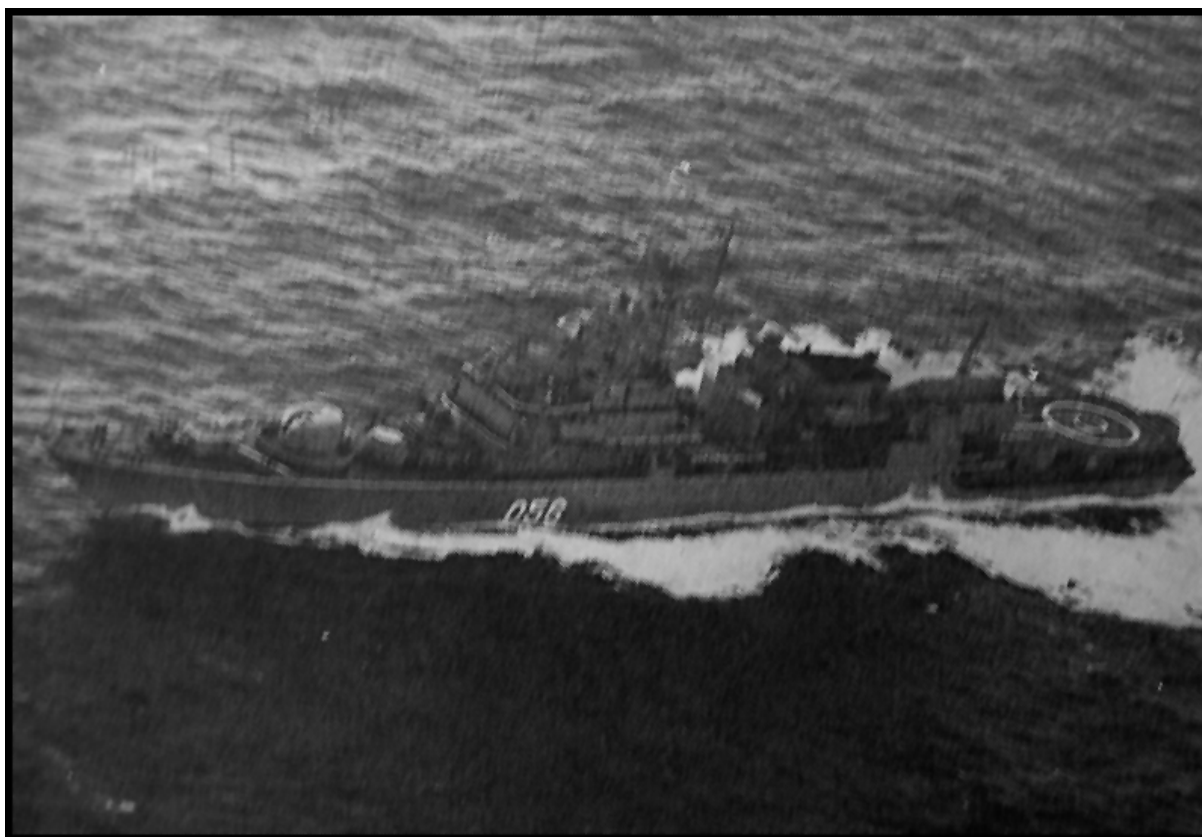


MISCELANEA

EL "KRIVAK III"*



Esta fotografía del *Menzhinskiy* (N° 056) fue tomada por la Fuerza de Autodefensa Japonesa en octubre cuando fue desplazado por primera vez al Lejano Oriente. El *Menzhinskiy* es el primer buque de la clase Krivak III; hay dos buques más en construcción en el mar Negro, uno de los cuales está siendo ajustado, y el tercero está a punto de ser lanzado a la mar.

El Krivak III fue diseñado y construido intencionalmente para la KGB, y es muy diferente a los dos tipos anteriores, Krivak I y Krivak II.

El lanzador de misiles A/S SS-N-14 que se encuentra en la cubierta de proa del Krivak I y II se reemplazó por una base para un cañón único de 100 mm, y se agregó una nueva instalación para helicópteros (hangar y cubierta de vuelo), en vez de los dos soportes de cañón de 76 mm o 100 mm y existentes en el Krivak I y II. Se pueden observar otras características interesantes, tales como el radar Bass Tilt y el sistema CIWS de 30 mm.

En vez de llegar a Vladivostok, *Menzhinskiy* arribó a Nakhodka el 22 de octubre de 1984 y quedó en condiciones operativas cuatro días más tarde. Vale la pena hacer notar que el Krivak III es el buque más grande que haya tenido jamás la KGB, y es el primer buque de su clase que se ha desplazado al Lejano Oriente. El helicóptero (probablemente Ka-25 o Ka-27) mejorará notablemente la vigilancia oceánica de la KGB, y el gran casco del Krivak III (3.800

* Extraído de *Jane's Defence, Weekly*, 9 Feb. 1985, Vol. 3 N° 6, pág. 218.

ton con carga completa) constituirá una importante plataforma estable, autónoma y con grandes condiciones de navegabilidad para la función de patrullaje de fronteras de la KGB. Se debiera recordar que el mar de Okhotsk se ha convenido en el santuario de los SSBN soviéticos; y que el incidente del 007 de la Aerolínea Coreana, que se produjo en las afueras de Sakhalin el 1° de septiembre de 1983, hizo necesarias posteriores operaciones de búsqueda en gran escala, conducidas no sólo por los soviéticos, sino que también por los Estados Unidos y Japón.

