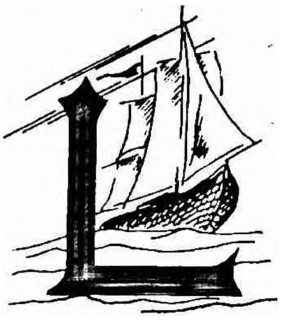
IMCO, ONU Y SUS RELACIONES MARITIMAS CON LOS PAISES

Por
Jorge OLIVA Briceño
Capitán de fragata LT
Armada de Chile



A NECESIDAD de los pueblos de regular sus actividades marítimas dio origen a la creación de un organismo de estilo consultivo interpaíses, a fin de concentrar en su seno la mayor parte de los acuerdos y requerimientos.

El acuerdo de 1948, adoptado en la Conferencia Marítima de las Naciones Unidas en Ginebra, Suiza, creó en 1959 a OCMI (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (D.

La necesidad prevista se concreta con el principio que persigue este nuevo órgano, cual es, el instaurar un sistema de colaboración entre los Gobiernos en el hampo de cuestiones técnicas de la navegación comercial internacional y de la reglamentación común de los Estados, todos, con el propósito de contar con normas generales comunes en materias de seguridad y de eficiencia en la navegación marítima.

Es IMCO la tribuna especializada de la ONU a la cuál recurren todos los otros organismos intergubemamentales para conocer las informaciones en el campo de la navegación marítima.

La acción de IMCO puede dividirse en tres categorías principales, a saber:

—Las actividades en bien de mejorar la seguridad marítima y la eficiencia en la navegación.

—Los trabajos relacionados con la conservación del medio ambiente marino ocasionado por las naves u otros artefactos navales y cuestiones conexas.

-Los trabajos relacionados con la navegación y las actividades marítimas conexas, especialmente la asistencia técnica a los países en vías de desarrollo.

Sin desmerecer cada uno de los trabajos asignados a IMCO, la organización da una mayor importancia a todos aquellos aspectos relacionados con la seguridad marítima y la eficiencia en la navegación, ya que por esta vía se pretende contribuir a eliminar, sino disminuir ai máximo los accidentes como abordajes, varadas, hundimientos y otros, siniestros todos que terminan en verter al mar cargamentos nocivos. Paralelamente, los esfuerzos de IMCO de exigir un mejoramiento del material a flote, favorece indirectamente a la eficiencia de la navegación, propósito principal ya enunciado.

(1) En Inglés IMCO (Inter—Governmental Marine Consultative Organization).

Con estos propósitos, 1MC0 prepara incansablemente convenciones importantes e instrumentos de recomendación, los que, a través de su propia organización o de organismos competentes, son aceptados por los Estados y puestos en vigor según las necesidades de cada uno.

IMCO y su relación con otras organizaciones

La marcha de la actividad marítima es numerosa y compleja.

IMCO pasa a transformarse en el principal foro internacional en el campo de la actividad naviera comercial. Convergen a su seno las opiniones de múltiples organizaciones, incluso no gubernamentales, que en lo esencial de sus existencias tienen relación con la navegación y el transporte.

Su constitución estatutaria de "consultora" permite a IMCO absorber una vasta gama de conocimientos técnicos y profesionales e Ínterdisciplinarios, que hacen de los acuerdos adoptados en su seno recomendaciones reales y prácticas.

IMCO mantiene relaciones de trabajo con organismos como:

—La Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM).

-La Organización Hidrográfica Internacional (I.H.O.)

—La Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

—Organización Mundial de la Salud (W. H.O.)

