

Distr.  
RESTRINGIDA

E/CEPAL/R.339  
6 de setiembre de 1983

ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLES

---

C E P A L

Comisión Económica para América Latina



**DIRECTRICES PARA LA APLICACION DEL SISTEMA UNIFORME  
DE ESTADISTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO ☆/**

☆/ Elaborado conjuntamente con la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas.

83-5-736



## I N D I C E

	<u>Página</u>
PREFACIO .....	1
I. ANTECEDENTES .....	3
1. Objetivo .....	3
2. Historia del Sistema .....	4
a) El papel de la CESPAP .....	5
b) El papel de la Oficina de Estadística .....	6
3. Relación del Sistema Uniforme con el Estudio del Transporte Marítimo .....	8
II. DESCRIPCION DEL SISTEMA UNIFORME .....	11
1. Recopilación de datos .....	11
a) Elementos de datos comunes .....	11
b) Elementos de datos sobre el movimiento de las mercancías .....	12
c) Elementos de datos sobre el movimiento de los buques .....	15
d) Elementos de datos sobre las características de los buques .....	18
2. Entrada de datos .....	20
3. Salidas comunes .....	22
a) Cuadros básicos .....	22
b) Cuadros adicionales para el futuro .....	23
c) Cuadros opcionales para el uso de los gobiernos ....	25
d) Usos de los cuadros .....	26
4. Aplicaciones generales del Sistema .....	28
a) Economía y finanzas .....	29
b) Comercio exterior .....	29
c) Transporte marítimo .....	30
d) Puertos .....	30
5. Confidencialidad .....	31
III. APLICACION DEL SISTEMA UNIFORME .....	
1. Fuentes de datos .....	33
a) Póliza de aduana .....	33
b) Manifiesto de cargo .....	35
c) Combinación de fuentes .....	36
2. Comparación de fuentes .....	42
NOTAS .....	45
Anexo A: CLAVES DE CLASIFICACION DE EMBALAJE DE LA CESPAP .....	47
Anexo B: CLAVES DE LA CESPAP PARA LOS TIPOS DE BUQUES .....	
Anexo C: ELEMENTOS DE LOS ARCHIVOS DE DATOS DEL SISTEMA UNIFORME .....	
Anexo D: ARCHIVO DE OPERACIONES PORTUARIAS .....	
Anexo E: CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS (CTM) PARA LAS ESTADISTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO .....	



## PREFACIO

El bienestar económico de los países de América Latina, así como el de cualesquiera otros, depende mucho del comercio exterior. Debido a que una abrumadora proporción del comercio de estos países se transporta por mar, es comprensible que tengan un interés vital por todos los asuntos relacionados con el transporte marítimo. Este interés se refleja en el programa de trabajo de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL), que siempre ha procurado activamente mejorar las condiciones del transporte, en especial en lo que toca a aspectos institucionales -tales como las líneas navieras nacionales, legislación sobre reserva de carga, y el Código de Conducta para las Conferencias Marítimas- que están sujetos a las decisiones de los gobiernos en materia de políticas de transporte marítimo. Uno de los aspectos importantes del programa de trabajo de la CEPAL es el que se refiere a la definición y la administración de la información para la toma de decisiones: qué información producir, dónde obtener elementos de información adecuados, confiables y oportunos, cómo almacenar y tratar dicha información, y cómo asegurar que la información llegue a quienes pueden aprovecharla mejor.

Como el análisis estadístico es una fuente fundamental de información para apoyar los procesos de toma de decisiones, era propio que el programa de trabajo de la CEPAL en este último campo apoyase los esfuerzos de la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas para promover la adopción del Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo en América Latina. El presente documento fue elaborado conjuntamente por la CEPAL y la oficina de Estadística no sólo para proporcionar directrices que reflejen sus bases teóricas a los países que deseen adoptar el Sistema sino también para ofrecer ejemplos prácticos de los esfuerzos realizados al efecto por la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico y por una serie de países a través de todo el mundo. El uso de estas directrices debería permitir que prácticamente cualquier país aplique el Sistema y de esta manera disfrute de las apreciables ventajas que se reseñan a continuación.



## I. ANTECEDENTES

En general, los elementos básicos que se requieren para el análisis estadístico de la industria del transporte marítimo no pueden obtenerse en forma directa de los armadores sino estadísticamente, mediante el procesamiento de los documentos aduaneros y portuarios que habitualmente hay que tramitar para las operaciones de importación y exportación. Pese a que la mayoría de los países ya utilizan estos documentos como fuentes de información sobre los transportes, muy pocos extraen de ellos toda la información que pueden proporcionar, ni los tratan de tal manera que los resultados de un país puedan compararse con los de otro. El hecho de poder comparar la información reviste especial importancia, porque constituye el único medio práctico de seguir las operaciones de los buques de puerto en puerto de modo de poder analizar las actividades de las conferencias marítimas.

El Sistema Uniforme es un esquema para vincular los envíos de mercancías con los buques en que son transportados, de tal manera de poder relacionar la información sobre envíos y buques. Para evitar toda posibilidad de incertidumbre respecto de las mercancías transportadas, éstas deben clasificarse de acuerdo con la categoría que ocupan en la Clasificación Uniforme del Comercio Internacional (CUCI), que puede determinarse remitiéndose a la Nomenclatura del Consejo de Cooperación Aduanera, o utilizando cualquier otro sistema de clasificación compatible con las categorías de la CUCI o que pueda convertirse a ellas. El Sistema Uniforme utiliza como fuente de información más que nada la póliza aduanera, el manifiesto de carga y los documentos relacionados con las actividades de los buques en puertos. Puede producirse más información que aquella ordinariamente susceptible de obtenerse a partir de otros sistemas estadísticos, sin que sea necesario realizar grandes inversiones en nuevos métodos de recopilación de datos y, en muchos casos, incluso sin que haya que introducir cambios importantes en los procedimientos actuales para el tratamiento de la información.

### 1. Objetivos

El objetivo global del Sistema es proporcionar a los gobiernos y a las industrias navieras nacionales estadísticas completas, exactas y oportunas sobre la operación y rendimiento de los buques mercantes, tanto nacionales como extranjeros, que utilizan las instalaciones portuarias de los países interesados. Es posible que la falta de la información básica requerida por el Sistema Uniforme obligue a fijar objetivos de corto plazo más modestos, pero ellos deberían comprender a lo menos la posibilidad de obtener una perspectiva confiable de las modalidades de la demanda de transporte de carga marítima y de las características de los buques que se dedican a dicho transporte, mediante el suministro de suficiente información para responder a las siguientes preguntas, que revisten especial interés para los países en desarrollo:

- Cuáles son la frecuencia y la eficiencia de los servicios de buques de línea y de los de itinerario no regular que transportan las importaciones y exportaciones de un país?
- Quiénes son los empresarios de buques y cuál es su participación en el mercado?
- Cuáles son los fletes que se cobran para los servicios de transporte marítimo?
- Si en el país se aplican disposiciones legales de carga cómo se cumplen sobre la reserva dichas disposiciones con relación a los fletes?

Más adelante, cuando se conozcan mejor la capacidad y conveniencia del Sistema se experimentaría un aumento en los recursos disponibles para apoyarlo. En la medida en que este crecimiento se amplie a la información básica suministrada al Sistema podrán analizarse las operaciones de los buques desde el punto de vista tanto macro como microeconómico.

Para que las estadísticas de transporte marítimo se conozcan y utilicen en muchos países diferentes, deben ser comparables de un país a otro. Lo ideal sería aplicar un criterio internacionalmente uniforme para reunirlos, que no sólo adhiriera a principios básicos comunes sino también que emplee métodos idénticos para el tratamiento de la información. Sin embargo, en la práctica es muy limitada la uniformidad que puede lograr un sistema estadístico que deba aplicarse por países cuyos medios y prácticas administrativos son muy diferentes. Reconociendo que esta limitación inevitablemente haría inaplicable el sistema si se exigiera uniformidad absoluta, el Sistema Uniforme no pretende establecer normas respecto de cuestiones de procedimiento. Más bien, sólo insiste en la uniformidad de dos criterios básicos: la utilización de una clasificación uniforme de las mercancías con el fin de definir lo que se transporta, y la vinculación de los envíos con los buques en que se transportan. Por lo tanto, los procedimientos que se reseñan en el documento son tan solo directrices y no normas que hay que aplicar.

## 2. Historia del sistema

Los países en desarrollo son importantes consumidores de servicios de transporte marítimo. Por ejemplo, en 1978 representaron 97% de las exportaciones mundiales en buques cisternas y 31% del movimiento de carga seca de exportación e importación combinados. En cambio en lo que toca a la propiedad de los buques, la participación de esos países en la flota mercante mundial en dicho año sólo alcanzó a 10% del tonelaje bruto registrado de los buques cisternas y 14% del tonelaje de los de carga seca. Así es que con frecuencia dichos países no pueden ejercer un control operativo directo sobre su comercio exterior y para proteger los intereses nacionales, deben depender de mecanismos secundarios tales como las reglamentaciones.



La comercialización de los servicios de transporte marítimo ha favorecido tradicionalmente al vendedor. Por lo general, las empresas navieras -particularmente las que pertenecen a conferencias marítimas- pueden fijar los fletes a su arbitrio, y las políticas protectoras de los gobiernos destinadas a mejorar sus condiciones de competencia las hacen inmunes en gran medida a las presiones comerciales, económicas y políticas. Esta libertad ha dado lugar a tendencias monopolísticas y reservadas respecto de sus operaciones, de tal modo que resulta prácticamente imposible obtener que proporcionen las informaciones básicas necesarias para evaluar la productividad de la flota, la demanda real de las distintas clases de buques, las estructuras de los fletes, y otros aspectos del transporte marítimo. Aparte de impedir el desarrollo eficiente de los servicios de transporte marítimo a escala mundial, esta falta de información priva a los consumidores de medios efectivos para apreciar la legitimidad de las tarifas que se les cobran. Asimismo, impide que los países en desarrollo establezcan si les resultaría ventajoso adquirir o ampliar sus propias flotas mercantes nacionales.

a) El papel de la CESPAP

A fines de los años sesenta varios países miembros de la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) comenzaron a preocuparse por los costos del transporte marítimo en sus transacciones comerciales externas, y solicitaron a la Secretaría de la CESPAP que les proporcionase información estadística básica a fin de poder evaluar los efectos de dichos costos en sus economías. Respondiendo a esta solicitud, la Secretaría de la CESPAP propuso que se elaborara un programa para reunir sistemáticamente estadísticas de transporte marítimo destinadas a apoyar dichos análisis. En 1968, en su duodécimo periodo de sesiones, el comité de comercio de la CESPAP hizo suya la propuesta de la Secretaría permitiendo así que siguieran adelante los trabajos.

