mostró cuadros estadísticos sobre hipótesis de ahorros en fletes en Sudamérica; la reacción de los operadores, dadores de carga y navieros ante un proceso de apertura. Fases de desarrollo y apertura del cabotaje y alternativas (gradualidad). Sugirió estudios a ser desarrollados:

- a) Estudio de impacto económico del sector marítimo Sudamericano;
- b) Estudio de impacto económico de la apertura de los tráficos internacionales en Sudamérica.

Conclusiones:

El trabajo presentado es un camino o alternativa para convenir un cabotaje sudamericano, que traería beneficios potenciales para la economía de la región y para el sector naviero. Se insistió en los fundamentos que la posibilitan y se instó a proseguir su estudio.

TEMA III. AVANCES Y PERSPECTIVAS DEL TRANSPORTE MULTIMODAL Y TRÁNSITO ADUANERO.-

Expositor: Dra. María del Pilar Lozano.

En su excelente exposición, la Conferencista presentó siete recomendaciones para que la Comunidad Andina tome acciones:

- a) El Transporte Andino no es posible sino se logra un cambio cultural que facilite su operación; para esto es necesario fomentar la capacitación institucional-gubernamental universitaria;
- b) Designar el Organismo Nacional competente para dar cumplimiento a las normas de la Comunidad Andina;
- c) El asignar a esa Autoridad el Registro de Operadores del Transporte Multimodal y fomentar su facilitación;
- d) Elaborar un Plan de acción para la facilitación del Transporte Multimodal y el Comercio Internacional, que identifique obstáculos y oriente esfuerzos;
- e) Crear un Comité de facilitación del Comercio y Transporte, como instancia de concertación entre el sector público y privado;
- f) Tramitar el reconocimiento del Documento Andino de Transporte Multimodal, ante la Cámara de Comercio Internacional (CCI) con el fin de que se facilite su aceptación por el sector financiero.
- g) Aprovechar la experiencia de Colombia en el desarrollo del Transporte Multimodal.

Conclusión:

El Trabajo expuesto es una clara y sistemática recomendación para que la Comunidad Andina implemente el Transporte Multimodal y pase de la Decisión legal a su ejecución efectiva. Todas las recomendaciones antedichas fueron recogidas y aprobadas después por los delegados a la XXV Reunión Extraordinaria del Comité Andino de Autoridades del Transporte Acuático.

TEMA IV. TRANSPORTE MULTIMODAL, SU REGULACIÓN EN POS DEL EQUILIBRIO MODAL.-

Expositor: Dr. Alberto Corcuera Ibáñez
Representante del IIRSA.

El Conferenciaste expresó que existe un déficit en materia multimodal en la región Sudamericana en:

- Infraestructura multimodal: interfaces, terminales interiores, etc.
- Armonización legal, regulatoria y de las reglas de la competencia.
- Infoestructura.

Armonizar las legislaciones

- Existe un amplio desconocimiento a nivel internacional de los marcos regulatorios vigentes en los países sudamericanos.
- Además, los acuerdos regionales y subregionales presentan agudos problemas en orden a su adopción, internalización a las legislaciones nacionales e implementación mediante los mecanismos legislativos o administrativos de los países miembros.
- Por el estado de situación vigente los distintos agentes económicos intervinientes maximizan la agregación de márgenes para cubrir imprevistos, juicios, mayores costos, etc.
- De dilucidarse las formas y procedimientos destinados a una eficiente armonización normativa para toda la región, ya sea mediante la consagración de un nuevo acuerdo sudamericano, o a través de la articulación de los existentes, se aportaría un ámbito de mayor transparencia, eliminando las incertidumbres que en gran parte se traducen en riesgos potenciales.
- La resultante de lo arriba indicado se traduciría en:
 - 1) Dotar a las operaciones de un marco jurídico completo y previsible.
 - 2) Asegurar la aplicación de una sola normativa en la región o de un mecanismo que garantice la interrelación de las ya existentes.
 - 3) Una intensificación del proceso de integración, mediante un uso más vigoroso de las herramientas institucionales y normativas institucionales que ya posee.

Metas a lograr en una nueva legislación

- Unificación documental
- Emisión de un documento apto bancariamente al inicio de una exportación
- Limitación de la responsabilidad
- Baja del costo del seguro
- Desregulación del tráfico de containers
- Baja del costo impositivo en los tramos internos
- El transporte interno será controlado por los navieros (transportistas terrestres)
- El mercado de seguros será mas controlado por empresas del exterior (aseguradores)
- Se producirá una baja en la recaudación fiscal (Gobiernos)
- Posibilidad de pérdida de mejores condiciones establecidas en los acuerdos modales de navegación internacional preexistente -La Haya Visby- (navieros)

Necesidad de contar con una jerarquía administrativa al menos igual a la que las distintas estructuras estatales confieren para los tratamientos modales nacionales.

Prever una actuación de carácter principal o delegado, según corresponda a la normativa nacional, como representante nacional natural dentro las distintas organizaciones derivadas de los acuerdos internacionales de transporte, cualquiera sea su carácter.

Efecto esperado.-

Se conecta con la obtención de agentes públicos a nivel nacional, especializados en la totalidad de la problemática internacional de transporte, con dedicación exclusiva a la misma y consiguiente compromiso en la aplicación oportuna y adecuada de los marcos normativas del sector.

Plano subregional.-

Resulta indispensable el refuerzo del esquema institucional en materia de transportes, pero en este caso la complejidad de la naturaleza de las instancias de integración, sus estadios coyunturales y los diferentes grados de intensidad propuestos, repercuten en la adopción de acciones concretas.

Propulsar un acuerdo general regional o subregional, para la facilitación de la internalización de las normas sobre la base de los acuerdos marcos de integración que le sirven de sustento, el que deberá incluir la solución a los conflictos de normas mediante los reenvíos técnicos que adecuadamente garanticen su prevalencia.

Conclusiones:

- Es imperioso avanzar en un proceso de armonización de la legislación del transporte multimodal en Sudamérica.
- De no hacerlo, mas allá que se mantendrán los extracostos originados por la inseguridad jurídica, es posible que esto se agrave, por cuanto los países al avanzar en distintos marcos legales, profundizan la complejidad del tratamiento normativo.
- Resulta absolutamente necesario dotar al marco regulatorio en la materia de soluciones que se compadezcan con las nuevas tendencias, en materia de:
 - 1) Operación del comercio exterior
 - 2) Limitación de la responsabilidad de los modos de transporte
 - 3) Seguros
 - 4) EDI y documentación electrónica.
- En un análisis autocrítico de por qué no se ha podido implementar esta armonización, a nivel regional e internacional, surge la conclusión principal que no se ha tenido en debida cuenta las reales demandas del sector productivo y de servicios, tanto estatal como privado.
- En más de un caso se ha observado que tras haberse consagrado los acuerdos, en forma inmediata han surgido anticuerpos que han logrado en la práctica neutralizar a los mismos.
- Es necesario considerar especialmente esta mala experiencia en la materia, mediante la cual, en la práctica los usuarios de la región han gastado más en transporte y seguros, perdiendo competitividad a nivel internacional.

- Una estimación del potencial ahorro y de la pérdida adicional por pérdida de competitividad a nivel sudamericano durante los últimos 23 años es altamente significativa.
- Tan sólo con una cifra extremadamente conservadora considerando el 1 % de ahorro potencial en este período se asciende a 6.000 millones de US\$ de ahorro acumulado.

Recomendaciones:

- Al efecto de la implementación efectiva de este asunto se recomienda:
 - 1) Desarrollar una gestión de consulta convocando en primer lugar a un taller a los dadores de carga de la región y elaborar un documento, que ajuste los criterios de este estudio a las necesidades reales de los usuarios.
 - 2) Luego es necesario convocar a los prestadores de servicios para consensuar un criterio común del sector productivo y de los servicios.
 - 3) A partir de esta etapa es necesario actualizar esta información a las agencias especializadas de los gobiernos y definir en base a estos antecedentes cual debería ser la acción que responda a las políticas vigentes.
 - 4) En base a lo arriba indicado, proceder a desarrollar las acciones para implementar una normativa armonizada en la región.
- Es conveniente capitalizar la experiencia y el camino andado preliminarmente.
- Deberían dilucidarse las formas y procedimientos destinados a una eficiente armonización normativa para toda la región.
- A tal efecto, corresponde analizar la mejor práctica para llevar adelante esa tarea a través de una o más de las siguientes acciones:
 - a) Ya sea mediante la consagración de un nuevo acuerdo sudamericano,
 - b) A través de la articulación de los existentes,
 - c) A través de la unificación de representación en la UNCTAD, de forma tal de impulsar a nivel internacional un marco legal armonizado único.