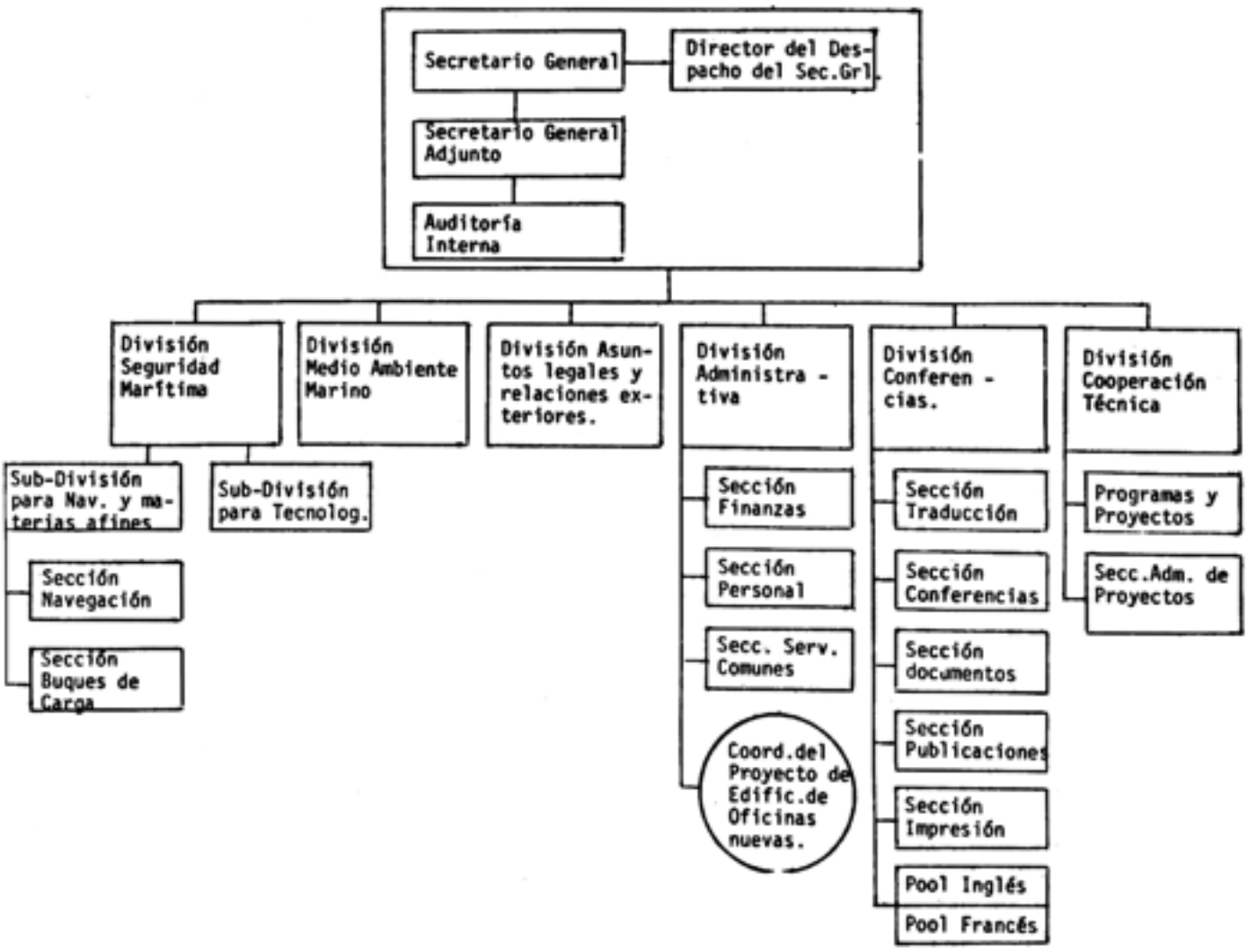
—La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Legislación.

—Organización Internacional del Trabajo **(O.I.T.)**

—Unión Internacional de Telecomunicaciones (U.I.T.) y otros.

Es necesario, antes de proyectar la función de IMCO al resto de algunas de las organizaciones señaladas, conocer la constitución actual de su organización interna.

DIAGRAMA ORGANICO 1978/1979



Desde su creación en 1959 hasta la fecha, IMCO cuenta para el servicio de sus Estados miembros con la siguientes convenciones:

—Convención Internacional de Seguridad de la Vida en el Mar (SOLAS) de 1960, 1968 y 1974.

—Protocolo de 1978 relativo a SOLAS (1) 1974.

—Reglamento Internacional para Prevenir Colisiones en el Mar, 1972.

—Convención Internacional para Prevenir la Contaminación del Mar por petróleo, 1954.

Convención Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, 1973.

-Protocolo de 1978 relativo a la Convención Internacional para prevenir la Contaminación por Naves, 1979.

—Convención sobre Facilitación (documentación) del Tráfico Marítimo Internacional, 1965.

—Convención Internacional sobre Líneas de Carga, 1966.

—Convención Internacional sobre la Medida de Tonelaje de los Buques, 1969.

—Convención Internacional Relativa a la Intervención en Alta Mar en casos de accidentes de contaminación de petróleo, 1969.

—Protocolo relativo a la Intervención en Alta Mar en casos de Contaminación Marina por substancias además del petróleo, 1973.

—Convención Internacional de Responsabilidad Civil pana daños por contaminación, 1969.

—Protocolo de la Convención Internacional sobre Responsabilidad Civil para Daños por Contaminación de Petróleo, 1969.

—Convención Relativa a la Responsabilidad Civil en el campo de transporte de material nuclear, 1971.

—Convención Internacional para constituir un Fondo Internacional de Compensación para daños por contaminación de petróleo, 1971.