Conscientes de que cualquier intento para recoger estadísticas directamente de las empresas de transporte marítimo sería infructuoso, la CESPAP contrató a un consultor para que sugiriese estrategias alternativas. En su informe, éste señaló tres posibilidades a saber, L-1, L-2 y L-3:

- L-1 - Adaptar las estadísticas comerciales existentes de manera de incorporar información básica sobre las corrientes de carga;
- L-2 - Analizar los movimientos de los buques a partir de las estadísticas recogidas por las autoridades portuarias, relacionando este movimiento con las estadísticas comerciales del programa L-1, y
- L-3 - Realizar encuestas por muestreo de los manifiestos de carga, para obtener información sobre el valor de los fletes, los volúmenes de carga, etc.

Las tres estrategias conjuntamente con las observaciones de la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas, fueron analizadas en el noveno periodo de sesiones de la Conferencia de Estadísticos Asiáticos, en 1969. Se recomendó poner a prueba el programa L-2 y, posteriormente,

varios de los países miembros de la CESPAP procuraron aplicarlo. No obstante, el programa tuvo escaso éxito y, en general, se avanzó con lentitud.

En 1975, era un hecho que se estaba logrando muy poco, por lo que la CESPAP -con la cooperación de la Oficina de Estadística y el apoyo financiero del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD)- emprendió un proyecto especial destinado a avanzar más rápidamente. Un grupo de cuatro especialistas visitó 11 países de la región de la CESPAP y encontró que el atraso obedecía a dos razones fundamentales. Una de ellas era que la recomendación de llevar a cabo el programa L-2, que sólo contenía una declaración de principios sin indicar las medidas concretas que debía adoptar cada país, era inadecuada para establecer un sistema estadístico viable y se prestaba para diversas interpretaciones. La otra razón era que el papel en la economía nacional de la información estadística que generaría el programa no era apreciado por la industria de transporte marítimo en general, ni por los funcionarios de gobiernos encargados de lograr la estrecha cooperación entre las autoridades aduaneras y portuarias que se requería para avanzar en forma satisfactoria.

Con el fin de esclarecer los procedimientos para llevar a cabo el programa L-2, los especialistas elaboraron un detallado plan y sugirieron que se le diese un nombre adecuado: "Sistema Uniforme" para reunir estadísticas económicas del transporte marítimo. Los especialistas recomendaron, además, que se convocase un seminario anual para resolver los problemas técnicos con que pudiese tropezar un país que adoptase el Sistema, y servir de foro a través del cual sus principios pudiesen señalarse a la atención de las autoridades de gobierno y del mundo del transporte marítimo en general. A partir de entonces se han realizado tres seminarios en la sede de la CESPAP en Bangkok, el primero en 1976, el segundo en abril de 1979 y el tercero en noviembre de 1980, y algunos países han logrado avanzar en forma bastante acelerada, sobre todo en el periodo comprendido entre 1978 y 1980.

#### b) El papel de la Oficina de Estadística

Desde hacía mucho tiempo la Oficina de Estadísticas de las Naciones Unidas se había percatado de la necesidad de contar con estadísticas básicas sobre el transporte marítimo. A comienzos de los años setenta y, utilizando el caudal de minuciosas estadísticas del comercio internacional proporcionadas por los países miembros de las Naciones Unidas, la Oficina de Estadística realizó en forma experimental un Estudio del Transporte Marítimo destinado a un análisis completo de las modalidades de la demanda de servicio de transporte marítimo en el periodo 1966-1968, en función del volumen de carga de unas 35 categorías de productos. 1/

Al publicarse este estudio, en 1976, despertó gran interés entre los estudiosos de la economía del transporte marítimo. En 1978, conjuntamente con un nuevo plan para apoyar el Sistema Uniforme de la CESPAP, sirvió de base para obtener el apoyo financiero del Gobierno de Noruega a un proyecto destinado a actualizar el estudio experimental y sentar las bases de un programa efectivo para promover el Sistema Uniforme entre los países en desarrollo. En la actualidad el Estudio del Transporte Marítimo se encuentra al día con series cronológicas disponibles para el periodo 1969-1980 organizadas por países de origen y destino, respecto de aproximadamente 120 categorías de productos de la clasificación del transporte marítimo.2/

En 1979, en su vigésimo periodo de sesiones, la Comisión de Estadísticas de las Naciones Unidas examinó el Sistema Uniforme y elogió a la Oficina de Estadística por proporcionar una visión clara sobre un nuevo enfoque de las estadísticas de transporte marítimo. Al respecto, la Comisión:

- Señaló a la atención de todos los Estados Miembros la importancia de la elaboración de estadísticas de transporte marítimo;
- Llamó la atención de los Estados Miembros sobre el potencial del Sistema Uniforme al respecto, e invitó a los países interesados a que estudiaran la posibilidad de adoptar el marco del Sistema;
- Hizo suyas las propuestas para actualizar el estudio experimental para los años 1966-1968;
- Alentó a seguir promoviendo el Sistema Uniforme entre los países en desarrollo y a ampliarlo más allá del ámbito de la CESPAP, y
- Recomendó mantener el tema de las estadísticas de transporte marítimo en el programa de trabajo de la Oficina de Estadística.

La Oficina de Estadística también ha recibido el apoyo de la UNCTAD para su labor en relación con el Sistema Uniforme. En su noveno periodo de sesiones, la Comisión del Transporte Marítimo de la UNCTAD aprobó la resolución 42 (IX) sobre el desarrollo de las flotas mercantes, en la cual se solicita a la Comisión de Estadística -en colaboración con las comisiones económicas regionales y la Secretaría de la UNCTAD- que siga promoviendo el Sistema.

La Oficina de Estadística se ha esforzado por cumplir estos mandatos dentro de lo que han permitido sus limitados recursos. En 1981 y con el fin de fomentar el desarrollo y aplicación más amplios del Sistema, se inició una campaña para reunir fondos a la cual respondió nuevamente el Gobierno de Noruega, en esta oportunidad con una promesa de contribuir un millón de coronas al año en el periodo 1982-1985. Otras actividades de promoción han sido llevadas a cabo por el asesor de estadística de transporte marítimo de la Oficina, quien se ha encargado de:

- Dirigir el segundo y tercer seminarios de la CESPAP realizados, como se dijo, en 1979 y 1980;

- Visitar una serie de países de Africa y América Latina para establecer la posibilidad de que dichos países adopten el Sistema, y
- Bosquejar las presentes directrices sobre la base de experiencias recogidas en los seminarios de la CESPAP, en las visitas a los países en desarrollo y en las conversaciones con la UNCTAD y las comisiones económicas regionales.

### 3. Relación del Sistema Uniforme con el Estudio del Transporte Marítimo

La compilación de las corrientes de productos básicos publicadas en el Estudio del Transporte Marítimo se basa principalmente en las estadísticas de comercio internacional existentes y, por lo tanto, corresponde al programa L-1 de la CESPAP. Como el Sistema Uniforme es tan sólo el programa L-2 con otro nombre, su relación con el Estudio es la misma de aquélla entre los programas L-2 y el L-1, esto es, constituye un subconjunto. Esta incorporación de las corrientes de carga en las estadísticas de comercio existentes no es el criterio ideal para abordar la producción de estadísticas del transporte marítimo. Las primeras se declaran por países, de tal manera que la definición del contenido de las relaciones comerciales entre los países dista mucho de ser uniforme y, por lo tanto, en un caso determinado no se sabe bien, si la contraparte es un país de destinación de la mercancía, de producción o de consumo, o de compra o venta. Por otra parte, las estadísticas del movimiento de carga deberían reflejar simplemente el transporte de puerto a puerto, al margen de toda otra consideración.

Los datos compilados en los Informes Estadísticos son más que nada estadísticas de comercio ordinarias minuciosamente depuradas y fuertemente ajustadas en un intento por representar las corrientes reales de transporte. Son actuales y completas y se prestan para una serie de fines, incluidos estudios de las modalidades de demanda de servicios de transporte marítimo. Sin embargo, contienen numerosas fallas conceptuales que no pueden eliminarse en ninguna forma, ya que algunos de los criterios utilizados para desarrollar las estadísticas de comercio a partir de los cuales se derivan son incompatibles con los criterios relativos a las estadísticas de transporte. La única manera de mejorar esta situación es reemplazar gradualmente las estadísticas de comercio por datos simples sobre el movimiento de carga entre puertos. Estos datos se irán obteniendo a medida que se generalice el uso del Sistema Uniforme.

Al respecto, cabe señalar que los datos recopilados relativos al comercio de los Estados Unidos de América efectivamente representan movimientos de puerto a puerto, ya que dicho país ha estado utilizando un programa estadístico comparable al Sistema Uniforme por muchos años. En la actualidad, Nueva Zelanda está en vías de poner en ejecución el sistema y pronto debería estar en condiciones de proporcionar información real sobre estos movimientos. Otro país que está adoptando el marco de referencia del Sistema Uniforme es Canadá. Se prevé que la calidad de la información contenida en el Estudio del Transporte

Marítimo mejorará marcadamente en los próximos cinco a diez años a medida que otros países adopten el Sistema, y ello permitirá utilizar dicho Estudio para fines tales como la investigación micro-analítica a nivel de la categoría más baja de las mercancías que pasan por un puerto determinado.



## II. DESCRIPCION DEL SISTEMA UNIFORME

Como ya se señaló, para aplicar el Sistema Uniforme sólo hay que reunir dos requisitos: identificar los productos de acuerdo con la clave de la CUCI u otro que sea compatible con ésta, o que pueda convertirse a la CUCI, y establecer el enlace entre los envíos de mercancías y los buques en que se transportan. Aparte de estos dos requisitos, se espera alguna variación en las entradas de datos, que influirá en el diseño de los archivos de datos y en la información final producida. Sin embargo, se recomienda a los países que tengan interés en adoptar el Sistema que sigan lo más de cerca posible el plan que se reseña a continuación, a fin de mantener las variaciones en un mínimo y asegurar así que las estadísticas obtenidas puedan compararse de un país a otro.