Determinado cualquiera del o los procedimientos antes expuestos, adoptar el marco institucional que resulte más eficiente para la adopción e implementación de estos acuerdos.

TEMA V. REFORMAS AL LIBRO III DEL CÓDIGO DE COMERCIO.-

Expositor: Dr. Jaime Roca Marcos

El conferencista hizo una referencia introductoria al actual Libro o Legislación sobre Comercio Marítimo, cuyas instituciones y normas se han vuelto arcaicas por los nuevos avances jurídicos y tecnológicos en ese campo. La necesidad de actualizarlo es un imperativo que se ha comenzado hacer en el Ecuador, ya que otros países como Chile ya lo han actualizado. Expuso como ejemplo del Proyecto Nacional y de las sugerencias de la Comisión encargada presidida por la DIGEIM; capítulos como el de la Propiedad Naval, de los Sujetos de la Navegación, de los Contratos para la Explotación de las Naves, de los Límites de la Responsabilidad, han sido ya revisados.

Conclusión:

El tema sobre las Reformas al Libro III del Código de Comercio, se limitó a ser un breve Informe de su revisión y modernización en el Ecuador y de su actual avance.

TEMA VI. GALÁPAGOS: “ZONA MARINA ESPECIALMENTE SENSIBLE”.

Expositor: Dr. Javier Espinosa Zevallos
Funcionario de DIGMER

El tema en referencia fue presentado en el Coloquio Marítimo y Fluvial Andino por ser una propuesta de avanzada y que por tener implicaciones en el Tráfico Marítimo Regional e Internacional, para que sea conocida por la Comunidad Andina.

El expositor se remitió al contenido y demostración gráfica de la Solicitud para Declarar Z.M.E.S a las aguas de Galápagos, cumpliendo con los requisitos e instrumentos de la OMI, en especial la Resolución A.927 (22). Hizo una esmerada mención de las medidas conexas a tomarse y de la aprobación que, en principio, ha alcanzado en el Comité de Protección del Medio Marino.

Conclusión:

El Trabajo es una expresión de la iniciativa de la DIGMER en coordinación con varias instituciones nacionales, orientada a darle una protección más al medio marino del Archipiélago de Galápagos, en esta ocasión, previniendo los efectos potencialmente nocivos del Tráfico Marítimo.

TEMA VII: ESCASEZ DE ESPACIOS NAVIEROS Y SUBIDAS DE FLETES MARÍTIMOS.

Expositor: MBA. Ing. Iliana González,
Directora Ejecutiva de CAMAE

La conferencista expuso sobre la preocupación del sector exportador, del Consejo Nacional de Competitividad, de la Autoridad Marítima y del propio Sector Naviero, por la disminución del movimiento portuario como consecuencia directa de la falta de espacios navieros. Analizó como antecedentes: los costos portuarios y los servicios brindados por empresas privadas autorizadas. Analizó también los transportes internos: terrestre, marítimo y otros. El costo de los contenedores y su control e interrelaciones con los clientes. Analizó las tarifas de fletes; estructura de los resultados. Expresó la necesidad de que toda compañía participante en el negocio naviero debe realizar un control estricto y continuo de sus costos.

Tarifas de fletes

- Tarifa: Remuneración recibida por el servicio de transporte prestado.
- Tarifas actuales están dependiendo de la alta demanda de los Mercados que tienen un nivel de crecimiento de gran dinamismo.
- Tarifas son generalmente similares según la Región o el tráfico que se esta sirviendo.

- Las tarifas deben ser el resultado de monitoreo constante de costos y revisión de procedimientos operativos.

Que son y como operan las líneas navieras de trafico regular

El servicio de líneas regulares, es establecido para el transporte de carga general y contenerizada que cubren rutas determinadas en una misma área geográfica.

Las Líneas regulares operan entre puertos ya establecidos, en función del volumen de carga que genera la región tanto en exportaciones como en importaciones, el tráfico marítimo se racionaliza estableciendo itinerarios y frecuencias para mantener la periodicidad en la entrada y salida de buques, sirviendo los diferentes mercados en virtud de la demanda y oferta de transporte; esto permite servir adecuadamente con las entradas y salidas de buques que viabilicen un movimiento armónico de la carga.

Gestión comercial de los agentes navieros locales

Los agentes navieros locales, al actuar como representantes de las líneas navieras en el área comercial, están sujetos a la negociación de los espacios que se asignan en los diferentes tráficos para diferentes países, pero no participan en ningún momento en el complejo análisis de la fijación de fletes, y en cuanto a la asignación de espacios esta marcada por una serie de factores, entre ellos principalmente el incremento de la demanda en áreas que ofrecen una mayor posibilidad de retribución del servicio.

Situación mundial

La industria naviera es eminentemente cíclica, y su estancamiento o auge dependen de una serie de factores ajenos a ella

En la década de los 90 la industria naviera amplió su capacidad de transporte, pero vivió las consecuencias de una marcada recesión del comercio internacional, CONSECUENCIA SOBREFERTA DE ESPACIO (ALIANZAS – QUIEBRAS, FUSIONES).

En los dos últimos años, los procesos de liberalización del comercio mundial y la descentralización de la producción han acelerado los ritmos de crecimiento

La diversidad del transporte marítimo ha originado la especialización de buques, industria naviera opera buques de alta tecnología

La CEPAL marca varios factores que inciden en la situación actual

1. Mayor demanda:

- Alto posicionamiento de buques por demanda en extremo oriente, especialmente China.
- Crecimiento de la demanda de commodities y de buques de transporte para la guerra y reconstrucción de Irak.

2. Escasez de buques:

- Originada en las causas antes mencionadas.
- Por un aumento de desguace en los periodos previos y caída/demora del nuevas construcciones.
- Por la utilización de buques más antiguos ante la falta de otros más nuevos, con mayores costos por extra-tripulación, mayor consumo de combustible y lubricantes, más necesidades de mantenimiento, etc.

3. Conducta:

Las expectativas que genera la tendencia al aumento de los precios.

El sector marítimo y portuario, en el 2003,

- Incremento de TEUS en las líneas regulares para los tráficos de un 6%,
- Incremento en el número de buques de 6.5%. En las rutas en las que se concentra la mayor oferta de servicios regulares,
- Los precios de arriendo de buques portacontenedores (caso de buques celulares, de 22 o más nudos, con una capacidad de 2000 a 2299 TEUS) pasaron de US\$5,90 de costo de charteo por TEUS en noviembre/2002 a US\$10,84 en noviembre de 2003 tendencia observable en casi todas las categorías.
- Los fletes *tramp* presentaron incrementos muy importantes en los valores de contratación. El Baltic Dry Index, marcó crecimiento explosivo/2003 de 1.530 a inicios del año, a 4.765 al cierre de diciembre, alcanzado valores jamás registrados en la historia del índice.
- Construcción de nuevos buques, con aumentos de entre 13% y 23% para los nuevos barcos y del 234% -en promedio- para los arriendos.

Situación nacional

La gran mayoría de servicios marítimos de exportación vienen desde Chile, por la alta demanda de espacio, el exportador chileno esta dispuesto a pagar altos fletes para asegurarlos con la debida anticipación, debido a que en el primer trimestre del año, el incremento de las exportaciones chilenas es del 36%, lo cual está acaparando los espacios navieros, al preverse una proyección constante, la alta demanda de espacios inclusive deja carga de exportación del propio Chile, las limitaciones de espacio se sienten en varios países, tales como en Perú, Colombia.

Conclusiones:

La situación actual de la Marina Mercante no es única del Ecuador, como muchos países latinoamericanos no estuvimos preparados al fenómeno global originado por el crecimiento económico mundial. La alta demanda de espacios navieros requiere altísimas inversiones. Los agentes navieros locales continúan aportando con sus gestiones, a través de naves internacionales que representan, espacios que requieren la economía ecuatoriana.