—Protocolo a la Convención Internacional sobre la constitución de un Fondo Internacional para la Compensación de los daños por contaminación de petróleo, 1976.

-Acuerdo especial para las naves de pasajeros que efectúan transportes especiales, 1971 .

—Protocolo sobre el espacio requerido a los buques especiales para el transporte de pasajeros, 1973.

—Convención Internacional para la Seguridad en Contenedores, 1972.

—Convención de Atenas relativa al Transporte de Pasaje y su equipaje por mar, 1974.

—Protocolo de la Convención de Atenas, 1974, 1976.

-Convención sobre la Organización Internacional de Satélites Marítimos (INMARSAT), 1976.

—Convención Internacional sobre Limitación de Responsabilidad, 1976.

—Convención Internacional deTorremolinos, para la seguridad de buques pesqueros, 1973.

Así como otros organismos especializados de la ONU, IMCO es el foro internacional especializado para la redacción de documentos jurídicos. Igualmente la encontramos en el campo de la normalización (2).

Para llegar a los Gobiernos, IMCO tiene variados métodos y procedimientos. Así como las Convenciones y Protocolos son documentos de elaboración internacional, existen otros, a nivel de códigos, recomendaciones y otros más simples aún, acuerdos, de uno o varios Gobiernos.

Estos últimos son variados y encontramos materias que abarcan temas, como de diseño y equipamiento de las naves, protección contra incendios, procedimientos de radiocomunicaciones, tratamiento de las mercancías peligrosas, capacitación profesional, búsqueda y rescate, contaminación, medidas administrativas de facilitación del transporte y otras técnicas de diferente orden.

IMCO Y EL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS

IMCO acepta ser la Organización marítima coordinadora central de la ONU para satisfacer los objetivos enunciados en la Carta de las

(1) SOLAS—Safe of Life at Sea.

(2) Estandarización de equipos de salvataje o de elementos del transporte.

Naciones Unidas, en el campo económico, social y de capacitación. Así, pues, veremos a continuación la correlación de IMCO con la ONU, sus órganos subsidiarios, sus comisiones, y aquellos que tienen incidencia en la actividad de su preocupación.

Chile, el año 1949 suscribió en Ginebra un sinnúmero de convenciones y acuerdos internacionales, entre los cuales cabe señalar, como principal, la Carta de las Naciones Unidas, dictada en San Francisco el 26 de junio de 1945.

La Carta de la ONU establece como órganos principales de las Naciones Unidas, una Asamblea General, el Consejo de Seguridad, el Consejo Económico y Social (ECOSOC), un Consejo de Administración Fiduciaria, una Corte Internacional de Justicia y una Secretaría.

Para los efectos del presente artículo se señalan a continuación solamente las funciones y poderes del ECOSOC:

Hacer o iniciar estudios relacionados con los asuntos internacionales de carácter económico, social, cultural, educativo, sanitarios y otros conexos.

Promover el respeto a los derechos humanos.

Formular proyectos o convocar a convenciones relacionadas con los asuntos económicos.

EL ECOSOC puede concertar con los gobiernos respectivos que cualquier organismo especializado de la ONU concurra a su seno a recibir o a dar cuenta de la marcha de su organización.

ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU)

Cada año el Secretario de IMCO es llamado al seno de la ONU para que en el Consejo Económico y Social (ECOSOC) reseñe los programas bienales emprendidos por IMCO.

Así IMCO participa vivamente en las actividades de diverso orden en bien de promover la coordinación del sistema de la ONU, especialmente en el Comité de Programas y de la Coordinación, en el Comité Administrativo y en el Cuerpo Común de Inspección.

COMISIONES ECONOMICAS REGIONALES

La relación con las comisiones económicas de las regiones, IMCO la orienta especialmente en el campo del transporte marítimo y de la contaminación del ambiente marítimo, particular y regionalmente con la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) cuando se trate de nuestro continente.

RELACIONES IMCO- UNCTAD

En los países del Tercer Mundo están conscientes de la importancia y relevancia del transporte marítimo en el proceso de desarrollo. La IMCO y la UNCTAD juegan un activo papel en el campo del transporte marítimo.

UNCTAD es un órgano de las Naciones Unidas que tiene por función promover, a nivel internacional, los intercambios comerciales y el desarrollo económico, especialmente entre los países en desarrollo.

De esta forma, UNCTAD se constituye en el foro de más alto nivel internacional para los aspectos económicos y comerciales del transporte marítimo.

En consecuencia, IMCO y UNCTAD juegan un papel fundamental sobre los planes técnicos y económicos en la actividad del transporte marítimo internacional, y son, por lo tanto, de funciones interrelacionadas y complementarias.