### 1. Recopilación de datos

La información que proporciona el Sistema Uniforme se obtiene de datos básicos sobre el movimiento de mercancías, el movimiento de buques y las características de éstos. Por lo general, la información sobre cada una de las tres categorías se transcribe de una fuente primaria a una hoja de trabajo que facilita su incorporación en el archivo pertinente del Sistema. Algunos de estos elementos son comunes a todas las hojas de trabajo y se utilizan para establecer el enlace entre los tres conjuntos de datos.

Nota: En muchos casos hay que codificar los elementos de datos para incorporarlos a los archivos de computadora. La codificación puede realizarse ya sea cuando se llenan las hojas de trabajo en la etapa de recopilación de la información o durante el proceso de introducción de los datos, según el caso especial de la organización que está poniendo en ejecución el Sistema. A los efectos de estas directrices, la presente sección sobre recopilación de datos menciona las fuentes de códigos internacionalmente reconocidos, reservándose los detalles del uso de éstas hasta la sección que sigue, que trata de la entrada de datos.

#### a) Elementos de datos comunes

Los siguientes elementos proporcionan el mecanismo de enlace:

i) Identificación del buque. Por lo general el nombre completo del buque, que se anota en la hoja de trabajo de las características de buques y que también puede registrarse en las otras dos hojas de trabajo puede obtenerse de la póliza de aduana o del manifiesto de carga. Como varios buques pueden tener el mismo nombre, la clave única de identificación, que se anota en todas las hojas de trabajo, sirve de elemento primario de enlace. De preferencia, esta clave debería ser el número de identificación del buque en el "Register of Ships" de Lloyd's,<sup>3</sup> aunque puede utilizarse la señal distintiva de radio o cualquier otro número o combinación alfanumérica elegido libremente. Si

se crea una clave especial, habría que adoptarla a escala regional para poder seguir más fácilmente el movimiento de los buques de puerto en puerto.

ii) Puerto nacional. Este elemento es común a las hojas de trabajo de movimiento de mercancías y del movimiento de buques, y puede encontrarse en la póliza de aduana. Debe anotarse el nombre del puerto, conjuntamente con un código de preferencia tomado de la lista de códigos de puertos de la CEPAL,<sup>4/</sup> o del Código de Puertos y Localidades de las Naciones Unidas (LOCODE).<sup>5/</sup>

iii) Fechas de llegada y zarpe. Las hojas de trabajo del movimiento de mercancías y del movimiento de buques también tienen fechas comunes que establecen el enlace con un viaje determinado del buque pertinente, sea de entrada o de salida. Pueden obtenerse ya de la póliza de aduana o ya del documento relativo al movimiento del buque.

#### b) Elementos de datos sobre el movimiento de las mercancías

Los elementos que se detallan a continuación se refieren a los movimientos de los distintos envíos de mercancías. En la mayoría de los casos se obtienen de la póliza de aduana, complementada según el caso por el manifiesto de carga del buque, y se anotan en una hoja de trabajo tal como la que figura en el cuadro 1.

i) Datos comunes. La identificación del buque, el puerto nacional, y la fecha de llegada (si el movimiento fue de entrada) o zarpe (si fue de salida) del buque, según se señala en el párrafo a) supra.

ii) Descarga/carga. Una indicación sobre si la mercancía consignada fue descargada del buque (entrada) o puesta a bordo (salida).

iii) Número del envío. Un número de referencia discrecional que identifica la partida de mercancías que se está registrando, dentro del volumen total de mercancías descargadas o cargadas.

iv) Situación aduanera. Una indicación de si el envío se encontraba en cabotaje, entrando o saliendo del comercio nacional (importación o exportación), para reexportación, en tránsito hacia o desde un tercer país, o transbordándose a o desde otro buque.



## Cuadro 1

## ELEMENTOS DE DATOS SOBRE EL MOVIMIENTO DE LAS MERCANCIAS

Hoja de trabajo modelo

HOJA DE TRABAJO SOBRE EL MOVIMIENTO DE LAS MERCANCIAS														
Identificación del buque			Fecha			Puerto Nacional								
Nombre	Clave		Lle./Zar.	Descar./Carga	Nombre		Clave							
Número del Envío	Situación Aduanera	Puerto Extran. Carga/Descar.	Clasif. de las Mercancías	Relaciones Comerciales entre Países			Medición Bruta		Medición Neta		Embalaje	Condiciones Transacción		Fletes
				Prod./Consum.	Compra/Venta	Origen/Destino	Peso	Volumen	Peso	Cantidad		Valor	Plazo	

Ⓜ - Unidades de peso, volumen y cantidad.

Ⓢ - Moneda en que se expresa el valor.

v) Puerto extranjero. El puerto de carga para los envíos que e descargan o el puerto previsto de descarga para los envíos que se cargan. Deberá anotarse el nombre del puerto, conjuntamente con un código tomado de la misma fuente que aquélla utilizada para el puerto nacional (véase el párrafo a) iii) supra). Como el puerto extranjero identifica el país a que está destinada la mercancía si ésta no se encuentra en tránsito o en vías de transbordo, se puede hacer una referencia cruzada de esta información con los países de contraparte señalados en el párrafo vii) infra para su uso en el análisis de las corrientes comerciales.

vi) Clasificación de la mercancía. La clasificación del producto transportado de acuerdo con la CUCI, u otra clasificación competitiva.

vii) Relaciones comerciales entre los países. Los nombres y Códigos de países Alfa-2 de la Organización Internacional de Normalización (ISO) del país de producción o consumo de la mercancía, del país de compra o venta y del país de origen o destino.<sup>6/</sup> Se anotan estas tres categorías porque al compilar las estadísticas de comercio exterior, los países pueden definir a sus contrapartes de la manera que encuentren más conveniente o que se adapte mejor a la clase de estadística que desean producir. Por lo tanto, no existe una definición única de las relaciones comerciales entre países, hecho que a menudo se traduce en graves problemas de comparabilidad entre las estadísticas de comercio internacional. Esta confusión sólo puede evitarse proporcionando las tres posibilidades, esto es:

- El país de producción o consumo, que es útil por su relación con el concepto de cuentas nacionales;
- El país de compra o venta, que es de utilidad para vigilar los acuerdos comerciales o las leyes de reserva de carga, y como elemento para los análisis del balance de pagos, y
- El país de origen o destino, que no es una expresión bien definida desde el punto de vista internacional, ya que puede significar el país a que está consignada la mercancía, el país de producción o consumo, o el de compra o venta.

viii) Medidas brutas. El peso bruto y el volumen bruto del envío, conjuntamente con las unidades en que se expresan dichas cantidades. Son unidades comunes de peso bruto las toneladas métricas, las toneladas largas, los kilogramos, las libras, etc., mientras que el volumen bruto puede expresarse en unidades tales como barriles, metros cúbicos, pies cúbicos o toneladas de medida de 40 pies cúbicos.

ix) Medidas netas. El peso neto y la cantidad neta del envío de mercancías conjuntamente con las unidades en que se expresan. Las unidades comunes de peso neto son iguales a aquéllas correspondientes al peso bruto, mientras que la cantidad neta puede expresarse en función de, por ejemplo, el número de piezas, docenas, metros cuadrados, o pulgadas de madera.

x) Embalaje. La forma en que fue embalado el envío para su despacho. En la actualidad la UNCTAD está elaborando un plan lógico para clasificar el embalaje y la unitarización de la carga, pero es posible que mientras se publica este código los países deseen establecer el suyo propio o utilizar uno de los códigos de la CESPAP, que figuran en el anexo A. La clasificación del embalaje es importante porque la forma en que se manipula y almacena la mercancía influye mucho en los costos del transporte marítimo. Por lo tanto, debería obtenerse suficiente información para apoyar los análisis de la eficiencia de la manipulación de la carga y de las decisiones de política sobre los fletes, tipos de buques y adecuación de la infraestructura portuaria y del equipo de manipulación de la carga.

xi) Condiciones de la transacción. El monto de la transacción comercial representada por el envío conjuntamente con las condiciones en que ella se realiza y por ejemplo "libre a bordo" (fob), "costo, seguro y flete" (cif), u otras condiciones reconocidas por la Cámara Internacional de Comercio (Incoterms).<sup>7/</sup> También hay que anotar el código alfabético de la ISO para la moneda en que se realiza la transacción.<sup>8/</sup>

xii) Flete. El flete de la partida de mercancías conjuntamente con el código alfabético de la ISO para la moneda de pago.

c) Elementos de datos sobre el movimiento de los buques

Los elementos de datos que se detallan a continuación se refieren a los movimientos de los buques en que se transportan las mercancías. Se encuentran en los documentos que lleva la autoridad portuaria nacional, o la autoridad encargada de controlar el movimiento de los buques mercantes que entran o salen de las aguas jurisdiccionales, y se registran en una hoja de trabajo tal como la que figura en el cuadro 2.

i) Datos comunes. La identificación del buque, el puerto nacional, y las fechas de llegada y zarpe del buque, en la forma señalada en el párrafo a) supra.

ii) Puertos de recalada extranjeros. El puerto anterior de recalada y el próximo puerto programado. Deberán anotarse los nombres de los puertos conjuntamente con los códigos pertinentes tomados de la misma fuente que aquella utilizada para el puerto nacional (véase el párrafo a) iii) supra). Esta información de una indicación parcial del itinerario del buque.

## Cuadro 2

## ELEMENTOS DE DATOS SOBRE EL MOVIMIENTO DE LOS BUQUES

Hoja de trabajo modelo

HOJA DE TRABAJO SOBRE EL MOVIMIENTO DE LOS BUQUES									
Clave de Ident. del Buque	Fechas		Puerto Nacional	Puerto Extranjero		A la Llegada	Mercancías		Tipo de Servicio
	Llegada	Zarpe		Anterior	Próximo		Descargadas	Cargadas	

② - Unidades en que se expresa el peso de la carga.

iii) Mercancías a bordo, descargadas, y cargadas. El tonelaje bruto de la carga a bordo del buque al entrar al puerto nacional, la carga dejada en dicho puerto y la nueva carga subida a bordo. En cada caso deberán anotarse las cantidades físicas, conjuntamente con las unidades en que se expresan, de preferencia en toneladas de peso, aunque toneladas de medida también serían aceptables. Si el buque llega en lastre, la carga a bordo será cero, la carga descargada será cero y se deberá utilizar el espacio reservado a las unidades de esta última para indicar dicha condición. Si el buque zarpa en lastre, la carga descargada será igual a la carga a bordo, la carga cargada será cero y deberá utilizarse el espacio reservado a las unidades de esta última para señalar dicha condición.

iv) Clase de servicio de transporte marítimo. La clase de servicio proporcionada por el buque, esto es, si se trata de un buque de línea, de un buque no perteneciente a una línea regular, de un carguero de servicio irregular u otra.