ANEXO D

MT 4500 – 2
Bogotá D.C.,

Señor Vicealmirante
CARLOS HUMBERTO PINEDA GALLO
Director General Marítimo
Dirección General Marítima
Ministerio de Defensa Nacional - Armada Nacional
Calle 41 No. 46 – 20 CAN
Bogotá D.C.

Asunto: Su comunicación No. 7625 DIMAR – DITRA 295 – Radicado 46950

Respetado Señor Vicealmirante:

Hemos recibido su comunicación a través de la cual nos consulta a cerca del avance de algunos de los compromisos adquiridos por los Países Miembros en la XXV Reunión Extraordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático CAATA.

Sobre el particular, quiero agradecer su interés y consulta sobre el tema.

De manera respetuosa le informo que este Ministerio no fue citado a la mencionada reunión extraordinaria, razón por la cual no hubo representante nuestro en tan importante escenario, igualmente no fuimos notificados del acta ni de los compromisos adquiridos. Tampoco hemos sido convocados a la próxima reunión del 08 de septiembre, y por razones de logística administrativa contamos con muy poco tiempo para adelantar los trámites administrativos para concretar la Comisión de algún funcionario como es nuestro interés.

Estoy seguro de su valiosa participación como representante por Colombia ante la próxima reunión y que a partir de la fecha, podremos coordinar las acciones que correspondan para atender estas actividades, tal como lo he comunicado telefónicamente al Dr. Hernando Arciniegas en la Comunidad Andina de Naciones.

Para responder al interrogante y a la tarea de “Adelantar las gestiones pertinentes para lograr la designación de las autoridades nacionales competentes en transporte multimodal.”, cordialmente hago los siguientes comentarios:

De conformidad con lo estipulado en el Decreto 2053 de julio 23 de 2003, “ Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones”, corresponde la Ministerio de Transporte, entre otras funciones:

- “2.2 *Formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia. (...).*
- 2.4 *Formular la regulación técnica en materia de tránsito y transporte de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*

- 2.5 *Formular la regulación económica en materia de tránsito, transporte e infraestructura para todos los modos de transporte.*
- 2.6 *Establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte.*
- 2.7 *Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura. (...).*
- 2.10 *Elaborar el proyecto del plan sectorial de transporte e infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades del sector y evaluar sus resultados.*
- 2.11 *Elaborar los planes modales de transporte y su infraestructura con el apoyo de las entidades ejecutoras, las entidades territoriales y la Dirección General Marítima, Dimar.*
- 2.12 *Coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas del Gobierno Nacional en materia de tránsito, transporte e infraestructura de los modos de su competencia.(...).*
- 2.14 *Impulsar en coordinación con los Ministerios competentes las negociaciones internacionales relacionadas con las materias de su competencia.(...)"*

Por su parte el Artículo Tercero del mismo Decreto establece que :

“ Artículo 3º. Integración del Sector Transporte. El Sector Transporte está integrado por el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, Dimar, en los términos de la Ley 105 de 1993.”.

Para el cumplimiento de las funciones institucionales, el Decreto 2053 de 2003, previó que la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, entre otras adelantaría las siguientes funciones:

“

- 14.1 *Asesorar al Ministro en la determinación de las políticas relacionadas con las materias de transporte y tránsito nacional e internacional.*
- 14.2 *Apoyar al Ministro en la determinación de la regulación técnica en las materias de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo.*
- 14.3 *Planear, dirigir, coordinar, controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del transporte, tránsito y seguridad en los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo. (...).*
- 14.6 ***Administrar el proceso de registro de operadores de transporte multimodal. (...)"***

En virtud de lo anterior, se concluye que en Colombia ya se encuentra designada **una Autoridad Nacional Competente en Transporte Multimodal**, en cabeza del Ministerio de Transporte, que por objetivos funcionales esta en la **Dirección de Transporte y Tránsito** hoy a mi cargo. Por su parte, como dependencia de ésta Dirección, es en la **Subdirección de Transporte** donde actualmente se adelanta el trámite para el **Registro de Operadores de Transporte Multimodal**.

Igualmente, esta Dirección será siempre respetuosa de relación de coordinación que debe permanentemente mantener en éstos temas, con la Dirección General Marítima hoy bajo su conducción.

En cuanto a la tarea de a realizar reuniones con el sector privado para recoger opiniones sobre la materia, le informo que es primordial para el Ministerio de Transporte lograr la participación activa y decidida de todos los actores de la Cadena del Transporte, en los análisis de la problemática que gira alrededor de la prestación del Servicio Público, procurando en el más alto grado, confluir en conclusiones comunes para el establecimiento de la Política del Sector, que redunde en beneficio del desarrollo económico y social del País.

Es por lo anterior, que desde el año 2002, Colombia ha venido manejando el formato de Mesas de Trabajo en las que sector privado y Gobierno Nacional trabajan juntos, bajo una metodología establecida, en la búsqueda de objetivos comunes de desarrollo del Sector Transporte, orientados a generar una industria de servicios competitiva que le permita al sector no solamente prestarle un servicio eficiente a los ciudadanos colombianos sino además que se facilite la incursión en otros mercados con altas probabilidades de éxito.

En este sentido, actualmente, uno de los objetivos abordados en los trabajos conjuntos sector privado y gobierno, es la elaboración de un Documento de "POLÍTICA DE TRANSPORTE". Para su información, le anexo algunos apartes del proyecto de Documento de Política, actualmente en discusión, haciendo notar que la política propuesta está orientada a generar competitividad en la cadena de servicios logísticos para el transporte tanto de carga como de pasajeros, no solo a nivel nacional sino de manera particular propendiendo por una Política andina para la cadena de servicios logísticos del transporte, lo que considera este Ministerio se traducirá en estrategias y plan de acción para el fomento y la facilitación del Servicio de transporte multimodal.

Cordialmente,

Firmado:

JORGE ENRIQUE PEDRAZA BUITRAGO

Director de Transporte y tránsito (e)

Anexo lo anunciado en 09 folios.

Proyectó: Magola Eugenia Molina C.

Revisó: Jorge E. Pedraza B.

Fecha de Elaboración : Sep 01 de 2004

Radicado que responde : 46950 Respuesta Total

POLÍTICA DE TRANSPORTE (DOCUMENTO EN DISCUSIÓN)

Tradicionalmente los planes de desarrollo Nacional se han ocupado casi exclusivamente de la infraestructura vial, en lo que corresponde al transporte, dejando de lado los aspectos concernientes a la prestación del servicio público. Por esta razón, constantemente los diferentes actores de la cadena han manifestado su inconformidad por la ausencia de políticas integrales del sector.

En este sentido el Gobierno Nacional, es consciente de que el país requiere de servicios de transporte seguros, de mejor calidad y a precios accesibles, que garantice la libre movilización de la ciudadanía y colocar sus productos en el mercado nacional o internacional, en el momento en que el consumidor lo necesite.

En la actualidad se cuenta con una serie de documentos los cuales expresan el sentir del sector frente a la actividad que desempeñan al igual que las expectativas que cada uno tiene hacia futuro. Al interior del Ministerio de Transporte se han desarrollado una serie de discusiones alrededor del tema a partir de las experiencias vividas, lo expresado por los gremios representativos del sector y las continuas inquietudes y consultas que en forma cotidiana se hacen a las diferentes dependencias referentes a la operación del transporte en Colombia.

En términos generales se observa que cada uno tiene una visión individual de su situación frente a la prestación del servicio y en consecuencia, sus expectativas son igualmente soluciones individuales a la situación particular, de acuerdo al papel que desempeña en la cadena productiva del transporte.

Teniendo en cuenta este panorama, se hace necesario iniciar un proceso de trabajo conjunto entre el Ministerio de Transporte y los integrantes de la cadena productiva del transporte con el fin de determinar los lineamientos generales que debe seguir el país para construir entre todos el esquema del transporte que se necesita.

Bajo estos planteamientos, el Ministerio de Transporte liderará un proceso en el cual todos los integrantes de la cadena productiva del transporte participen en la construcción de los principios generales de política, las estrategias para llegar a hacer cumplir estos principios y el plan de acción asociado, garantizando alta participación de todos los sectores involucrados, dando así legitimidad al proceso y una alta probabilidad de éxito en el resultado final.