Esta complementación de dos órganos de las Naciones Unidas nace conjuntamente con la creación de UNCTAD en 1964, y con el desarrollo de las actividades de asistencia técnica, se establece aún más una estrecha relación de trabajo.

CONFERENCIA DE LA NU PARA EL COMERCIO Y DESARROLLO-UNCTAD

UNCTAD fue creada en 1964, dada la necesidad de los países en desarrollo de contar con un foro en el cual se debatiera y negociara toda la gama de cuestiones relativas a las relaciones económicas internacionales, enfocadas desde el punto de vista de los intereses de esos países.

En la actualidad UNCTAD tiene su sede en Ginebra, Suiza. A la vez de su función espe-

cífica, Ginebra es la sede de la ONU para toda Europa.

Las relaciones económicas internacionales están cubiertas por los tres organismos internacionales establecidos después de la II Guerra Mundial, v.gr, GATT. (1), Fondo Monetario Internacional y Banco Mundial. Sin embargo, dichas instituciones no tienen una función específica ni se prestan para negociar la reestructuración de dichas relaciones, sino de adecuarlas a las particulares necesidades de los países en desarrollo. De ahí la importancia política que tiene la UNCTAD.

Esta Conferencia se ha reunido cinco veces desde su creación:

1964 en Ginebra — UNCTAD I
1968 en Nueva Delhi — UNCTAD II
1972 en Santiago de Chile— UNCTAD III
1976 en Nairobi — UNCTAD IV
1979 en Manila ' - UNCTAD V.

Entre cada período de sesiones de la Conferencia, funciona la Junta de Comercio y Desarrollo encargada de cumplir las resoluciones de la Conferencia.

La Junta cuenta con seis Comisiones:

(1) de Cooperación Económica entre países en desarrollo;
(2) de Manufacturas;
(3) de Transporte;
(4) de Comercio Invisible y Financiación relacionada con el comercio;
(5) de Productos Básicos; y
(6) de Transferencia de Tecnología.

La Conferencia en pleno se reúne cada 4 años; así fue celebrada en Manila entre los días 7 de mayo y 1° de junio pasado.

En forma sucinta, damos los temas tratados en UNCTAD:

Acontecimientos en el campo internacional

a) Proteccionismo.
b) Negociaciones Comerciales Multilaterales

Productos Básicos

a) Programa Integrado
b) Otros elementos

Manufacturas y semimanufacturas

a) Medidas amplias necesarias para expedir y diversificar el comercio de exportación de manufacturas y semimanufacturas de los países en desarrollo.

b) Principios y normas relativas a otras cuestiones referentes a las prácticas comerciales restrictivas.

c) Examen y evaluación del sistema generalizado de preferencias.

d) Examen de la aplicación del "conjunto de medidas interrelacionales y mutuamente complementarias para expandir y diversificar las exportaciones de manufacturas de los países en desarrollo, de las empresas transnacionales y la expansión del comercio de manufacturas y semimanufacturas.

Cuestiones monetarias y financieras

a) Examen de las características que debería reunir el sistema monetario internacional para' promover el comercio mundial y el desarrollo, teniendo en cuenta los efectos desfavorables de las fluctuaciones de los tipos de cambio y la inflación mundial, y en particular el progreso de los países en desarrollo y el apoyo que necesitan para su balanza de pagos.

Cabe mencionar que así como IMCO constituye el foro técnico de la actividad marítima, UNCTAD, por su parte, centraliza y coordina su actividad con el asesoramiento técnico y particular de organismos tales como la Organización Internacional del Trabajo (OIT), la Asamblea Mundial de la salud (WHA), la Asociación Internacional del Derecho, Sindicatos Internacionales y entidades privadas de alto renombre.

Así también y a propio requerimiento, asesora en lo económico a estas entidades.

Cabe mencionar que la actividad laboral marítima está regulada ¡nternacionalmente por Convenciones que abarcan los siguientes campos:

-Formación profesional y acceso al empleo.
—Condiciones de admisión al empleo.
—Condiciones de empleo de dotación de seguridad y bienestar.
-Seguridad Social.
—Lo relativo a pescadores.

(1) General Agreement Trade and Tariff.

—El trabajo portuario.

En lo referente al resguardo y transporte de mercancías por mar, sobre:

—El conocimiento de embarque y lascargas (1), Bruselas 1924.

—El transporte de pasajeros por mar.

—Convención Internacional relativo a la estiba de mercancías, Bruselas 1957.

-Las Reglas York y Amberes sobreseguro y averías de la carga, de 1950.