Buques de línea: Buques que sirven itinerarios regulares entre grupos de puertos, cobran tarifas fijas y ofrecen espacio de cargo o acomodación para pasajeros a cualquiera que lo necesite. Los zarpes se ajustan a un itinerario, sin considerar si el buque está o no lleno. Hay dos clases de buques de línea:

- Los buques de línea pertenecientes a conferencias marítimas cuyos armadores se han agrupado con otros que cumplen el mismo itinerario para formar un cartel para limitar la competencia entre sí, contrarrestar la competencia externa, fijar tarifas y regular el tráfico, de manera de proporcionar un nivel de servicios constante, y
- Los buques de línea no pertenecientes a conferencias marítimas y cuyos armadores actúan independientemente de éstas y por lo general compiten con ellas proporcionando alguna forma de servicio mejor o de flete más bajo.

Carqueros de servicio irregular: Buques que no operan itinerarios o rutas fijos sino más bien comercian en todas partes del mundo y llevan principalmente cargas completas a granel entre uno o dos puertos de embarque y uno o dos puertos de descarga. Operan con arreglo a contratos denominados "contratos de fletamento" que pueden ser por un plazo determinado o para un viaje o serie de viajes.

Otros: Buques de propiedad de, o explotados por empresas industriales para el transporte de sus propios productos (por ejemplo, petroleros o cargueros de bauxita), y naves varias que se dedican al comercio marítimo a corta distancia, sin considerar la regularidad del servicio.

En el caso de las conferencias, para facilitar el ingreso de los datos debería elaborarse un código regional a partir de la información obtenida de fuentes publicadas tales como "Croner's World Directory of Freight Conferences." 9/

d) Elementos de datos sobre las características de los buques

Los elementos de datos que se detallan a continuación se refieren a las características de los buques en que se transportan las mercancías. Se encuentran principalmente en el "Register of Ships", de Lloyds's, <sup>10/</sup> y se complementan en caso necesario con consultas directas al capitán de la nave cuando ésta está en puerto, y son de naturaleza semipermanente. Se anotan en una hoja de trabajo tal como la que figura en el cuadro 3.

i) Datos comunes. El nombre y la identificación del buque, como se indica en el párrafo a) supra.

ii) Armador. El nombre del propietario del buque según figura en el "Register of Ships."

iii) Naviero. El nombre registrado del agente naviero del buque, según figura en el "Register of Ships."

iv) Bandera. El nombre del país y el puerto en que está registrado el buque, conjuntamente con el código de puertos de la CEPAL o el código de puertos y localidades LOCODE (véase el párrafo a) iii) supra) del puerto de registro.

v) Tonelaje bruto (GRT). El volumen del espacio cerrado del buque (100 pies cúbicos igual a una tonelada bruta) disponible para pasajeros, tripulación, carga, bodegas y combustible. No hay que anotar la unidad de medida.

vi) Tonelaje de peso muerto (DWT). El peso de los pasajeros, tripulación, carga, bodegas y combustible cuando el buque está cargado hasta su calado máximo. Por lo general, la unidad de medida son las toneladas métricas (1 000 kg), aunque suele darse el caso de toneladas largas (2 240 libras).

vii) Fecha de construcción. El mes y año en que se completó la encuesta de registro durante la construcción del buque.

viii) Eslora total (LOA). La eslora total del buque en metros o pies.

ix) Calado. Las profundidades mínima y máxima del agua desplazada por el buque cuando está cargado, en las condiciones del mar en invierno y en verano, respectivamente, medidas en metro o pies. Por lo general, esta información figura en un disco de carga máxima (línea Plimsoll) marcado en forma visible en ambos costados del casco del buque.

Cuadro 3

## ELEMENTOS DE DATOS SOBRE LAS CARACTERISTICAS DE LOS BUQUES

Hoja de trabajo modelo

HOJA DE TRABAJO SOBRE CARACTERISTICAS DE LOS BUQUES				
Nombre		Identificación del buque		Clave
Armador				
Naviero				
Bandera (país y puerto)		Código	Tonelaje Bruto (GRT)	
Tonelaje de Peso Muerto (DWT)		Unidades	Fecha de Construcción (año y mes)	
Eslora Total (LOA)		Unidades	Calado Mínimo	Unidades
Calado Máximo		Unidades	Tipo de Buque	Código
Capacidad de Grano		Unidades	Capacidad de Balas	Unidades

x) Tipo. Descripción del tipo del buque, junto con un código numérico o alfabético que represente el tipo de manera uniforme. Es posible que el código elaborado por la CESPAP, que figura en el anexo B, resulte adecuado para estos fines.

xi) Capacidad cúbica. Volumen del espacio de carga del buque, en medida de grano y balas, en metros o pies cúbicos. La capacidad de grano representa el volumen de todos los espacios de carga del buque, incluidos aquellos que sólo pueden utilizarse para carga a granel suelta, por ejemplo, cereales, carbón o líquidos; la capacidad de balas representa el volumen de espacio de carga disponible para carga seca general, que es inferior a la capacidad granelera.

## 2. Entrada de datos

Una vez llenados las tres clases de hojas de trabajo hay que introducir toda la información en los archivos de la computadora, para su procesamiento. Para poner en ejecución el Sistema Uniforme se recomienda almacenar cada uno de los conjuntos de datos básicos -movimientos de las mercancías, movimientos de los buques y características de los buques- en su propio archivo. Como lo indica esquemáticamente el cuadro 4, los elementos de datos comunes sirven de enlace entre archivos. Las descripciones de los elementos de datos que deberán consignarse en cada uno de los tres archivos figuran en el anexo C, conjuntamente con el número y clase de los caracteres (alfabéticos o numéricos) que corresponden a cada elemento, el formato en que el elemento está anotado en el archivo y la fuente de códigos establecidos o los contenidos de códigos especiales, según proceda.

No se formulan recomendaciones sobre los procedimientos para introducir la información en los tres archivos porque en general se prevé que el Sistema Uniforme se pondrá en ejecución como parte integral de los programas actuales de procesamiento de datos para las estadísticas comerciales de cada país. La información comercial que se reúne en la actualidad seguramente ya incluye muchos de los elementos para el sistema, y sería relativamente sencillo incluir otros. No tendría sentido recomendar que se modifiquen los medios, procedimientos y prácticas para introducir la información tan solo por razones de normalización entre los países que adoptan el Sistema cuando estos aspectos no guardan ninguna relación con la uniformidad y calidad de los resultados finales.



Cuadro 4

## ESTRUCTURA ESQUEMATICA DE LOS ARCHIVOS DE DATOS DEL SISTEMA UNIFORME

Archivo de Movimientos de las Mercancías (AMM)			Archivo de Movimientos de los Buques (AMB)			Archivo de Características de los Buques (ACB)	
1.	Ident. Buque	<--COMUN-->	Ident. Buque	<--COMUN-->	Ident. Buque		
2.	Puerto Nacion.	<--COMUN-->	Puerto Nacion.		Nombre		
3.	Fecha Ll./Zar.	<--COMUN-->	Fecha Llegada		Armador		
4.	Descar./Carga	+-->	Fecha Zarpe		Naviero		
5.	No. del Envío		Puerto Anter.		Bandera		
6.	Situac. Aduan.		Próximo Puerto		Tonelaje Bruto		
7.	Puerto Extran.		Merc. a Bordo		Peso Muerto		
8.	Clasif. Merc.		Merc. Descarg.		Fecha Constr.		
9.	País Pro./Con.		Merc. Cargada		Eslora Total		
10.	País Com./Ven.		Tipo Servicio		Calado Mínimo		
11.	País Ori./Des.				Calado Máximo		
12.	Peso Bruto				Tipo		
13.	Volumen Bruto				Capacid. Grano		
14.	Peso Neto				Capacid. Balas		
15.	Cantidad Neta						
16.	Embalaje						
17.	Cond. Transac.						
18.	Flete						

### 3. Salidas comunes

Los tres archivos básicos del Sistema Uniforme proporcionan información a partir de la cual se puede obtener una serie de análisis estadísticos, con la ayuda de programas computarizados apropiados. Los estudios pueden limitarse a un solo buque, armador, línea naviera, conferencia marítima o bandera, por no mencionar sino algunas de las posibilidades, con relación a los volúmenes y clases de carga transportada a los orígenes y destinos, a los fletes, a la frecuencia de los viajes, a la utilización del espacio de carga, etc. También pueden referirse a un solo puerto, país o región, a los efectos de explicar todos los movimientos de mercancías, individual o globalmente. Los análisis por tipo de buque pueden indicar cuál es mejor para el transporte de un producto determinado. También pueden investigarse la distribución de servicios de transporte marítimo entre pares o rangos de puertos específicos. En síntesis, las estadísticas que se obtienen del Sistema pueden servir de base para responder prácticamente a cualquier pregunta que pueda hacerse en relación con el transporte de las importaciones y exportaciones de un país o región.

Cada país puede definir libremente sus propias necesidades y elaborar los cuadros estadísticos pertinentes. Sin embargo, a fines de los años setenta, varios países de la región de la CESPAP que habían estado poniendo a prueba el Sistema o que estaban en vías de aplicarlo estimaron que había que diseñar un conjunto de cuadros básicos que representarían las salidas características del Sistema y que podrían utilizarse como un estándar de rendimiento a que deberían aspirar todos los países. La idea fue analizada durante el segundo seminario de la CESPAP en 1979 y, después de realizar consultas con los países miembros interesados, la Secretaría de la CESPAP preparó un conjunto de cuadros de esta naturaleza. Los participantes en el tercer seminario realizado en 1980 examinaron los cuadros, les introdujeron los cambios necesarios y finalmente dieron su aprobación como salidas comunes que debían obtenerse siempre que se aplicara el Sistema. Se clasifican en cuadros básicos, cuadros adicionales para el futuro y cuadros opcionales para uso confidencial por las autoridades de gobierno. En todos casos, el nivel básico de los cuadros es el puerto nacional.