- **OBJETIVO:** Determinar los principios fundamentales de política que el país debe aplicar para lograr implementar un esquema de transporte moderno y competitivo, que satisfaga las necesidades de la población y el aparato productivo para mejorar la calidad de vida de los colombianos y aportar lo necesario para que la economía colombiana alcance los niveles de competitividad que el mundo actual exige.

➤ **OBJETIVOS ESPECIFICOS:**

1. Definir los principios generales de política para el transporte en Colombia.
2. Determinar el grado de desarrollo del transporte colombiano frente al entorno internacional.
3. Determinar las estrategias que debe acometer el sector para la aplicación de los lineamientos generales de política.
4. Diseñar el plan de acción para ejecutar las estrategias necesarias para aplicar los principios de política.

- **METODOLOGÍA:** De acuerdo a los objetivos planteados se diseñará un cronograma de actividades, donde se asignen responsables, de tal manera que el producto de una fase cumplida se constituya en el insumo del siguiente.

Para el desarrollo de la metodología se seguirán las siguientes fases:

1. **EVALUACIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL:** Se busca recopilar toda la información existente respecto a formulación de políticas de transporte ya sea al interior del Ministerio como la producida por los integrantes del sector.
2. **INVESTIGACIÓN SOBRE TENDENCIAS MUNDIALES DE TRANSPORTE:** En este caso se realiza una recopilación de datos sobre los esquemas de transporte que actualmente se aplican en la comunidad internacional y se efectúa un comparativo frente a la situación del transporte en Colombia.
3. **IDENTIFICACIÓN DE LAS NECESIDADES DEL SECTOR:** En esta parte del proceso se realiza una clara identificación de las necesidades que plantea el sector orientadas fundamentalmente a promover su desarrollo.
4. **ANÁLISIS Y DISEÑO DEL ESQUEMA DE TRANSPORTE:** Una vez determinadas las tendencias mundiales de transporte, e identificadas las necesidades por parte del sector colombiano con la información recopilada, se compara la situación frente al panorama internacional. Con estos elementos se inicia un trabajo que consiste en diseñar el esquema de transporte que el país necesita. Este proceso se debe desarrollar con la participación de todos los integrantes del sector.
5. **ELABORACIÓN DE DOCUMENTO CONPES.**
6. **DESARROLLO DEL MARCO LEGAL:** Culminada la fase anterior se tienen los elementos necesarios para el diseño y desarrollo del marco legal asociado a los esquemas de transporte previamente establecidos. En esta fase del proceso se diseñarán todos los actos administrativos necesarios para poner en práctica los lineamientos determinados como principios de política.
7. **ELABORACIÓN DEL PLAN DE IMPLEMENTACION:** En esta fase del proceso se determinan todas las acciones que se requieren para implementar los esquemas de transporte que se diseñaron en las fases anteriores del proceso.

METODOLOGIA PARA LA FORMULACION DE UNA POLITICA GENERAL DE TRANSPORTE



PRINCIPIOS GENERALES PARA EL DESARROLLO DE LA POLÍTICA DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

➤ GENERALIDADES:

Es un deber del Estado brindar las condiciones necesarias para que los ciudadanos puedan movilizarse libremente y de manera oportuna por todo el territorio nacional.

Las condiciones del servicio deben permitir al usuario el poder transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. Igualmente, que sus productos penetren en los mercados internacionales con altas posibilidades de éxito y permanezcan en ellos asegurando el desarrollo del aparato productivo nacional.

El mundo con su tendencia globalizadora exige cada vez servicios más eficientes buscando fundamentalmente mejorar la calidad de vida de los seres humanos. Las empresas y en general, en este caso, los integrantes de la cadena productiva del transporte que quieran permanecer con éxito en el mercado, deben tener muy claro en sus principios organizacionales que es el cliente quien impone condiciones para utilizar el servicio que le están ofreciendo.

Los empresarios del siglo XXI deben orientar todos sus esfuerzos en el diseño de estrategias cada vez más creativas para ofrecer lo que el cliente necesita de manera oportuna, segura y a un precio que supere sus expectativas.

En ese entorno, el Estado se debe convertir en el facilitador de condiciones propicias para prestar servicios competitivos que promuevan el desarrollo empresarial, hacia esquemas modernos de transporte que satisfagan las necesidades que el usuario plantea.

Esta es una tarea que debe adelantarse de manera conjunta entre el sector privado y el Estado, en la búsqueda de objetivos comunes de desarrollo del sector, orientados a generar una industria de servicios competitiva que le permita no solamente prestar un servicio eficiente a los ciudadanos colombianos, que además le facilite la incursión en otros mercados.

➤ **PRINCIPIOS BÁSICOS:** Para el desarrollo de la Política de Transporte, debe entenderse que el servicio se prestará bajo los siguientes principios:

- **LIBRE DESARROLLO EMPRESARIAL:** Siendo la operación del transporte público en Colombia, un servicio público bajo la regulación del Estado, encomendado a los particulares, se regirá bajo los principios básicos del artículo 333 de nuestra Constitución Política. Por lo tanto, esta actividad económica se basará en la libre competencia y la iniciativa privada bajo los parámetros legales que eviten la competencia desleal y el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado.
- **COMPETITIVIDAD:** El transporte se constituye en parte integrante de la cadena de servicios logísticos y por lo tanto todas sus estrategias van ligadas a

lograr la competitividad del aparato productivo nacional mediante la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y a un buen precio, de tal manera que satisfaga las necesidades del usuario ya sea del servicio propiamente dicho de transporte o del producto final puesto al alcance del consumidor final.

- **ACCESIBILIDAD DEL SERVICIO:** El transporte es un servicio que se debe prestar para satisfacer la necesidad de movilización de personas y de mercancías a través de medios adecuados y en condiciones tales que se mantenga la integridad de las personas y las características de los productos. El Estado diseñará políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte y la racionalización de los equipos apropiados al igual que el diseño de la infraestructura, teniendo en cuenta además su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos. Los usuarios deberán ser informados sobre los medios o modos que les son ofrecidos , de tal manera que se trasladen de un lugar a otro de manera oportuna y confiable.
- **SEGURIDAD:** El servicio público de transporte debe prestarse en condiciones que garanticen la conducción de las personas sanas y salvas al lugar de destino o el transporte de cosas conduciéndolas y entregándolas en el estado que se reciben que se presumen en buen estado. Igualmente, en la prestación del servicio debe garantizar la integridad de la infraestructura y de las personas contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

En este sentido, los integrantes de la cadena deben asumir responsabilidades claras en la prestación del servicio de tal manera que durante una operación garanticen la protección del medio ambiente y la integridad de la población colombiana.

MENTALIDAD EMPRESARIAL: La empresa de transporte es una unidad empresarial en capacidad de combinar los recursos humanos, físicos, financieros y de información indispensables para la prestación del servicio con altos niveles de calidad y eficiencia.

Los integrantes de la cadena de servicios logísticos son empresas que unen sus esfuerzos y recursos (humanos, técnicos y financieros) con el fin de atender una demanda de productos o servicios ya sea a nivel nacional o internacional. Por tal motivo, todos deben asumir un rol empresarial y ejercer un papel de socios comerciales que establecen planes estratégicos para atender un mercado de tal manera que obtengan utilidades de la actividad que están ejerciendo.

- **INTERVENCIÓN DEL ESTADO:** En un mercado globalizado, la tendencia debe orientarse a la autorregulación del sector con menos intervención por parte del Estado, buscando dar respuesta a la necesidad de contar con un transporte más competitivo y seguro que responda a las realidades de la población y en general del sector productivo y que satisfaga los requerimientos de desplazamiento de la población colombiana en condiciones de accesibilidad, calidad, comodidad y seguridad. No obstante, el Estado siempre mantiene su facultad de intervención como medida de salvaguarda en beneficio del interés general sobre el particular.