UNCTAD Y EL TRANSPORTE MARITIMO

Como hemos visto, la Comisión III de la constitución de UNCTAD trata los asuntos comerciales del transporte.

Los aspectos más relevantes promovidos en el último año por UNCTAD en el campo económico del transporte, han sido: el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, el Convenio para el Transporte Multimodal Internacional (2) y la participación activa en la conferencia de la NU sobre el transporte marítimo de mercancías—Reglas de Hamburgo.

Desde inicios de esta centuria, el transporte marítimo comercial fue organizándose en consorcios de empresas navieras, particularmente aquellas que sirven una misma línea.

En la actualidad, son algo más de 370 las conferencias marítimas de fletes que funcionan en el mundo.

Cada una de estas conferencias tiene algo de particular, y en su desarrollo y manejo sólo tienen participación los navieros socios. Los Estados a los cuales pertenecen las banderas de una conferencia no tienen ingerencia en su gestión. Las características antes mencionadas han dado a estas empresas el carácter de "transnacionales".

En la medida que una conferencia se va consolidando, las empresas navieras van adoptando tarifas y condiciones de acuerdo a intereses, en la mayoría de los casos, sin que los usuarios puedan tomar parte en sus decisiones.

Esta constitución y característica fue originando en el seno de las instituciones económicas mundiales la premisa de concebir los "Consejos de Usuarios", los que con su poder de negociación estarían moderando las resoluciones de las conferencias. Sólo en 1958 se conoció el Primer Consejo de Usuarios y en 1963, en una Conferencia de Ministros celebrada en Londres, se vino a institucionalizar la relación y conversaciones de los representantes de las líneas navieras europeas y los representantes de los consejos de usuarios de los mismos países, mediante una Nota de Entendimiento.

La Nota de Entendimiento establece que un código debería regular esta actividad. Esto dio origen al Código de CENSA (Council of European and Japanese National Shippers Council of Europe).

CODIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARITIMAS

Aprovechando el esquema y la experiencia ganada con el Código CENSA, las Naciones Unidas se preocuparon por la carencia de un instrumento interpaíses que defendiera a las naciones del Tercer Mundo, mediante fórmulas de igual participación en la carga de los tráficos propios y algún porcentaje en tráficos de terceros países.

Este asunto concluyó en una Conferencia de Plenipotenciarios, celebrada en Ginebra el día 6 de abril de 1974, donde se aprobó un texto único: el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Este Código no tuvo aceptación unánime. Bastantes países, que vieron disminuida su participación y los que consideraron mermados sus derechos de años y años, votaron en contra o se abstuvieron (3). Votaron en contra, Dinamarca,

(1) Se refiere adelante con mayor detalle.

(2) Nueva forma jurídica en la operación de servicios de "puerta a puerta" en que actúan varios modos de transporte bajo la responsabilidad de sólo una persona.

(3) Desacuerdos principales: Reparto de carga de origen, de destino y acceso del 20O/o a terceras banderas; plazo 5 meses para aviso aumento fletes; transporte marítimo libre competencia; diferencias básicas en filosofías económicas de países; aliento a conferencias cerradas; fletes especiales secretos; derecho armadores para aplicar recargos para cubrir costos extraordinarios en explotación; rigidez de mercados y otros.

USA., Finlandia, Noruega, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Suecia y Suiza. Se abstuvieron Canadá, Italia, Nueva Zelandia y Países Bajos.

Múltiples fueron las razones expuestas por los que disintieron del Código, como múltiples también han sido los esfuerzos que UNCTAD y los propios gobiernos firmantes han desplegado para convencer a estos países de la conveniencia de su aprobación y aplicación.

De acuerdo con los términos de este Código, debe ser firmado a lo menos por 24 Estados cuyo tonelaje represente, en conjunto, un mínimo del 25°/o del tonelaje mundial.

La Conferencia UNCTAD V, realizada el 6 de junio en Manila, Filipinas, incluyó en su tabla la renegociación de los términos de este Código y, al parecer, se ha logrado el objetivo propuesto, pues informaciones oficiales señalan que la Comunidad Económica Europea (CEE) lo aprobará en pleno. Esta decisión está siendo imitada también por otros países de tonelaje considerable, por ejemplo, la URSS.

Cabe preguntarse qué pasará en aquellos países que no aprueben este Código y los cuales tengan un vínculo comercial poderoso con países de la CEE, como ejemplo. Pues bien, pasará, quizás, a constituir costumbre, a fin de cuentas y, en todo caso, de aplicación mundial.

Paralelamente a la preparación de este instrumento internacional, las Naciones Unidas, en aras de renovar la documentación y la marcha de la actividad marítima comercial, se abocan a legislar en términos modernos la vinculación comercial entre los navieros y los usuarios del transporte marítimo; nos referimos al Conocimiento de Embarque.