#### a) Cuadros básicos

Esta categoría comprende cuatro conjuntos de cuadros: i) movimiento de carga, por puerto y tipo de buque; ii) movimiento de carga, por producto, puerto y clase de servicios; iii) movimiento de carga, por producto, puerto y bandera, y iv) llegadas de buques, por tamaño y bandera.

i) Cuadro 1. Movimiento de entrada y salida de carga en toneladas, por puertos de carga y descarga y por clase de buque (un cuadro por puerto, que combine los movimientos de entrada y de salida). Tradicionalmente, se reúne información sobre el movimiento de carga en todos los puertos porque proporciona un panorama de las actividades portuarias y de las variaciones que experimentan dichas actividades de

mes en mes y de año en año. Cabe señalar que, para poder interpretar correctamente las estadísticas, siempre hay que anotar los buques cargados separadamente de los buques en lastre.

ii) Cuadros 2A y 2B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función de la cantidad y del valor de la mercancía, por puerto de carga o descarga, descripción de la mercancía y clase de servicio (dos cuadros por puerto, para el movimiento de entrada y de salida, respectivamente).

iii) Cuadros 3A y 3B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función de la cantidad y de los fletes, por puerto de carga o descarga, descripción de la mercadería y si se trata de bandera nacional o extranjera (dos cuadros por puerto, para el movimiento de entrada y salida, respectivamente).

iv) Cuadro 4. Llegadas de buques, en función del número y del tonelaje total, por puerto de carga o descarga, rango del peso muerto y pabellón de registro (un cuadro por puerto, combinando el movimiento de entrada y de salida).

b) Cuadros adicionales para el futuro

Esta categoría comprende seis conjuntos de cuadros: i) movimiento de carga, por producto, puerto y tipo de buque; ii) movimiento de carga, por puerto, producto y clase de servicio; iii) movimiento de carga, por puerto, producto y bandera; iv) movimiento de carga, por puerto, embalaje y clase de servicios; v) llegadas de buques, por puerto, tamaño de los buques y clase de servicios, y vi) capacidad de buques, por puerto y bandera. Los cuatro primeros conjuntos contienen prácticamente la misma información que los cuatro conjuntos de cuadros básicos, presentada en un orden o grado de desagregación ligeramente diferente.

i) Cuadros 5A y 5B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función del número de buques, de la cantidad y de los fletes, por descripción de la mercancía, puerto de carga o descarga y tipo de buque (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y salida, respectivamente). Estos cuadros son similares al cuadro 1, pero la información está más pormenorizada.

ii) Cuadros 6A y 6B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función de la cantidad y del valor de la mercancía, por descripción de la mercancía, puerto de carga o descarga y clase de servicios (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y salida, respectivamente). Salvo el orden en que se presenta la información estos cuadros son idénticos a los cuadros 2A y 2B.

iii) Cuadros 7A y 7B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función de la cantidad y de los fletes, por descripción de la mercancía, puerto de carga o descarga y si se trata de bandera nacional o extranjera (dos cuadros por puerto, para el movimiento de entrada y salida, respectivamente). Salvo el orden en que se presenta la información, estos cuadros son idénticos a los cuadros 3A y 3B.

iv) Cuadros 8A y 8B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función de la cantidad y del valor de la mercancía, por puerto de carga o descarga, clase de embalaje y clase de servicio (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y salida, respectivamente). Se sugiere indicar las siguientes clases de embalaje:

1. Mercancías en unidades de carga de transbordo por elevación
2. Mercancías embaladas, de carga fraccionada tipo I, consistentes en
  - Cajones, cajas y cajas de cartón
  - Jabas
  - Sacos
  - Balas
  - Fardos
  - Frascos
3. Mercancías embaladas, de carga fraccionada tipo II, consistentes en
  - Tambores
  - Barras
  - Planchas
  - Cilindros y carretes
  - Tubos
  - Aljibes y recipientes
4. Mercancías no embaladas o especiales, carga fraccionada tipo III, y
5. Productos a granel, compuestos de
  - Granel líquido
  - Granel seco, de libre circulación, y
  - Granel seco, no de libre circulación.

v) Cuadro 9. Llegadas de buques, en función del número y del tonelaje total, por puerto de carga o descarga, rango del peso muerto y clase de servicio (un cuadro por puerto, combinando los movimientos de entrada y de salida). Este cuadro es similar al cuadro 4.

vi) Cuadros 10A y 10B. Capacidad del buque a la entrada y a la salida, por puerto de carga o descarga, y pabellón (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y salida, respectivamente). Se ofrece la siguiente información respecto de cada bandera:

- Número de buques
- Tonelaje total de peso muerto
- Carga a bordo en toneladas
- Carga a bordo como porcentaje del peso muerto total
- Carga descargada en toneladas
- Carga descargada como porcentaje del peso muerto total
- Valor cif total de la carga descargada, y
- Flete total de la carga descargada.

c) Cuadros opcionales para el uso de los gobiernos

Esta categoría incluye cuatro grupos de cuadros: i) movimiento de carga, por puerto y línea naviera; ii) capacidad de los buques, por puerto y línea naviera; iii) capacidad de los buques, por puerto y conferencia marítima, y, iv) tráfico de buques individualmente considerados. Cabe señalar que todos estos cuadros contienen información confidencial sobre el rendimiento de las distintas líneas navieras, razón por la cual hay que velar cuidadosamente por conservar su carácter reservado.

i) Cuadros 11A y 11B. Movimiento de entrada y salida de carga, en función de la cantidad y del valor de la mercancía, por puerto de carga o descarga, descripción de la mercancía y nombre de la línea naviera (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y salida, respectivamente). Estos cuadros son análogos a los cuadros 2A y 2B, 3A y 3B, 6A y 6B, y 7A y 7B, pero permiten realizar un análisis comparado del rendimiento de las líneas.

ii) Cuadros 12A y 12B. Capacidad del buque a la entrada y a la salida, por puerto y línea naviera (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y de salida, respectivamente). Estos cuadros contienen los mismos elementos de información de los cuadros 10A y 10B, pero revelarán cualquier diferencia en los fletes que puedan cobrar las distintas líneas por las mismas mercancías y clases de servicios.

iii) Cuadros 13A y 13B. Capacidad del buque a la entrada y a la salida, por puerto y conferencia marítima (dos cuadros por puerto, para los movimientos de entrada y salida, respectivamente). Estos cuadros son análogos a los cuadros 12A y 12B, y simplemente globalizan la información por conferencia marítima.

iv) Cuadro 14. Tráfico de buques individualmente considerados (un cuadro por puerto), que contiene la siguiente información por cada viaje:

- Nombre del buque
- Tonelaje bruto
- Peso muerto
- Tipo de buque
- Bandera
- Armador
- Fecha y hora de llegada
- Fecha y hora de zarpe
- Mercancías a bordo
- Mercancías descargadas
- Mercancías cargadas
- Puerto anterior
- Próximo puerto de itinerario, y
- Fletador (si procede).

d) Usos de los cuadros

Los cuadros comunes no están destinados a una persona o grupo en especial y son importantes para cualquier estudio que trate de la creación de una política nacional general de transporte marítimo. Con todo, tal como se indica a continuación, a algunos usuarios les interesarán determinados conjuntos de cuadros, en relación con cada una de las categorías siguientes: i) movimiento de carga, por producto, puerto y tipo de buque; ii) movimiento de carga, por puerto, producto y clase de servicio; iii) movimiento de carga, por puerto, producto y bandera; iv) movimiento de carga, por puerto, embalaje y clase de servicio; v) llegadas de buques, por puerto, tamaño y clase de servicio, y vi) capacidad de los buques, por puerto y bandera.

i) El movimiento de carga, por producto, puerto y tipo de buque (cuadros 1 y 5) interesa especialmente:

- A las autoridades y administraciones portuarias, para estimar
- el tipo y número de buques que recalán en un puerto determinado
  - el tamaño promedio de los embarques en función del peso y el volumen
  - el número de contenedores manipulado y su equivalente en unidades de 20 pies
  - el tiempo promedio de reaprovisionamiento de cada buque, y
  - el promedio general de estadía en puerto;

A los expedidores, para producir estadísticas relativas a los costos de transporte para cada producto y tipo de buque, y

A los propietarios de buques, para planificar servicios equilibrados entre puertos.

ii) El movimiento de carga por puerto, producto y clase de servicio (cuadros 2 y 6) interesa especialmente:

- A las autoridades y administraciones portuarias, para identificar
- la demanda futura con relación al rendimiento del puerto,
  - las instalaciones que se necesitan para satisfacer dicha demanda,
  - el volumen potencial de carga que podría transportarse en contenedores,
  - las necesidades en materia de sistemas de transporte interior complementarios, y
  - las industrias de servicios de apoyo;

A los usuarios y consejos de usuarios, para determinar:

- la eficiencia y disponibilidad de cada clase de servicio de transporte marítimo, y
- la cantidad y valor de las mercancías despachadas;

A los propietarios de buques, para establecer:

- el volumen de tráfico en distintas rutas comerciales,
- las tasas de crecimiento del movimiento de distintas clases de

mercancías,

- la demanda potencial de servicios de transporte marítimo,
- los volúmenes de carga unitarizada y a granel,
- los volúmenes de carga cuyo transporte exige buques especializados, y
- las clases de buques que se prestan mejor para transportar el tráfico previsto;

A los analistas económicos que llevan a cabo estudios para la elaboración de políticas económicas y fiscales, a fin de establecer

- los volúmenes y clases de mercancías que se comercian con un puerto o país determinados, y
- las tendencias económicas y estacionales relacionadas con las corrientes de mercancías.

iii) El movimiento de carga, por puerto, producto y bandera (cuadros 3 y 7) interesa especialmente:

A los expedidores, para estimar el costo de transporte de las mercancías entre puertos;

A las líneas navieras nacionales, para establecer la proporción que les corresponde en el tráfico hacia y desde determinados países o regiones;

A los analistas de la política naviera, para establecer la participación que corresponde a los buques de bandera nacional en el comercio exterior del país en relación con

- las leyes de reserva de carga, y
- las políticas nacionales en materia de flotas mercantes y transporte marítimo, y

A los analistas financieros, para vigilar las corrientes de divisas que emanan de los pagos por concepto de fletes.

iv) El movimiento de carga, por puerto, embalaje y clase de servicio (cuadro 8) interesa especialmente:

A las autoridades y administraciones portuarias, para establecer las necesidades en materia de manipulación y almacenamiento de carga;

A los expedidores, para comparar el costo unitario de transporte de mercancías en diversas clases de embalaje utilizando servicios de transporte marítimo diferentes;

A los propietarios de buques, para estimar la capacidad de transporte requerida para transportar diversas clases de mercancías, y