- **OBJETIVOS:** Teniendo en cuenta estos principios básicos, se deben fijar los siguientes objetivos:
 - Promover un **Sistema de transporte en Colombia** cuya operación sea moderna, eficiente y competitiva de tal manera que satisfaga las necesidades del usuario ya sea a nivel nacional o internacional.
 - Incluir el transporte como elemento integrante de la cadena de servicios logísticos.

- **ESTRATEGIAS:** Las estrategias a seguir para el cumplimiento de los objetivos propuestos serán las siguientes, la cuales deben ser asumidas por todos los integrantes de la cadena, promovidas por el Estado y evaluadas por el sector público, sector privado y la academia:
 - Definir de manera integral el esquema de transporte que el país necesita para satisfacer las necesidades de la población colombiana y del aparato productivo nacional.
 - Orientar y desarrollar los procesos de fortalecimiento de la industria del transporte, para construir el esquema empresarial desde el punto de vista organizacional y de calidad que responda a los retos de la competitividad, promoviendo y desarrollando normas de calidad en el sector.
 - Definir los equipos de transporte que el sistema requiere de acuerdo a las necesidades establecidas por los usuarios del servicio y por el esquema de transporte que se ha planteado.

- **PROGRAMAS:** Para llevar a cabo las estrategias propuestas se deben desarrollar los siguientes programas:
 - **PLANEACIÓN Y MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE:** Los proyectos asociados a este programa son:
 - Desarrollo del Sistema de información de operación del transporte.
 - Diseño y definición del esquema de transporte hacia la competitividad.
 - Tipología y modernización de los equipos de transporte.

 - **ARMONIZACIÓN TÉCNICA Y JURÍDICA PARA LAS OPERACIONES DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL:** Los proyectos asociados son:
 - Sistema andino para el transporte de mercancías peligrosas.
 - Tipología vehicular para el transporte andino de personas y de mercancías.

- Política andina para la cadena de servicios logísticos del transporte.
- **COMPETITIVIDAD EN LA CADENA DE SERVICIOS LOGÍSTICOS PARA EL TRANSPORTE DE CARGA Y DE PASAJEROS:**
 - Formulación de una política integral de desarrollo en la cadena de servicios logísticos para el transporte de carga y de pasajeros.
 - Optimización de costos en la cadena de servicios logísticos.

ANEXO E

ECUADOR

Lucio Gutiérrez Borbúa

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Considerando:

Que conforme a lo dispuesto en el artículo 252 de la Constitución Política del Ecuador, es deber del Estado garantizar la libertad de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional o a través de él;

Que desde el año 1969, el Ecuador es País Miembro del Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena), que agrupa además a los Estados de Bolivia, Colombia, Perú y Venezuela;

Que la Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante Decisión número 331 del 4 de marzo de 1993, publicada en el Registro Oficial número 161 del 2 de abril de 1993, adoptó la normativa comunitaria para la regulación de Transporte Multimodal Internacional en la Subregión;

Que la Comisión del Acuerdo de Cartagena, mediante Decisión número 393 del 9 de julio de 1996, publicada en el Registro Oficial número 10 del 23 de agosto de 1996, actualizó el contenido de la Decisión número 331, con la finalidad de hacer más expedita y transparente su aplicación y de crear condiciones jurídicas adecuadas para fomentar y estimular la oferta y prestación de los servicios de Transporte Multimodal en la Subregión;

Que la Junta del Acuerdo de Cartagena, mediante Resolución número 425, publicada en el Registro Oficial número 570 del 7 de mayo del 2004, expidió el Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional;

Que el artículo 37 de la Decisión número 331 preceptúa que los organismos nacionales competentes designados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación integral de dicha Decisión en sus respectivos territorios;

Que según lo establecido en el artículo 163 de nuestra Carta Magna, las normas contenidas en los tratados y convenios internacionales, una vez promulgados en el Registro Oficial, formarán parte del ordenamiento jurídico de la República y prevalecerán sobre leyes y otras normas de menor jerarquía;

Que es necesario crear en el Ecuador el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional, para la aplicación de las normas comunitarias antes mencionadas;

Que es necesario designar al organismo nacional competente dentro del país, que se encargará de la aplicación de la normativa comunitaria antes referida, y de la coordinación de todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal con los usuarios, autoridades y organismos nacionales e internacionales pertinentes;

Que es deber del Presidente de la República, según el número 1 del artículo 171 de la Constitución Política, cumplir y hacer cumplir la Constitución, las leyes, los tratados y los convenios internacionales y demás normas jurídicas dentro del ámbito de su competencia; y,

Que conforme lo establece la letra g) del artículo 11 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva, es atribución del Presidente de la República la creación de organismos, comisiones y entidades dependientes de la Función Ejecutiva y asignarles competencias específicas;

En ejercicio de las atribuciones que le confieren los artículos 171 numeral 9 de la Constitución Política, y 11 letra g) del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva,

Decreta:

CAPITULO I

DEL REGISTRO DE OPERADORES DE TRANSPORTE MULTIMODAL

Art. 1.- Créase en el Ecuador el Registro de Operadores de Transporte Multimodal, en el que se inscribirán las personas naturales o jurídicas que hayan sido autorizadas para prestar este servicio.

Dicho Registro se regirá por las normas comunitarias, legales y reglamentarias expedidas o que se expidan en el futuro en relación a la operación y funcionamiento del Transporte Multimodal Internacional en el área de la Comunidad Andina.

CAPÍTULO II

DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DEL ECUADOR

Art. 2.- NATURALEZA JURÍDICA.- Créase la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, como un organismo adscrito al Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad, descentralizado en el manejo administrativo, el cual tendrá su sede en la ciudad de Guayaquil.

Art. 3.- FINALIDAD.- La Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, tendrá como especial finalidad la aplicación de las normas comunitarias que regulan el Transporte Multimodal Internacional en la Subregión.

Art. 4.- CONFORMACIÓN.- La Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador estará integrada por los siguientes miembros:

- a) El Ministro de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad o su delegado permanente, el Subsecretario Regional del MICIP en el Litoral, quien lo presidirá;
- b) El Director General de la Marina Mercante y del Litoral (DIGMER) o su delegado, quien ejercerá la vicepresidencia de la entidad;

- c) El Director General de Aviación Civil (DAC) o su delegado;
- d) El Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre o su delegado; y,
- e) El Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) o su delegado.

Actuará en calidad de Secretario Técnico el Director de Comercio Exterior de la Subsecretaría Regional del MICIP en el Litoral.

Art. 5.- Conforme a lo dispuesto en el artículo 55 del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva, los delegados de las autoridades o funcionarios que conforman la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, no requieren tener la calidad de funcionarios públicos.

Art. 6.- ATRIBUCIONES.- Son atribuciones de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, las siguientes:

- a) Aplicar íntegramente las normas comunitarias, legales y reglamentarias relativas al transporte multimodal internacional;
- b) Administrar el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador y adoptar las acciones que fueren necesarias para su organización y funcionamiento de conformidad con el Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional.
- c) Receptar las solicitudes que le fueren presentadas por los interesados, para la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal.
- d) Inscribir en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional, a los Operadores de Transporte Multimodal, sean estos personas naturales o jurídicas, que cumplan con los requisitos contemplados en el Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional;
- e) Conferir el Certificado de Registro o Certificado de Inscripción correspondiente que acredite la inscripción de un Operador de Transporte Multimodal Internacional en el Registro creado para tal efecto;
- f) Informar por escrito a la Secretaría General de la Comunidad Andina acerca de los Operadores de Transporte Multimodal registrados como tales en el Ecuador, así como de las modificaciones que se introduzcan al registro respectivo, acompañando los documentos del caso;
- g) Disponer de oficio o a petición de parte interesada, la suspensión o cancelación del Certificado de Registro, de acuerdo a su gravedad, en los casos de infracciones cometidas por los Operadores de Transporte Multimodal en la prestación del servicio de Transporte Multimodal Internacional. Para este efecto se sustanciará previamente el expediente administrativo que corresponda, conforme al procedimiento establecido en el Libro II del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva;

- h) Comunicar por escrito tanto al Operador de Transporte Multimodal que correspondiere como a la Secretaría General de la Comunidad Andina acerca de la suspensión o cancelación de un registro.
- i) Coordinar todos los aspectos correspondientes al transporte multimodal internacional con los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales;
- j) Absolver las consultas que le sean formuladas dentro del ámbito de su competencia;
- k) Expedir los actos administrativos o normativos que fueren necesarias para el cabal cumplimiento de sus atribuciones;
- l) Propiciar la realización de estudios e investigaciones relacionadas con el Transporte Multimodal Internacional, así como la organización de foros, seminarios, talleres y todo tipo de eventos vinculados a esta temática;
- m) Formular políticas y llevar a cabo acciones tendientes a la capacitación, calificación y tecnificación de los Operadores de Transporte Multimodal, con el objeto de hacerlos más competitivos; y,
- n) Las demás que le confieran las normas comunitarias, legales y reglamentarias relativas al transporte multimodal internacional.