EL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE Y LAS REGLAS DE HAMBURGO

El Conocimiento de Embarque (Bill of Landing o simplemente B—L) es el documento probatorio entre el transportista y el usuario.

Dicho documento es el único actualmente aprobado y utilizado en el transporte marítimo. En consecuencia, es un documento probatorio de responsabilidad cuando éste es recibido por el armador, y testimonio de propiedad para el usuario, indispensable para retirar la mercadería de manos del transportista o de quien haya recibido la responsabilidad de almacenarla.

Las Reglas de La Haya y el Protocolo de Bruselas de 1968, en una Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al Bill of Landing, firmado en Bruselas el 25 de agosto de 1924 y con Protocolo de Bruselas de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo del 23 de febrero de 1968, reproducido en la Liga de las Naciones en 1931—32, que rige las condiciones comerciales del Contrato de Fletamento, han ido regulando la actividad mercante hasta nuestros días. Su condición de Convención Internacional y la falencia de otras reglas han hecho de las Reglas de la Haya y su Protocolo, la única línea directriz de la actividad marítima ínter naciones.

En Chile, dichas reglas se han impuesto a través del tiempo, por usos y costumbres, constituyéndose como mérito de la responsabilidad civil del transportista y los derechos del usua-^ rio, condiciones todas vertidas en el Conocimiento de Embarque.

La Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional, UNCITRAL, propuso en 1976 a la Asamblea General de las Naciones Unidas el convocar a una conferencia internacional para establecer un nuevo cuerpo legal para el transporte de mercaderías por mar.

El 31 de marzo de 1978, en Hamburgo, una Conferencia de Plenipotenciarios firmó un texto renovado: Reglas de Hamburgo, que vendrían a reemplazar aquéllas de La Haya ya mencionadas. Los Estados pertenecientes a la Asamblea de las Naciones Unidas tendrán en sus manos el rechazar las Reglas de Hamburgo. Es, por tanto, una cosa de tiempo para su puesta en vigor, sea por vía de estatutos de la Convención o quizás, una vez vigentes, bajo el principio de la costumbre o la práctica mundial.

CEPAL Y AMERICA LATINA

En la organización y constitución de la ONU, el Consejo Económico y Social—ECOSOC—tiene en los diversos continentes oficinas regionales, denominadas Comisiones Económicas; en nuestro plano nos referimos precisamente a aquella que sirve a los países del continente

latinoamericano, la Comisión Económica para la América Latina-CEPAL (1).

Vale mencionar, sin embargo, que el ECOSOC tiene además otras oficinas regionales que forman una familia de su origen y cuyo propósito está orientado a satisfacer requerimientos de los países más necesitados.

La Comisión Económica (CEPE), con sede en Ginebra(Suiza; la Comisión Económica para Africa (CEPA), con sede en Addis Abeba, Etiopía; la Comisión Económica para el Asia y el Pacífico Sur (ESCAP), con sede en Bangkok, Thailandia y por último CEPAL, ya menciona - da.

Dentro del marco de la extensa tarea que dispone fomentar el desarrollo en la región latinoamericana y colaborar con los países en la solución de problemas prioritarios en campos determinados, las actividades operativas de CEPAL se basan en lo siguiente:

—Cooperación técnica con países o grupos de países, y

—Transferencia y difusión de los resultados de las investigaciones realizadas.

Particularmente, CEPAL encamina su acción a las siguientes tareas:

—Colabora con el Programa de la ONU para el Desarrollo (PNUD) en los propósitos de la cooperación técnica entre países en desarrollo.

-Formula programas y proyectos regio- * nales y subregionales de financiamiento extrapresupuestarios.

—Negocia su financiamiento con fuentes multi o bilaterales, y

—Coordina la entrega de servicios de asesoría y de asistencia técnica.

CEPAL, EL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES

No podía dejarse mencionar la relevancia que tiene el transporte en la marcha económica de los países. Este vínculo tan antiguo de los pueblos parece ser hoy un factor determinante en la comercialización de productos; aún más, se asegura que el transporte constituye una actividad generadora de divisas.

Es fácil suponer lo complejo que significa conciliar intereses económicos en el transporte si hay quienes aseguran que el transporte es una fuente de divisas, y de otros, el vinculo más eficiente que debe unir a los Estados. (Se incluye la componente portuaria cuando se refiere a transporte marítimo).

CEPAL, consciente de regular estas importantes actividades, ha incluido en las metas de su programa los siguientes temas:

-Facilitar el transporte (2)

-Mejorar su planificación

—Fomentar la aplicación de tecnologías adecuadas, y

-Difundir las normas e información que corresponde.