Hasta ahora, el *Menzhtnskiy* no ha sido visto en Vladivostok, lo que indica que el buque es operado por la KGB y no por la armada.

SELA ADOPTA ESTRATEGIA REGIONAL DE TRANSPORTE MARITIMO†

En su XI reunión, celebrada en Caracas, Venezuela, el 9 y 10 de diciembre de 1985, con motivo de cumplirse el décimo aniversario del Sistema Económico para América Latina, el Consejo Latinoamericano aprobó, entre otras, la Resolución 228 que adopta la Estrategia Latinoamericana de Transporte Marítimo y establece la Comisión Latinoamericana de Transporte Marítimo (COLTRAM), abierta a la participación de todos los Estados miembros del SELA, como un foro técnico permanente que se ocupe del examen integral y periódico de los problemas que afectan al transporte por agua y actividades conexas en América Latina y el Caribe.

La trascendental decisión se basa en "la urgente necesidad de adoptar medidas que contribuyan a alcanzar una mayor seguridad económica regional; la importante repercusión del transporte marítimo en el comercio exterior de América Latina y el Caribe y, en general, en su desarrollo económico y social; la complejidad y diversidad de aspectos comprendidos en la problemática del transporte marítimo, cuyo tratamiento adecuado requiere por parte de los países latinoamericanos de una estrategia en el campo mencionado, que apoye la realización de las políticas nacionales y regionales de transporte de los Estados Miembros del SELA; la necesidad de contar con un foro intergubernamental de alcance regional para llevar a cabo un examen integral y permanente de los problemas que afectan al transporte marítimo en América Latina, así como identificar y recomendar las soluciones más adecuadas que se adapten a la infraestructura y a las características de los productos de exportación e importación de la región y la urgente necesidad de coordinar las actividades en materia de transporte marítimo que se llevan a cabo en la región, así como de identificar y proponer fórmulas idóneas, mediante la concertación y cooperación latinoamericanas, para hacer frente a los problemas que afectan al transporte marítimo y actividades conexas en América Latina y el Caribe".

† Temas extraídos del Boletín FAL N° 60, de noviembre-diciembre de 1985.

INTEGRACIÓN Y DESARROLLO REGIONAL EN LA PATAGONIA ARGENTINO-CHILENA

En la ciudad de Punta Arenas, Chile, se celebró entre el 26 y 29 de noviembre de 1985 el Seminario sobre integración y desarrollo regional en la Patagonia argentino-chilena, organizado por la CEPAL con la participación de las universidades argentinas de Mar del Plata; del Comahue, Neuquén; de San Juan Bosco de la Patagonia, Comodoro Rivadavia y del Sur (Instituto Universitario de Río Gallegos) y de las universidades chilenas del Norte, Arica, Austral, Valdivia y de Magallanes, Punta Arenas, así como de la Corporación Austral de Desarrollo Regional, COAUSTFIAL, de Coihaique. Concurrieron también altas autoridades argentinas y chilenas de la región y representantes del BID, del INTAL y del PNUD, así como personeros de los sectores público y privado de ambos países, que sumaron en total más de 80 participantes.

El objetivo de la reunión era proporcionar un foro para el análisis de los aspectos que puedan favorecer una mayor interrelación económica y social de las zonas patagónicas de Argentina y Chile. Se discutieron los siguientes temas: 1) la integración como factor del desarrollo regional; 2) evaluación y aprovechamiento integrado de las potencialidades ambientales y sociales; 3) integración de la infraestructura y los servicios de transporte, y 4) requerimientos institucionales.

En las conclusiones se destacó que "el Tratado de Paz y Amistad entre Argentina y Chile ofrece la oportunidad de encarar en forma pragmática los esfuerzos de integración en las regiones patagónicas de Argentina y Chile, unidas por múltiples lazos históricos, culturales, sociales y económicos"

Entre las numerosas recomendaciones surgidas de la reunión merecen citarse las siguientes:

- Solicitar a los gobiernos de Argentina y Chile que en la revitalización de su comercio recíproco consideren conjuntamente los indispensables avances del proceso de industrialización, como única forma de lograr un crecimiento perdurable;
- Apoyar la prospección, promoción y participación conjunta de Argentina y Chile en los mercados para los productos de la región patagónica, tomando en cuenta la posibilidad de aprovechar las facilidades para la salida de la producción de ambos países indistintamente hacia el océano Atlántico o Pacífico;
- Crear las condiciones para la constitución de empresas conjuntas, públicas o privadas, para encarar en forma unida las etapas de producción y comercialización, logrando así un mayor poder de negociación;
- Estrechar la cooperación entre los organismos pertinentes de cada país para alcanzar una programación conjunta de la construcción, mejoramiento y habilitación de la infraestructura de transporte de uso mutuo;
- Promover un mayor uso de la infraestructura existente, para lo cual se requiere la armonización y simplificación de los procedimientos de cruce de frontera, tránsito aduanero, controles sanitarios, migraciones, autorización de empresas de transporte, etc.;
- Promover el otorgamiento de facilidades recíprocas para el uso de la infraestructura vial y portuaria;

- Establecer los mecanismos apropiados que permitan la concertación entre Argentina y Chile de políticas y acciones específicas para apoyar la integración de la región patagónica.