Las atribuciones contempladas en los literales c), d) e) y j) de este artículo serán ejercidas a través de la Secretaría Técnica de la entidad, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 60 del Estatuto del Régimen Jurídico Administrativo de la Función Ejecutiva.

CAPÍTULO III

DE LA SECRETARÍA TÉCNICA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DEL ECUADOR

Art. 7.- La Secretaría Técnica de la entidad será ejercida por el Director de Comercio Exterior de la Subsecretaría Regional del MICIP en el Litoral.

Art. 8.- ATRIBUCIONES DE LA SECRETARÍA TÉCNICA.- Le corresponden a la Secretaría Técnica las siguientes atribuciones:

- a) Las establecidas en el último inciso del artículo 6 de este Decreto Ejecutivo;
- b) Informar a la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, acerca del cumplimiento de las actividades relacionadas con el ejercicio de las atribuciones señaladas en el literal que antecede;
- c) Recomendar a la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, las decisiones que garanticen el cumplimiento de las normas comunitarias, legales y reglamentarias relacionadas con el Transporte Multimodal Internacional;

- d) Poner a conocimiento, debida y oportunamente, de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, así como a los usuarios, operadores, autoridades y organismos nacionales e internacionales vinculados a dicha actividad, las noticias, eventos y demás tópicos relacionados con el Transporte Multimodal Internacional, así como recabar de aquellos la información que considere necesaria para el cumplimiento de sus fines;
- e) El control y la ejecución del presupuesto anual de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador;
- f) Proponer a la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, los cambios orgánico funcionales que sean necesarios para el desarrollo de sus propias actividades y las de la entidad; y,
- g) Las demás que le fueren conferidas por la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, el presente Decreto Ejecutivo y demás normas legales o reglamentarias vigentes.

CAPÍTULO IV

DEL FUNCIONAMIENTO DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DEL ECUADOR

Art. 9.- DEL PRESIDENTE.- El Presidente de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Ejercer la representación de la entidad;
- b) Convocar a las sesiones ordinarias y extraordinarias;
- c) Elaborar el orden del día;
- d) Dirigir las sesiones de debates, suspenderlas y clausurarlas cuando hubiere razones para ello;
- e) Dirimir con su voto los empates que se produjeran a efectos de adoptar resoluciones;
- f) Ejercer las demás atribuciones que le correspondan en virtud del presente Decreto Ejecutivo o demás cuerpos normativos.

Art. 10.- DEL VICEPRESIDENTE.- El Vicepresidente subrogará al Presidente en caso de impedimento definitivo o transitorio. En caso de falta o ausencia tanto del Presidente como del Vicepresidente podrá designarse un Presidente Ad-Hoc de entre los miembros asistentes a las sesiones.

Art. 11.- DE LOS MIEMBROS.- Los miembros de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, tendrán los siguientes derechos:

- a) Ser convocados con un plazo mínimo de 48 horas de anticipación al día de la sesión, debiendo estar a su disposición el orden del día elaborado por el Presidente o quien haga sus veces. Si estuviesen todos los miembros presentes y si por unanimidad decidieren sesionar podrán legalmente hacerlo, sin necesidad de previa convocatoria;
- b) Participar en el debate durante las sesiones;
- c) Ejercer el derecho a votar, debiendo siempre exponer los motivos que justifiquen su voto o su abstención;
- d) Obtener la información que requieran para el cumplimiento de sus funciones; y,
- e) Todas las demás que le sean atribuidas en función de su calidad.

Art. 12.- DEL SECRETARIO DE LAS SESIONES.- La Secretaría en este caso será ejercida por el Secretario Técnico de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador. En caso de falta o ausencia del Secretario Técnico durante las sesiones, podrá designarse un Secretario Ad-Hoc, de entre los miembros asistentes. Le compete al Secretario de las sesiones:

- a) Participar sólo con voz informativa si se tratare del Secretario Técnico;
- b) Participar en las sesiones con voz y voto si es miembro de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador;
- c) Recibir y dar fe de la presentación de comunicaciones, peticiones, escritos y cualquier otra solicitud que se dirija a la entidad;
- d) Otorgar las copias certificadas que le fueren peticionadas;
- e) Redactar las actas de las sesiones y llevar un archivo ordenado de las mismas; y,
- f) Las demás que le correspondan en virtud de su cargo.

Art. 13.- DE LAS SESIONES.- La Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador sesionará de forma ordinaria una vez cada dos meses; y, de forma extraordinaria en cualquier época en que fuere convocada, ya sea a petición de dos o más de sus miembros, o cuando su Presidente lo considere necesario.

Art. 14.- Para su instalación y desarrollo las sesiones requerirán de la presencia de la mitad más uno de los miembros. Las resoluciones serán adoptadas por mayoría simple de los miembros.

CAPÍTULO IV

DEL FINANCIAMIENTO

Art. 15.- Las actividades de la Autoridad de Transporte Multimodal Internacional del Ecuador, se financiarán mediante las asignaciones que le fueren efectuadas, a través de la Subsecretaría Regional del MICIP en el Litoral, por el Ministerio de Economía y

Finanzas, y la recaudación de los derechos que fije la entidad por la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional de los Operadores de Transporte Multimodal, de conformidad con lo dispuesto en el artículo agregado a continuación del artículo 17 de la Ley de Modernización del Estado, mediante el artículo 11 de la Ley para la Promoción de la Inversión y la Participación Ciudadana, publicada en el Suplemento del Registro Oficial número 144 del 18 de agosto del 2000.

Art. 16.- Los valores que se fijen para la inscripción en el Registro de Operadores de Transporte Multimodal de los Operadores de Transporte Multimodal, serán recaudados por la Subsecretaría Regional del MICIP en el Litoral, entidad que se encargará de su administración.

Art. 17.- Las asignaciones de recursos locales a cargo del Gobierno, para el funcionamiento de la entidad y ejecución de proyectos, constarán en el Presupuesto General del Estado.

Art. 18.- DISPOSICIÓN FINAL.- De la ejecución del presente decreto que entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial, encárguese a los Ministros de Economía y Finanzas; de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad; al Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana; al Director General de la Marina Mercante y del Litoral; al Director General de Aviación Civil y al Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

ANEXO F

Transporte Multimodal - PERU

Marco Jurídico

- A) Convenio de las Naciones Unidas sobre Transporte Multimodal 1980 que es la norma original que no ha entrado en vigor.
- B) Reglas UNCTAD/CCI de 1991, ante la dificultad de que entrara en vigor el convenio de las Naciones Unidas, se dieron las reglas mencionadas relativas a los documentos de Transporte Multimodal, las mismas que son de adopción voluntaria, y se encuentra vigente desde 1992
- C) Normas Comunitarias:
 - Decisión 331 de 1993
 - Decisión 393 de 1996
 - Resolución 425 de 1996
 - Decisión 477 de junio de 2000- Tránsito Aduanero Internacional.(sustituye a la Decisión 327)

Acciones realizadas.

- 1) Se creó la Dirección de Transporte Multimodal e Hidrovías, dentro del marco de reestructuración de la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transporte, concordante con la Ley N° 27943 - Ley del Sistema Portuario Nacional.
- 2) Designación de la Dirección General de Transporte Acuático (DGTA) como Autoridad competente para hacer cumplir y emitir las normas administrativas necesarias, quedando pendiente incorporar al Texto Único de Procedimientos Administrativos la relación de documentos necesarios que deberán presentar las empresas para inscribirse como Operadores de Transporte Multimodal Internacional.
- 3) Fortalecimiento Institucional del Transporte Multimodal, se designó Grupo de Trabajo Multimodal en la DGTA.
- 4) Coordinación con el Comité de Facilitación del Comercio que tiene el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo.