En el campo internacional su preocupación está basada en:

— La evolución de todo el comercio exterior.

— Las deliberaciones de la UNCTAD.

— Las relaciones externas de la región.

— Los problemas de financiamiento, de la deuda externa y otros.

Cabe agregar a lo anterior, lo más importante para el caso particular que nos preocupa, los vínculos con UNCTAD-PNUD (3) Banco Mundial.

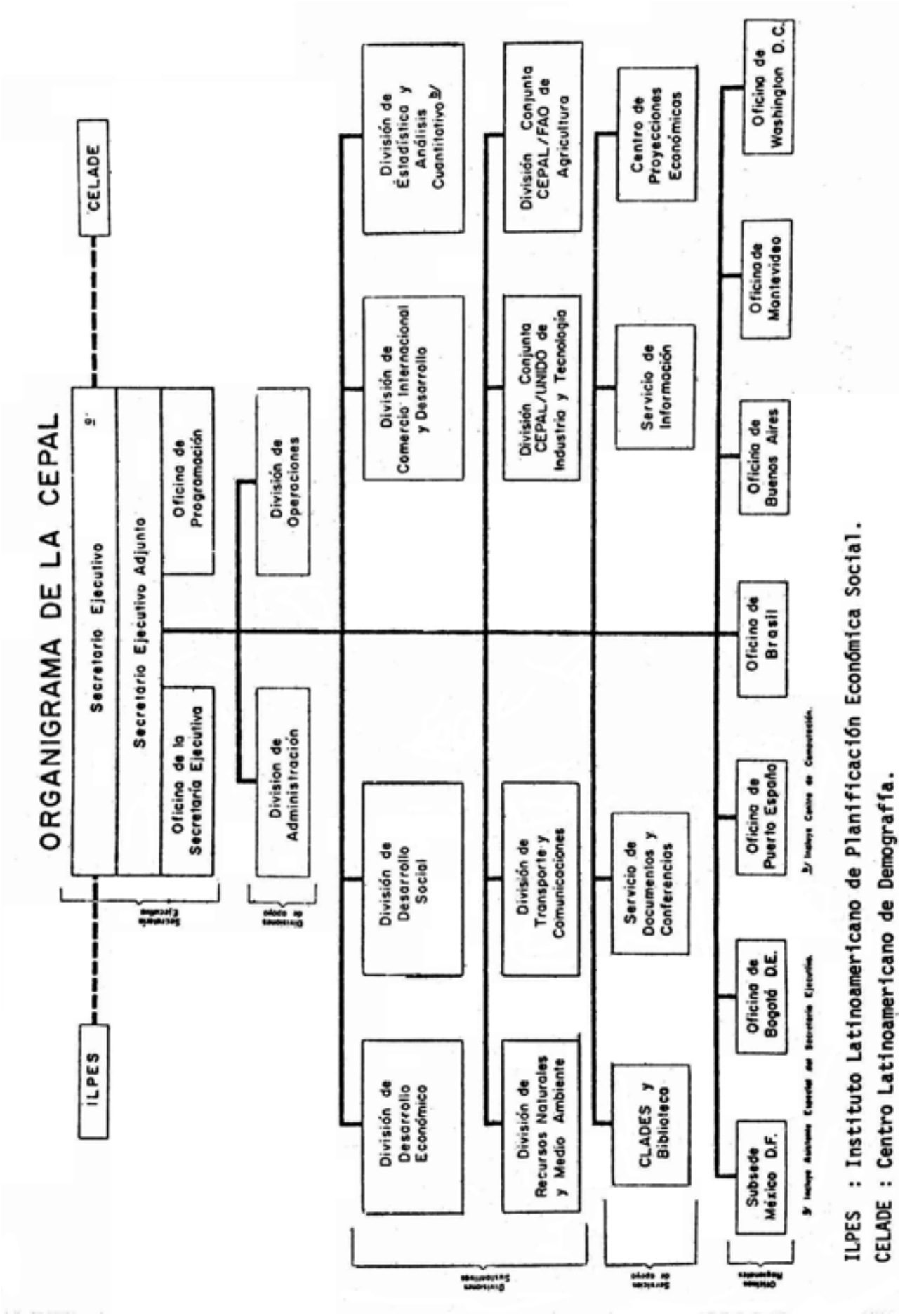
CEPAL ha tenido una activa y eficiente participación en sesiones, y su colaboración ha sido de una acabada técnica; nos referimos especialmente a los asuntos de Transporte Multimodal Internacional y del Código de Conductas.