A los analistas económicos, para identificar la forma más económica de embalaje y de servicios de transporte marítimo con relación a las corrientes de cada producto.

v) Las llegadas de buques, por puerto, tamaño de los buques y clase de servicios (cuadro 9) interesan especialmente:

A las autoridades y administraciones portuarias, para planificar

- la distribución de los fondeaderos existentes,
- el dragado y ampliación de los canales,
- el mantenimiento de las instalaciones y del equipo,
- la construcción de nuevos fondeaderos,
- la construcción de instalaciones para la reparación de buques,
- la adquisición de equipo de apoyo (remolcadores, lanchas contra incendios, etc.), y
- las necesidades en materia de personal administrativo y de operación;

A los usuarios y consejos de usuarios, para establecer los tipos de buques, los tonelajes y las frecuencias de servicios óptimos, como base para llevar a cabo negociaciones con los armadores;

A los armadores, para llevar a cabo análisis de los niveles de servicio, y

A los analistas económicos, para vigilar la correcta utilización de los servicios de transporte, recursos humanos y otra clase de recursos disponibles.

vi) La capacidad de los buques, por puerto y bandera (cuadro 10) interesa especialmente:

A las autoridades y administraciones portuarias, para estudiar el rendimiento de los puertos;

A los usuarios y consejos de usuarios para establecer los tipos de buques, los tonelajes y la frecuencia de servicios óptimos, como base para llevar a cabo negociaciones con los armadores;

A los armadores, para analizar el nivel de los servicios, y

A los analistas de la política de transporte marítimo, para vigilar

- las leyes y reglamentos sobre reserva de carga,
- la capacidad promedio de transporte disponible, y
- la utilización efectiva de la capacidad disponible.

#### 4. Aplicaciones generales del Sistema

En la sección anterior se señalaron algunas clases de usuarios que podrían interesarse por determinados conjuntos de cuadros comunes. Sin embargo, no hay que olvidar que la información que es posible obtener de



los tres archivos básicos del Sistema Uniforme puede combinarse de muchas maneras diferentes, no sólo para cuadros que se produzcan periódicamente y se distribuyan a una lista más o menos fija de destinatarios, sino también para estudios especiales que puedan emprenderse cada cierto tiempo o según las necesidades para fines específicos. A continuación se ofrecen ejemplos de estos tipos de estudios, clasificados según sean de economía y finanzas, de comercio exterior, de transporte marítimo y de puertos.

a) Economía y finanzas

El transporte marítimo ha tenido hondas repercusiones en la economía de casi todos los países del mundo. Entre los campos de estudio en que las estadísticas del Sistema pueden revestir especial importancia, cabe señalar:

i) El balance de pagos. Las corrientes de divisas relacionadas con las importaciones y exportaciones "invisibles", tales como los servicios de transporte marítimo, pueden fluctuar entre 10 y 18% de los pagos totales por concepto de comercio, y a veces aún más. En muchos estudios de balance de pagos, las diferencias entre los valores fob y cif se basan en información muy fragmentaria, e incluso en normas empíricas. La reunión sistemática de información sobre los fletes marítimos constituye una fuente de información muy superior para analizar estas corrientes y puede llevar a plantear opciones de política económica más precisas.

ii) La reserva de carga. Muchos países han promulgado leyes sobre la reserva de carga para asegurarse una proporción equitativa del comercio "invisible" que generan. La eficacia de esta clase de disposiciones sólo puede juzgarse a la luz de análisis estadísticos detallados de todas las entradas por concepto de fletes generadas por las importaciones y exportaciones de dichos países.

b) Comercio exterior

Los estudios económicos y financieros se vinculan estrechamente con aquéllos relacionados con el desarrollo y conducción del comercio exterior, en que una vez más se puede aprovechar la información proporcionada por el Sistema. Por ejemplo:

i) Los costos de transporte. Estos costos pueden ser un factor decisivo para establecer la viabilidad comercial de los productos en los mercados extranjeros, en especial de los productos básicos. Los estudios de costos son indispensables para elegir combinaciones de frecuencia de servicios y tipo de buques que tiendan a minimizar los costos globales del transporte marítimo.

ii) Las modalidades de comercio. Las relaciones comerciales con otros países son un aspecto importante de la política exterior de los gobiernos. Los estudios de origen y destino a nivel del detalle de las clasificaciones de productos, unidos al valor que representa dicho tráfico, revelan con exactitud la importancia relativa de las relaciones con cada una de las contrapartes en el comercio del país.

c) Transporte marítimo

También se puede promover el desarrollo de la industria nacional de transporte marítimo mediante el análisis de las estadísticas que proporciona el Sistema sobre diversas materias, tales como:

i) Las modalidades de transporte marítimo. Los estudios sobre los itinerarios, frecuencias, costos y clases de servicios de transporte marítimo de que dispone un país son fundamentales para elaborar las políticas nacionales de transporte marítimo. La información para dichos estudios debería incluir la edad, velocidad y tonelaje de los buques que recalán en los puertos del país, el tonelaje y clase de mercancías descargadas y cargadas, y el origen y destino de los viajes.

ii) La oferta y la demanda. Los planes para desarrollar las flotas mercantes nacionales exigen información periódica y confiable sobre la oferta y demanda de transporte marítimo hacia y desde determinados países y regiones, para asegurar que los mercados tradicionales se encuentren adecuadamente atendidos, identificar posibles nuevos mercados y definir los cambios estructurales que podrían requerir tipos o tamaños de buques distintos de los utilizados en el pasado.

iii) El tráfico de carga. Durante las negociaciones sobre fletes, puede ser muy útil tener un conocimiento cabal de las operaciones reales de una conferencia marítima. Las estadísticas relativas al movimiento de carga de puerto a puerto clasificada por categorías de productos, clases de servicios, composición de la flota, utilización del espacio de los buques, etc., tienden a maximizar el poder negociador de los usuarios y de los consejos de usuarios en un campo en el que tradicionalmente se han encontrado en situación de apreciable desventaja.

d) Puertos

Tanto en la planificación de nuevas instalaciones portuarias como en la explotación de las existentes es importante basar las decisiones en estudios que utilizan las series cronológicas que pueden obtenerse del Sistema, tales como las relativas a los temas siguientes:

i) La evolución de las importaciones y de las exportaciones. Las proyecciones de las tendencias en el transporte de productos importados y exportados puede ayudar a establecer la clase de instalaciones portuarias que se requiere para atender el tráfico futuro.

ii) La evolución del embalaje. La proyección de las tendencias relacionadas con los tipos de embalaje -contenedorización, paletización, envíos a granel, etc.- utilizados para las mercancías que pasan por los puertos es importante para las decisiones sobre la adquisición de nuevos equipos de manipulación.

iii) Las tendencias relacionadas con los buques. Para diseñar nuevas instalaciones y mejorar las existentes, a fin de aumentar la capacidad de fondeaderos y de instalaciones de mantenimiento, hay que contar con proyecciones de las tendencias en materia de tipo y tamaño de los buques que recalán en los puertos.

iv) La evolución de las operaciones navieras. Las proyecciones de las tendencias relacionadas con las operaciones de los buques en puerto -tasas de llegada y zarpe, duración total de la estadia, tonelaje de carga manipulada, etc.- influyen en la planificación operativa y de la mano de obra en los puertos.

Cabe señalar que algunas informaciones complementarias sobre las operaciones de los buques en puerto pueden considerarse parte del Sistema Uniforme, ya que se vinculan estrechamente con la información almacenada en los tres archivos básicos y pueden aumentar apreciablemente la utilidad de los últimos para la planificación portuaria. Dicha información portuaria complementaria y el archivo pertinente se describen en el anexo D.

## 5. Confidencialidad

La cabalidad de la información reunida por el Sistema Uniforme hace posible abusos en relación con su carácter reservado. Puede suceder que grupos tales como consejos de usuarios, asociaciones comerciales y líneas navieras nacionales tengan interés comercial en la información, por lo que hay que velar celosamente por restringir el acceso a los archivos, particularmente en aquellos países cuyas políticas comerciales procuran equilibrar los intereses de los grupos nacionales con aquéllos del transporte marítimo internacional.

En lo que toca a los usuarios, no se pretende registrar el nombre de los consignatarios, por lo que hasta aquí el carácter reservado de la información no debería ser problema. En cambio, en el caso de los buques, quedan registrados sus nombres y los de sus armadores y navieros y por lo tanto, habría que controlar muy estrictamente el acceso a análisis detallados de su rendimiento individualmente considerado. En general, solo deberán darse a conocer análisis globales por itinerario, conferencia marítima o clase de mercancía.



### III. APLICACION DEL SISTEMA UNIFORME

Ningún país del mundo ha podido aún aplicar todos los elementos que componen el conjunto completo de datos contenidos en los tres archivos básicos del Sistema Uniforme. Por ejemplo, los Estados Unidos de América, que han avanzado mucho más que cualquier otro país en la producción de estadísticas de transporte marítimo de acuerdo con los principios del Sistema, no han logrado todavía incorporar información completa relativa a fletes, embalaje y cubicaje. Malasia, que ha aplicado el Sistema desde 1973, sólo ha alcanzado en los últimos años un grado de detalle adecuado en la recopilación de información sobre el movimiento de mercancías. Naturalmente, en definitiva se pretende recopilar toda la información pero por ahora ello no es la meta fundamental. En realidad, cada país debería establecer el principio de que el Sistema es la herramienta fundamental para producir estadísticas de interés vital para el rendimiento y el desarrollo de su industria de transporte marítimo, y debería procurar que las mejoras en la producción y difusión de esta clase de estadísticas se ajusten al Sistema.

Reconociendo que al comienzo es probable que la aplicación sea incompleta, el Sistema Uniforme se hizo lo más flexible posible, para poder utilizarlo con éxito sea cual fuere el grado de conocimiento de los elementos de datos. El único punto en que no puede permitirse flexibilidad es en el uso de la CUCI u otra clasificación de las mercancías compatible con ella, lo que no debería plantear problemas puesto que actualmente casi todos los países acatan esta norma. El Sistema puede aplicarse siempre que haya información básica disponible sobre las mercancías y los buques en que ellas se transportan. Una vez que se aplique, los resultados seguramente alentarán a los gobiernos a ampliar el alcance de los elementos de datos a fin de sacarles aún mayor provecho.

#### 1. Fuentes de la información

Se pueden elegir tres métodos de aplicación alternativos, según si la fuente de información para el archivo sobre el movimiento de mercancías sea la póliza de aduana, el manifiesto de carga, o una combinación de ambos.