Se requiere:

- Abrir el registro de OTM
- Trabajar sobre la póliza – tipo de seguro para cubrir la responsabilidad contractual del Operador de Transporte Multimodal
- Reglamento de Infracciones y sanciones.

ANEXO G

ES UNA PRESENTACIÓN:

TRANSPORTE MARÍTIMO EN AMERICA LATINA

SOLICITAR ARCHIVO MAGNÉTICO EN DOCUMENTACIÓN Y PUBLICACIONES

ANEXO H

INFORME DEL SEÑOR CALM HOMERO ARELLANO LASCANO, CON MOTIVO DEL TRASPASO DE LA PRESIDENCIA DEL CAATA A LA AUTORIDAD MARITIMA DEL PERU.

SEÑORAS Y SEÑORES:

DESDE EL 31 DE OCTUBRE DEL 2003 LA AUTORIDAD MARITIMA DEL ECUADOR HA TENIDO EL HONOR Y LA RESPONSABILIDAD DE PRESIDIR EL COMITÉ DE AUTORIDADES ANDINAS DEL TRANSPORTE ACUATICO. AL TERMINO DE ESTE PERIODO Y SIGUIENDO LA NORMA COMUNITARIA QUE ESTABLECE LA ROTACION DE ESTE MANDATO, CUMPLEME TRASPASAR LA PRESIDENCIA A LA AUTORIDAD MARITIMA DEL PERU, EN LA PERSONA DE SU DIGNO REPRESENTANTE EL DR. PABLO ARAMBURU.

CON ESTE JUSTIFICATIVO, SEAME PERMITIDO, LO MAS SUCINTO POSIBLE RESUMIR LAS PRINCIPALES ACTIVIDADES QUE EL CAATA LLEVO A CABO EN ESE PERIODO, FORMALIDAD NECESARIA QUE ME PERMITE INFORMARLES, A LA VEZ QUE INTENTA UN EJERCICIO DE EVALUACION PARA LO VENIDERO.

1. EL CAATA Y LOS MINISTROS DE LA COMUNIDAD ANDINA.

EL 26 DE MARZO DEL 2004, EN LA CIUDAD DE MANTA-ECUADOR SE CELEBRO LA XII REUNION DEL CONSEJO DE MINISTROS DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS DE LA COMUNIDAD ANDINA.

COMO PRESIDENTE DEL CAATA ME CUPO INFORMAR A LOS SEÑORES MINISTROS, RESPECTO DEL ANTEPROYECTO DE DECISION SOBRE "RECONOCIMIENTO COMUNITARIO DE TITULOS Y REFRENDOS PARA LA GENTE DE MAR EMITIDOS POR LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES CONFORME NORMAS INTERNACIONALES", ASI COMO DEL ESTADO DE LA IMPLEMENTACION DEL CODIGO INTERNACIONAL PARA LA PROTECCION DE BUQUES Y DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS (CODIGO PBIP) Y LAS ENMIENDAS AL CONVENIO SOLAS, 74, EN LA REGION.

ADICIONALMENTE EN ESTA REUNION, LA SECRETARIA GENERAL INFORMO ACERCA DEL PROYECTO-INSTRUMENTO SOBRE EL TRANSPORTE MARITIMO DE MERCANCIAS (PUERTA-PUERTA) – UNCITRAL.

APROVECHANDO ESA OPORTUNIDAD, COMO PRESIDENTE DEL CAATA, EXPRESE NUESTRA PERCEPCION SOBRE LA REDUCIDA IMPORTANCIA QUE ESTE ALTO FORO MINISTERIAL PRESTA A LOS TEMAS PROPIOS DEL TRANSPORTE ACUATICO; EN ESTE SENTIDO LA SECRETARIA GENERAL ACOGIO ESTA PREOCUPACION Y HA DESPLEGADO SUS BUENOS OFICIOS PARA QUE SE CONSIGNEN TEMAS VINCULADOS AL TRANSPORTE ACUATICO Y PUERTOS EN LAS AGENDAS DE DICHAS REUNIONES MINISTERIALES.

2. AVANCES NORMATIVOS

EN EL CAMPO NORMATIVO, QUE VINCULA Y ARMONIZA EL ORDENAMIENTO LEGAL DE LOS ESTADOS MIEMBROS, EL CAATA, ADOPTO DOS NUEVAS RESOLUCIONES DE ORDEN MARITIMO, A SABER: LA RESOLUCION CAATA No. XXV-EX109, SOLICITANDO A LA SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA LA APROBACION DEL PROYECTO DE DECISION SOBRE EL CONVENIO INTERNACIONAL STCW, O SEA LO RELATIVO AL DENOMINADO “RECONOCIMIENTO COMUNITARIO DE TITUTLOS PARA LA GENTE DE MAR EMITIDOS POR AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES MEDIANTE REFRENDO Y CONFORME A NORMAS INTERNACIONALES”.

MEDIANTE ESTA RESOLUCION, EL RECONOCIMIENTO COMUNITARIO DE LOS TITULOS REFRENDADOS POR LOS PAISES MIEMBROS DE CONFORMIDAD CON EL CONVENIO INTERNACIONAL STCW, 65, ENMENDADO, CONTRIBUIRA A LA ARMONIZACION DE LOS ASPECTOS OPERATIVOS DEL SECTOR ACUATICO, FOMENTANDO EL MERCADO LABORAL DE LA GENTE DE MAR EN EL AMBITO SUBREGIONAL Y EXTRASUBREGIONAL, ASI COMO ACRECENTAR LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR. EN ESTA LINEA DE TRABAJO, EL REGLAMENTO A ESTA DECISION ANDINA, DEBE ESTRUCTURARSE EN EL MAS CORTO PLAZO, APROVECHANDO QUE ESTE MARCO LEGAL ES MAS EXPEDITO Y CORRESPONDE A UNA RESOLUCION ANDINA.

POR OTRA PARTE, DEBO INFORMAR QUE EN ESTE PERIODO, TAMBIEN SE EXPIDIO LA RESOLUCION CAATA No. XXV-EX108, RELATIVA A LA ESTRATEGIA DE FACILITACION MARITIMO-PORTUARIA, LA MISMA QUE ADEMAS DE APROBAR LA ESTRATEGIA RESPECTIVA, COMO ORIENTACION DE LAS ACTIVIDADES COMUNITARIAS EN ESE CAMPO, COMPROMETE A NUESTRAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES DE TRANSPORTE ACUATICO IMPULSAR LA APLICACIÓN DEL CONVENIO DE FACILITACION DEL TRAFICO MARITIMO INTERNACIONAL (FAL, 65 ENMENDADO); ASI COMO LA CONFORMACION Y FUNCIONAMIENTO DE LOS COMITES NACIONALES DE FACILITACION, A LOS QUE DEBEMOS DAR EL SEGUIMIENTO ADECUADO.

3. NUEVAS ACCIONES EN MARCHA

EL CAATA LE HA DADO UNA GRAN IMPORTANCIA A LA IMPLANTACION DEL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE LA COMUNIDAD ANDINA Y PARA ELLO HA TENIDO MUY PRESENTE LO QUE ESTA OCURRIENDO AL RESPECTO EN CADA ESTADO MIEMBRO, PARA FORTALECER ESE PROCESO.

SOBRE ESA PREMISA, ESTAN PREVISTAS QUE SE EJECUTEN, LAS SIGUIENTES TAREAS, JUSTAMENTE A PARTIR DE LA PRESENTE REUNION:

- IMPULSAR LAS GESTIONES PERTINENTES PARA LOGRAR LA DESIGNACION DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES EN EL TRANSPORTE MULTIMODAL. EN AQUELLOS PAISES QUE NO LO HAN HECHO AUN Y FORTALECER EL TRABAJO DE LAS YA DESIGNADAS. ACORDE CON LA DECISION ANDINA.
- REALIZAR REUNIONES CON EL SECTOR PRIVADO PARA RECOGER SUS OPINIONES SOBRE LA MATERIA, QUE SERAN CONSOLIDADAS EN INFORMES NACIONALES.
- LA SECRETARIA GENERAL REALIZARA LAS GESTIONES ANTE LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL RESPECTO DEL RECONOCIMIENTO DEL DATMI Y LA UTILIZACION DE SU LOGO, COMO UN NECESARIO PASO PARA

QUE ESTE DOCUMENTO DE LA CAN SEA NEGOCIABLE INTERNACIONALMENTE.