La preocupación económica regional de CEPAL es evidente, para el logro de su propósito tiene una vasta experiencia en el control del desarrollo de políticas para la promoción de exportaciones no tradicionales, en materia de financiamiento y deuda externa.

(1) Creada en febrero de 1948, con sede en Santiago de Chile, incluye a los países del continente americano, incluso lo« Estado« Unido« de Norteamérica y Canadá.

(2) Viene de "hacer fácil" no debe confundirse solamente con eliminar documentos. Ejemplo: la aplicación del Sistema Integrado de Tránsito (SIT) entre Chile y Bolivia por Arica.

(3) Programa NU para el Desarrollo; órgano económico independiente de la Asamblea General.

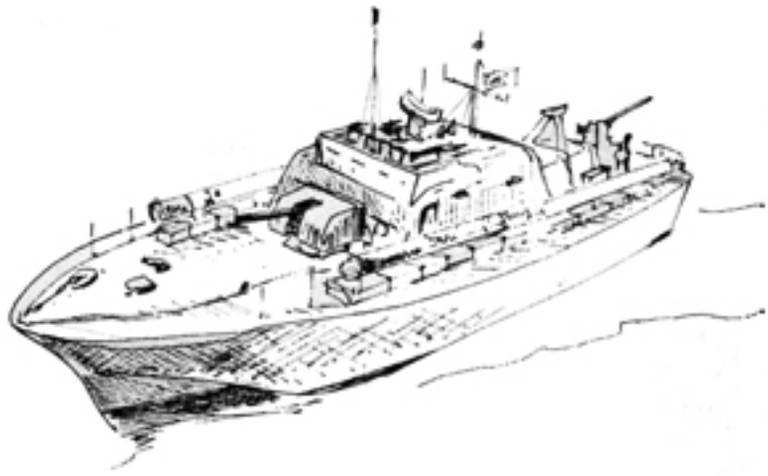

ORGANIGRAMA DE LA CEPAL
CELADE
ILPES
Secretario Ejecutivo
Secretario Ejecutivo Adjunto
Oficina de Programación
Oficina de la Secretaría Ejecutiva
Secretaría Ejecutiva
División de Operaciones
División de Administración
Divisiones de apoyo
División de Estadística y Análisis Cuantitativo b/
División de Comercio Internacional y Desarrollo
División Conjunta CEPAL/FAO de Agricultura
División Conjunta CEPAL/UNIDO de Industria y Tecnología
Centro de Proyecciones Económicas
Servicio de Información
Oficina de Washington D.C.
Oficina de Montevideo
Oficina de Buenos Aires
Oficina de Brasil
Oficina de Puerto España
Oficina de Bogotá D.E.
Subsede México D.F.
División de Desarrollo Social
División de Desarrollo Económico
División de Transporte y Comunicaciones
División de Recursos Naturales y Medio Ambiente
Divisiones Substantivas
Servicio de Documentos y Conferencias
CLADES y Biblioteca
Servicios de apoyo
Oficinas Regionales
b/ Incluye Centro de Capacitación.
ILPES : Instituto Latinoamericano de Planificación Económica Social.
CELADE : Centro Latinoamericano de Demografía.

CHILE Y EL SISTEMA DE LAS NACIONES UNIDAS

De todo lo anteriormente señalado, se viene a concluir que nuestro país, a través del sistema internacional, se vincula con otros Estados o con los organismos intergubernamentales haciendo uso de los instrumentos jurídicos internos, para aprobar todo, parte o bien rechazar, según sea su conveniencia, los acuerdos aprobados en el seno de las instituciones de la ONU.

La Ley de Navegación promulgada el año 1978 vino a confirmar a la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante como el representante del Gobierno de Chile ante la IMCO y demás organismos de atinencia técnica. Así también esta Dirección de la Armada Nacional es la autoridad pública encargada de velar en su área jurisdiccional por el cumplí - miento de los acuerdos internacionales suscritos por Chile.

En relación a la representación de Chile ante los organismos internacionales encargados de regular las actividades propias del negocio naviero, el Ministerio de Relaciones Exteriores canaliza a la Administración del Estado se - gún sea el contenido de la materia en cuestión. En este campo, encontramos al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, copartícipe de la representación ante la mayor parte de los organismos dependientes, especialmente los vinculados a UNCTAD.

La Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y otros, conjuntamente con la Cancillería, hacen de la representación nacional ante los organismos marítimos del sistema de las Naciones Unidas y cada uno en sus campos, un todo perfectamente armónico.

"El transporte marítimo es la actividad económica de mayor vinculación entre los estados. Su regulación está sometida indiscutiblemente también a la marcha del mercado mundial".