##### a) Poliza de aduana

En la mayoría de los países, los servicios aduaneros nacionales administran las políticas que rigen las operaciones de exportación e importación. El documento básico que se utiliza con este fin es de la póliza de aduana. Si bien su contenido exacto varía de un país a otro, por lo general incluye los siguientes elementos esenciales de información respecto de cada producto:

- descripción, que ordinariamente incluye la clasificación de la CUCI compatible
- cantidad, usualmente sobre una base neta
- país de origen o destino
- nombre del buque en que se envió
- fecha de llegada o zarpe del buque, y
- nombre del puerto nacional a través del cual se envió.

i) Malasia es un país en que se utiliza la póliza de aduana como fuente primaria de información sobre el movimiento de mercancías para el Sistema Uniforme. Los organismos directamente responsables de su aplicación son la Dependencia de Estudios de Transporte Marítimo y Fletes del Ministerio de Comercio e Industria, el Departamento de Aduana e Impuestos al Consumo, las autoridades portuarias de los puertos principales y el Departamento Nacional de Estadísticas. Para obtener información sobre el movimiento de buques, dichos organismos decidieron emitir dos formularios que deben ser llenados al llegar y al zarpar, respectivamente, por todos los buques de más de 75 toneladas netas de registro.

Estos formularios contienen la mayor parte de los elementos que se necesitan para el archivo de movimiento de los buques, así como muchos de los requeridos para el archivo de características de los buques.

A partir de 1973, Malasia ha estado publicando una serie de estadísticas importantes relativas a sus cuatro exportaciones más importantes, así como a importaciones seleccionadas, incluida información sobre la distribución por conferencias marítimas, tipo y tamaño de los buques, clase de servicios y bandera. No obstante, la póliza de aduana a menudo no contenía información sobre el peso de la mercancía y su ausencia pronto quedó de manifiesto frente a los análisis de mayor alcance que habría permitido el Sistema si se hubiera conocido dicha información. En vista de ello, en el periodo 1979-1981 se fueron introduciendo gradualmente formularios revisados aduaneros y navieros, que incluían no sólo el peso bruto o el tonelaje de medida, sino también el puerto de carga o descarga, la clase de embalaje, y los costos por concepto de fletes y seguros. Al parecer ya se está reuniendo esta información adicional y en 1983 debería haber estadísticas disponibles.

ii) Otro país que ha estimado necesario mejorar su documentación aduanera como parte del proceso de adopción del Sistema es Indonesia. La póliza de importación se ha ampliado de manera de incluir la clase de embalaje y el puerto de carga extranjero, mientras que el documento bancario para las exportaciones incluirá el tipo de embalaje, el puerto de descarga extranjero, los fletes y el seguro. Cuando estas mejoras estén operando plenamente se habrá completado el archivo sobre el movimiento de mercancías, el que se enlazará fácilmente con los archivos sobre movimiento de los buques y sobre características de los buques para una cabal aplicación del Sistema.

iii) A pesar de que el Perú aún no se ha comprometido a adoptar el Sistema Uniforme, podría hacerlo muy fácilmente ya que las pólizas de aduana para las importaciones y las exportaciones contienen casi toda la información necesaria y para ser completa sólo le falta la cantidad en medidas cúbicas (véanse los ejemplos 1 y 2). Además, la Dirección Nacional de Aduanas se ocupa de que los formularios pertinentes sean llenados con la información cabal y precisa.

Los datos ya se están codificando y registrando en archivos computarizados para su procesamiento, de tal modo que para aplicar el Sistema sólo faltaría formar los otros dos archivos y disponer que su procesamiento se coordine con aquél de las pólizas de aduana.

b) Manifiesto de carga

A diferencia de la póliza de aduana, el manifiesto de carga del buque no contiene todos los datos necesarios para aplicar plenamente el Sistema Uniforme. Sin embargo, hasta el momento en que se pueda iniciar la tramitación de la póliza de aduana, una efectiva aplicación parcial puede basarse en el manifiesto, que por lo general contiene los siguientes elementos:

- descripción de cada envío
- peso bruto, cubicación o ambas cosas
- clase de embalaje
- nombre y bandera del buque
- puerto de embarque o puerto previsto de desembarque, y
- para aquellos países que los exigen, los gastos de fletes.

i) El Brasil utiliza el manifiesto de carga como documento básico para su sistema actual de estadísticas marítimas, el que a partir de mediados del decenio de 1970 ha proporcionado información concerniente a los ingresos por concepto de fletes obtenidos por los buques de bandera nacional y extranjera que participan en el comercio brasileño, junto con el tonelaje anual y los ingresos por concepto de carga correspondientes a 28 categorías de mercancías para las importaciones y 34 para las exportaciones. Además de estas estadísticas publicadas, se recopila una cantidad considerable de información para uso interno, inclusive detalles del movimiento de distintas mercancías entre puertos nacionales y extranjeros, clasificados según su tonelaje, gastos de flete y bandera del buque. Con un pequeño esfuerzo adicional, el Brasil podría convertir este sistema en una aplicación plena del Sistema Uniforme:

- identificando cada mercancía por su clave de clasificación de la CUCI o compatible con ella, y
- vinculando los datos de mercancías a la información acerca de los movimientos y de las características de los buques.

ii) Sri Lanka es otro país que decidió utilizar el manifiesto de carga como su fuente de información, que hasta la fecha aplica únicamente a las exportaciones. Para cada buque se reúnen datos sobre las cantidades y destinos de todas las mercancías que se cargan, y estos datos son acumulados para mostrar los totales correspondientes a todos los buques que prestan servicios en una determinada región durante un

determinado mes. Dicha información da origen a su vez a un cálculo de los volúmenes globales de las mercancías exportadas. Sri Lanka se propone establecer el mismo tipo de sistema para sus importaciones.

iii) La India ha venido desplegando un esfuerzo similar para producir estadísticas de transporte marítimo. Ha diseñado un formulario llamado "tarjeta de barco", que se procesa manualmente, para recopilar todos los datos importantes necesarios para el Sistema Uniforme que aparecen en el manifiesto de carga. Faltan, sin embargo, los siguientes elementos esenciales:

- valor actual de la carga
- gastos de flete
- armador o naviero del buque, o ambos
- clase del servicio de transporte marítimo, y
- descripción de las mercancías compatible con la CUCI.

#### c) Combinación de fuentes

Cuando un envío se va a exportar, se llena una póliza de exportación que se presenta a las autoridades aduaneras. Cuando el envío se carga a bordo del buque, está amparado por un conocimiento de embarque marítimo, a partir del cual el capitán prepara un manifiesto en que enumera toda la carga destinada para cada puerto en que el buque recalará. De este modo, la póliza de aduana y el manifiesto se ocupan de las mismas mercancías, pero no contienen necesariamente la misma información, especialmente con respecto a detalles de los arreglos de transporte. Más bien, por lo general contiene información complementaria, lo que hace lógico preguntar porqué no deberían procesarse ambos documentos como fuentes de datos para el Sistema Uniforme. Es más, si el marco administrativo del país es propicio para la adopción de tal medida y el costo es razonable, debería recomendarse el enfoque combinado.

Al adoptar una combinación de fuentes, se deben considerar dos aspectos: i) cómo establecer un enlace entre el manifiesto y la póliza de aduana, y ii) cómo prorratear los datos de una sola partida del manifiesto a múltiples pólizas de aduana.

i) Enlace. Si el manifiesto de carga y la póliza de aduana se van a utilizar como fuentes complementarias de datos, se debe establecer un mecanismo de enlace entre los envíos enumerados en el manifiesto y sus correspondientes documentos aduaneros, a fin de permitir la referencia cruzada de datos entre las dos fuentes. Por ejemplo, normalmente la póliza de aduana no especificaría el peso bruto del envío, que figura en el manifiesto, mientras que la clasificación de mercancías de la CUCI o compatible con ella que se requiere para la póliza de aduana no aparece en el manifiesto. Si cada partida del manifiesto diera origen a una póliza de aduana única, el mecanismo sería sencillo de manejar. Sin embargo, en la práctica una partida del manifiesto puede ser desagregada en un número arbitrario de pólizas de aduana, lo que significa que debe preverse una relación de uno a muchos, con las consiguientes complicaciones de garantizar la integridad de los





Ejemplo 1 (concluido)

DECLARACION DEL CONTENIDO DE LOS BULTOS Y LIQUIDACION DE DERECHOS E IMPUESTOS														P.R. No. de Bultos	No. de Folios	No. de Vigias			
No. Fol.	Marcas	Números	Clase de Bultos	Peso en Libras	Fecha Anotación	No. Fol.	% Fumada	Descripción de las mercancías con termino arancelario	País de origen	Código Arancelario	No. de Bultos	Clase	Unidad Cantidad	Por Adm. o Imp. Inter.	P.O.D. Dólares U.S.	C.I.F. Aduanera	Valor Propietario en Soles Per.	Ex. Imp.	Unidades Fiscales
1	17233/ CALLAO	1/4	PALETA CON 125 CARTONES	1,658	21-02-00-00			JABONES DE TOCADOR	P. Z. ALABAR				1,876	3,093.00	\$				Cantidad
			CLASE BASTO	1,876									UNIDAD K. G.	Ad. Valores 30%					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE FRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC								UNIDAD	Ad. Valores					
			CANTIDAD	NETO	PERU								CANTIDAD	Exposición	\$				
			CLASE BRUTO		NABALALC														