- LA SECRETARIA GENERAL PRESENTARA UNA PROPUESTA DE NORMA COMUNITARIA PARA LA ADOPCION OFICIAL DEL DATMI CON SU TRADUCCION.

EN CUANTO A LOS LINEAMIENTOS PARA LA ELABORACION DEL ANTEPROYECTO DE DECISION SOBRE TRAFICO MARITIMO TRANSFRONTERIZO, LA SECRETARIA GENERAL REALIZO UN INFORME SOBRE LOS ANTECEDENTES DE LAS DECISIONES 288 Y 314, ESPECIALMENTE EN CUANTO SE REFIERE A LAS POLITICAS PARA EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE QUE NO SE HAN CUMPLIDO.

PARA RETOMAR ESTE TEMA COMPLEJO Y CRUCIAL, SE ACORDO REALIZAR LAS SIGUIENTES TAREAS:

- ANALISIS DE LAS MEDIDAS ADOPTADAS EN CUANTO A LA APLICACIÓN DE LA DECISION 314.
- ADELANTAR REUNIONES NACIONALES CON LAS INSTITUCIONES PUBLICAS Y PRIVADAS INVOLUCRADAS.
- ELABORAR UN DIAGNOSTICO TENIENDO EN CUENTA LOS ANTERIORES PUNTOS QUE CONTENGA PROPUESTAS DE SOLUCION, EL CUAL SERA REMITIDO A LA SECRETARIA GENERAL PARA SU CONSOLIDACION.

4. AGRADECIMIENTO.

EN EL BREVE TIEMPO QUE HA TRANSCURRIDO DESDE EL INICIO DE NUESTRA PRESIDENCIA A LA FECHA DE ESTA REUNION, CONSIDERO QUE EL CAATA HA TOMADO MAS CONCIENCIA DE LA IMPORTANCIA DE CONSOLIDAR LOS INTERESES MARITIMO-PORTUARIOS DE LA SUBREGION Y DE FORTALECER 3 GRANDES CAMPOS, PRINCIPALMENTE:

- EL DE CONTAR CON UNA LEGISLACION MARITIMA MAS HOMOGENEA ENTRE LOS PROPIOS ESTADOS COMUNITARIOS Y A LA VEZ ARMONIZADA CON LOS CONVENIOS INTERNACIONALES.

- EL DE ACTIVAR LO MAS PRONTO POSIBLE EL DESARROLLO DE LAS FLOTAS NAVIERAS NACIONALES CONSIDERANDO SU PAPEL ESTRATEGICO PARA ASEGURAR LAS EXPORTACIONES E IMPORTACIONES DE NUESTROS PAISES, ACTUALMENTE EN PELIGRO DE SER CADA VEZ MAS DEPENDIENTES DE OTRAS BANDERAS; Y,
- SIN SER CON ELLO EHAUSTIVO, EL DE APLICAR LAS ESTRATEGIAS DE FACILITACION MARITIMO-PORTUARIA, Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL, COADYUBANTES A CONVERTIR ATRACTIVO, DINAMICO Y MODERNO EL COMERCIO EN LA SUBREGION.

LA PRESIDENCIA DEL CAATA, SE HONRA Y COMPLACE EN AGRADECER LA COOPERACION QUE HA RECIBIDO PARA SU MISION Y TAREAS DE PARTE DE LAS DISTINGUIDAS AUTORIDADES MARITIMOS DE BOLIVIA, COLOMBIA, PERU Y VENEZUELA, SIEMPRE REPRESENTADAS EN NUESTRAS REUNIONES POR DISTINGUIDOS Y EXPERIMENTADOS DELEGADOS; ASI MISMO, PRESENTO NUESTRO RECONOCIMIENTO POR EL TRABAJO Y APOYO RECIBIDO DE PARTE DE LA SECRETARIA GENERAL, QUE ES Y DEBE SEGUIR SIENDO NUESTRO EJE DE COORDINACION Y ASESORAMIENTO.

AGRADEZCO A LOS CONFERENCISTAS Y ASESORES INVITADOS A NUESTROS COLOQUIOS ANDINOS, ESPACIO EN EL CUAL HEMOS PODIDO ILUSTRARNOS Y REFLEXIONAR MAS Y MEJOR SOBRE LOS PROBLEMAS Y AVANCES QUE OCURREN EN EL COMPLEJO Y BASTO CAMPO DE LAS ACTIVIDADES MARITIMAS DE LA REGION Y EL MUNDO.

FINALMENTE AL ENTREGAR LA CAÑA A NUESTRO COLEGA ANDINO EL DR. PABLO ARAMBURU, DESEO BUEN VIENTO Y BUENA MAR EN LA CONDUCCION DE ESTA NAVE QUE ANHELA EL MEJOR PUERTO DE LA INTEGRACION EN LOS TEMAS ACUATICOS, EN BENEFICIO DEL DESARROLLO MARITIMO DE NUESTROS PUEBLOS.

PLAN OPERATIVO 2004-2005
Presidencia del CAATA Perú

OBJETIVO: Orientar los esfuerzos fundamentalmente en el transporte acuático, asuntos portuarios y demás servicios conexos, hacia la consolidación del Mercado Común.

TAREA	SEGUIMIENTO Y ACCIONES FUTURAS	RESULTADOS	PLAZOS	BENEFICIO POTENCIAL	INDICADOR
Reformulación del Plan Estratégico que concluye (2000-2005)	Identificar los temas Pendientes	Plan Estratégico 2005-2010		Tener el Plan actualizado a largo plazo.	
Reunión Virtual	Preparar propuesta de norma comunitaria para el desarrollo de las actividades navieras	Proyecto de norma comunitaria con apoyo de CEPAL	Octubre – Noviembre 2004	Reunión con participación de países miembros y usuarios a distancia.	El número de participantes a tiempo real , no presencial
Concluir con las formalidades para los registros y operación de los operadores de Transporte Multimodal Internacional	Designación de las autoridades competentes de TM y emitir normas complementarias	Operaciones formales de Transporte Multimodal	ENERO/2005	Habrà mejor servicio a los usuarios	Incremento de las operaciones de Transporte Multimodal
Proponer una norma Comunitaria con el fin de incrementar las actividades navieras.	Los países miembros dictarán las normas de incentivo para el desarrollo de las actividades Navieras.	Un instrumento internacional que permita incrementar la oferta de carga en la Sub región	MAYO/2005	Los usuarios y tendrán una mayor oferta de bodegas en la Sub región	Incremento de la flota mercante de los países andinos.
Impulsar la creación de los Comités de Facilitación Marítimo-Portuario en los países miembros y la cooperación con el modo carretero	Proponer al ejecutivo la norma legal correspondiente. Dirigir comunicaciones a los organismos Competentes.	Fortalecimiento de los flujos del comercio al mejorar la operatividad de los controles. Ofrecer un sistema de trámite rápido para usuarios seleccionados de acuerdo a su bajo perfil de riesgo.	JULIO/2005	Disminución de costos operativos	Mejor rendimiento en las operaciones marítimas y portuarias.
Fortalecer el cumplimiento de la Decisión 544, Estadísticas de Transporte Acuático de la Comunidad Andina.			Permanente		Estadísticas de Transporte Acuático Actualizada.

TAREA	SEGUIMIENTO Y ACCIONES FUTURAS	RESULTADOS	PLAZOS	BENEFICIO POTENCIAL	INDICADOR
Reuniones a Realizar					
XXVI CAATA Extraordinaria	Continuación de Grupos de Trabajos		FEBRERO-MARZO/2005		
XIV CAATA Ordinaria Organización de Coloquio de Transporte Acuático y Multimodal, con apoyo de CIP-OEA	Países propondrán los temas	Se tendrán las conclusiones de coloquio –grupo de trabajo	JULIO/ 2005	Se tendrán conclusiones elaboradas con los diferentes actores del transporte acuático	