Como corolario del Seminario, las universidades argentinas y chilenas participantes firmaron una declaración de intenciones, en la cual convienen, entre otros puntos, en que es necesario iniciar los pasos tendientes a materializar la cooperación deseada y es indispensable que la comunidad internacional constituya un Fondo Especial, adscrito al organismo del Sistema de Naciones Unidas para el Desarrollo del Sistema Interamericano de Cooperación, que disponga el financiamiento adecuado para apoyar la cooperación entre universidades

XXII ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR

La XXII Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores tuvo lugar en Buenos Aires, República Argentina; entre los días 26 y 29 de noviembre de 1985, con asistencia de representantes de las empresas navieras asociadas de los once países miembros de la ALADI. A la sesión inaugural asistieron el ministro de Obras y Servicios Públicos, el subsecretario de Transporte y el subsecretario de Transporte Fluvial y Marítimo de la nación argentina.

Como es usual en estas reuniones anuales, diversos expertos internacionales analizaron temas de interés general sobre la problemática naviera, acerca de los cuales se informó en el *Boletín* FAL N° 59, de septiembre-octubre de 1985.

Entre los temas tratados y las resoluciones adoptadas cabe destacar los que se refieren a las siguientes materias:

- Sistema de protección e indemnización, por la cual se recomienda a los gobiernos de los países de la ALADI que produzcan la legislación especializada que permita a los armadores nacionales asociarse libre y directamente a los sistema de P & I y que ordenen a las autoridades correspondientes que exijan a todas las naves mercantes que recalen en su puertos que estén afiliadas a sistemas vigentes de protección e indemnización;

- Desarrollo de una política común de transporte marítimo en la Comunidad Económica Europea y su repercusión en el plano marítimo internacional que recomienda a los armadores latinoamericanos soliciten a sus gobiernos la adopción de medidas necesarias a nivel de integración latinoamericana para hacer frente a dicha política;

- Modernización de las organizaciones portuarias de América Latina, que resuelve promover un sistema portuario que considere la participación del sector privado en la construcción y operación de nuevos terminales marítimos, así como administraciones públicas locales y autónomas, con participación de representantes navieros y de dueños de la carga, para los principales puertos públicos de nuestros países;

- Facilitar la existencia de empresas privadas de estibaje y otras que aseguren flexibilidad, rapidez, seguridad y economía en las operaciones portuarias, y sugerir a las autoridades pertinentes de los países de la ALADI la conveniencia de concentrar los recursos en el desarrollo de puertos debidamente seleccionados por su importancia estratégica y operativa, a fin de hacerlos compatibles con las necesidades de los buques y de los flujos de carga, y

- Uniformidad de la legislación marítima de los países de ALADI, por la cual se recomienda a los gobiernos pertinentes que hagan los máximos esfuerzos para lograr antes del 12 de octubre de 1992 —fecha en que se cumplen los 500 años del descubrimiento de América— que se acuerden las bases comunes de una legislación comercial marítima y de una política naviera uniforme para los países latinoamericanos, adecuadamente coordinada con las tendencias de las leyes marítimas extrarregionales.

*OPORTUNIDAD DE EDUCACION MARITIMA POR CORRESPONDENCIA**

The Norwegian Shipping Academy ha informado a la CEPAL acerca de sus cursos de educación marítima a distancia, destinados a personal de las empresas navieras, autoridades portuarias, astilleros, corretajes de fletes, agencias transitarías (*forwarders*), compañías de seguros marítimos e instituciones financieras. La estructura de los cursos comprende: a) Certificado en estudios marítimos; b) Certificado en estudios marítimos avanzados, y c) Certificado en estudios portuarios.

La Academia es una fundación educacional independiente, con base en Oslo, que cuenta con su propio consejo de administración, compuesto por representantes de empresas navieras, instituciones marítimas y la propia administración.

El costo de la matrícula es de 290 dólares para el certificado de estudios marítimos, de 315 dólares para el de estudios marítimos avanzados y de 155 dólares para el certificado de estudios portuarios, e incluye libros, material de instrucción y correcciones, en los casos individuales, existiendo precios especiales para grupos de un mínimo de cinco personas por empresa u organismo.

Para mayores antecedentes, se ruega dirigirse a: The Norwegian Shipping Academy, Raadhusgt 25, P.O. Box ,1440 VIKA, 0115 Oslo 1, Noruega.