Ejemplo 2

PERU: POLIZA DE ADUANA - EXPORTACIONES

HABILITADO S/ 20000  
D.S. Nº 014785F  
9 FEBRERO DE 1978

DECLARADO  
DIVISIONAL

cantidad:  
7,000 BALS  
\$32.63  
VAL:  
\$410,000.00  
3 TALARA

Nº 0512411


SEÑALADO  
DE ADUANA

SEÑALADO  
DE ADUANA

ADUANA: TALARA 6239 028

608

POLIZA DE EXPORTACION

 ADUANA DE TALARA RECONOCIMIENTO O APOYO	INDIVIDUALIZACION DE PERSONAS PARTICIPANTES NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTACANTE <b>PERU EXHIBITION CORP. OF PERU</b> <b>AGENCIA COMERCIO EXTERNO S.A.</b> <b>AV. BOLIVAR 420 OF. 101</b> LIMA	FECHA DE PRESENTACION <b>10 SET 1982</b> NÚMERO DE POLIZA <b>041</b>																				
DILIGENCIA DEL VENTA <b>EXHIBITION CORP. 367,286 BARKERS O WEN 65,979,370 TONCLASAD</b> <b>ENTRADA'S ON "FUEL OIL N.6".-</b>	NOMBRE Y DIRECCION DEL CONSIGNATARIO <b>MARC RICH &amp; CO.</b> <b>INTERNATIONAL</b> <b>A.C. P.O. BOX 102794</b> LOS ANGELES, CALIF.	TITULO O CARACTER DE LA EXPORTACION <b>COMUNO EN EL EXTERIOR.</b>																				
TALAÑA: <b>13.09.82</b> CONTROL DE EMBARQUE	NOMBRE Y DIRECCION DEL DESTACANTE <b>ALEJANDRO A. GALVEZ</b> <b>ZARAGOZA</b>	FECHA DE EMERSION <b>10 SET 1982</b> CONFORMIDAD DE DATOS Y DOCUMENTOS <b>MANRIQUETOS</b> <b>MUNICIPALIDAD</b>																				
EMBARCACION: <b>CON TORRE.</b> PESO EN KILOS: <b>65'979,370</b> FECHA Y HORA DE EMERSION EN EL EMBARQUE: <b>13.09.82</b>	TRANSPORTE UNIDAD DE TRANSPORTE: <b>NAVE</b> EMPRESA DE TRANSPORTE: <b>6992</b> VIA DE TRANSPORTE: <b>MARITIMA</b> NOMBRE O MATRICULA DE LA UNIDAD DE TRANSPORTE: <b>CHICHA</b> BANDERA: <b>GRECIA</b>	RESUMEN DEL VALOR DECLARADO <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th>Valor USA</th> <th>Transacción</th> <th>Saldo Oro</th> </tr> <tr> <td><b>11'319,767.60</b></td> <td><b>766.578</b></td> <td><b>8'677'248.55</b></td> </tr> <tr> <td><b>883'428.85</b></td> <td><b>766.578</b></td> <td><b>292'492,049.00</b></td> </tr> <tr> <td><b>21'704,988.45</b></td> <td><b>249</b></td> <td><b>8'972'695,044.00</b></td> </tr> </table>	Valor USA	Transacción	Saldo Oro	<b>11'319,767.60</b>	<b>766.578</b>	<b>8'677'248.55</b>	<b>883'428.85</b>	<b>766.578</b>	<b>292'492,049.00</b>	<b>21'704,988.45</b>	<b>249</b>	<b>8'972'695,044.00</b>								
Valor USA	Transacción	Saldo Oro																				
<b>11'319,767.60</b>	<b>766.578</b>	<b>8'677'248.55</b>																				
<b>883'428.85</b>	<b>766.578</b>	<b>292'492,049.00</b>																				
<b>21'704,988.45</b>	<b>249</b>	<b>8'972'695,044.00</b>																				
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">RESUMEN DE LIQUIDACION</th> <th colspan="2">RESUMEN DE RE-LIQUIDACION</th> </tr> <tr> <th>Imp. Exportación</th> <th>Imp. Intero</th> <th>Imp. Exportación</th> <th>Imp. Intero</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>1.250</b></td> <td><b>1.250</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>3.120,75</b></td> <td><b>3.120,75</b></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td><b>8.86'772,489.00</b></td> <td><b>3'396,094.78</b></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	RESUMEN DE LIQUIDACION		RESUMEN DE RE-LIQUIDACION		Imp. Exportación	Imp. Intero	Imp. Exportación	Imp. Intero	<b>1.250</b>	<b>1.250</b>			<b>3.120,75</b>	<b>3.120,75</b>			<b>8.86'772,489.00</b>	<b>3'396,094.78</b>			EMBARQUE O CARGA Nº PASADUÑA COMERCIAL: <b>904-82</b> Nº DE LICENCIA: Nº DE AUTORIZACION: <b>8201-01588</b> Nº DE RESOLUCION DIRECTORIAL: Nº DE CERTIFICADO DE EMISIA: Nº CONOCIMIENTO, GUIA AEREA, POSTAL: <b>9/8</b> PUERTO DE EMBARQUE: <b>TALARA</b> ULTIMO LUGAR DE ORIGINACION: <b>PUERTO DEL GOLFO, USA</b> PAIS DE COMERCIALIZACION O DESTINO: <b>U.S.A.</b> PAIS CONSUMIDOR: <b>U.S.A.</b>	BANCO O INSTITUCION INTERVENIENTE: FORMA DE PAGO: <b>3</b> TIPO DE CAMBIO: <b>8.766.578</b> COTIZACION OFICIAL: SEMANAL: <input type="checkbox"/> MENSUAL: <input checked="" type="checkbox"/> UBICACION DE LA ZONA DE PRODUCCION/FABRICACION: DEPARTAMENTO: <b>PIURA</b> PROVINCIA: <b>TALARA</b> DISTRITO: <b>TALARA</b> CENTRO PRODUCTOR - FABRICA: <b>ESCALA COMERCIAL</b> CANTIDAD DE COPIAS: <b>3 EJEMPLA RES.</b> OBSERVACIONES: <b>RECAPACIADO - FECHA: 13.09.82</b> <b>HORA: 03:35</b>
RESUMEN DE LIQUIDACION		RESUMEN DE RE-LIQUIDACION																				
Imp. Exportación	Imp. Intero	Imp. Exportación	Imp. Intero																			
<b>1.250</b>	<b>1.250</b>																					
<b>3.120,75</b>	<b>3.120,75</b>																					
<b>8.86'772,489.00</b>	<b>3'396,094.78</b>																					
FIRMAS Y SELLOS FIRMAS DE LIQUIDACION: <b>[Firma]</b> FIRMAS DEL REVISOR: FIRMAS DE LA AGENCIA DE ADUANAS: FIRMAS DE LA EMPRESA EXPORTADORA: FIRMAS DEL DESTACANTE: <b>13.09.82</b>	CONTROL DE LIQUIDACION CONSTANCIA DE PAGO - CAJA FECHA: <b>13.09.82</b>	ESTAMPADO EN EL BILLETE VALOR EN LETRAS: <b>11'319'767.60</b> VALOR EN NUMEROS: <b>11'319'767.60</b> VALOR EN LETRAS: <b>8'677'248.55</b> VALOR EN NUMEROS: <b>8'677'248.55</b> VALOR EN LETRAS: <b>21'704'988.45</b> VALOR EN NUMEROS: <b>21'704'988.45</b>																				

EX PORTACION



registros de datos y de establecer procedimientos para manejar los datos parciales o que falten. Para las importaciones, la póliza de aduana por lo general se refiere específicamente al número de la partida en el manifiesto, de modo que el enlace entre las dos fuentes está en efecto preestablecido. En el caso de las exportaciones, normalmente no se mantiene semejante enlace, pero varias investigaciones sobre este tema han puesto de manifiesto que se puede establecer un mecanismo apropiado. Sin embargo, su funcionamiento específico dependerá enteramente de las medidas que se adopten entre las autoridades portuarias y aduaneras de cada país.

ii) Prorrrateo de datos. Una complicación adicional que surge de la relación de uno a muchos entre el manifiesto de carga y las pólizas de aduana es cómo prorrratear los datos de una partida del manifiesto entre las múltiples pólizas. Por ejemplo, el peso bruto y los gastos de flete por lo general son agregados para un envío completo, en vez de especificarse por separado respecto de cada categoría de mercadería cuando se incluyen dos o más en el envío. La única forma de obtener la información directamente sería pedir a los comerciantes que la incluyeran en sus pólizas. En el caso de los importadores, esto les impondría por lo menos gastos adicionales considerables para pesar todos los productos por separado y prorrratear los gastos de fletes, que invariablemente se calculan para un envío completo. La situación con los exportadores que despachan sus mercaderías sería incluso más difícil, ya que tendrían que averiguar los gastos de flete al agente naviero que representara al destinatario en el país de embarque.

Una forma de evitar los problemas tanto de enlace como de prorrrateo, evitando al mismo tiempo los costos adicionales impuestos a los usuarios, sería lograr que el prorrrateo se efectuara mediante computadora durante el procesamiento de los datos. El peso bruto y los gastos de flete podrían asignarse según el peso neto, el volumen, la cantidad o valor de cada mercancía en el envío, siempre que se pudieran formular los algoritmos apropiados. Esta sería una tarea importante que tendría que basarse en un estudio detallado de un grupo de expertos en mercancías para determinar, entre otras cosas, como podrían aplicarse en mejor forma los datos de los envíos que no exigieran prorrrateo a aquellos casos en que el prorrrateo fuese necesario. Además, la aplicación de los algoritmos tendría que ser vigilada constantemente por estadísticos entrenados a fin de cerciorarse de que las cambiantes circunstancias no afectarán negativamente a los cálculos.

Al examinar los problemas que surgen cuando la información de transporte marítimo se prorrratea entre varias mercancías, una cuestión fundamental es el grado en que las clasificaciones de mercancías deben realmente ser desagregadas con fines estadísticos. En la mayoría de los análisis económicos que razonablemente se pueden prever, el nivel completo de detalle de la CUCI parece ser innecesario. Es poco probable que el peso bruto y los gastos de flete para una clasificación tan fina como "hilados de algodón acondicionados para la venta al por menor" (CUCI 651.35 ó NCCA 55.06) sean importantes para cualquier cosa que no sea un estudio altamente especializado para comparar ese artículo con toda la gama de productos textiles (capítulo 65 de la CUCI). Si una

clasificación menos detallada es adecuada para todos los fines estadísticos regulares, el plan elaborado por la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas para el Estudio sobre el Transporte Marítimo, descrito en el anexo E, podría constituir una alternativa razonable. Sin embargo, se debe tener cuidado de cerciorarse de que cualquier otra clasificación que se escoja pueda proporcionar suficientes detalles que satisfagan no sólo las necesidades de la industria de transporte marítimo, sino también las de los analistas económicos generales.

## 2. Comparación de las fuentes

En términos generales, la póliza de aduana es la fuente preferida de datos para el archivo de movimientos de las mercancías. Casi universalmente se confía en ella para la recopilación de estadísticas regulares del comercio exterior, dado que puede proporcionar la mayor parte de la información relativa a transacciones comerciales que constituye el principal componente de las estadísticas comerciales. Se precisaría sólo un moderado esfuerzo adicional para obtener el nombre del buque, la fecha de llegada o zarpe y el nombre del puerto nacional, los tres elementos necesarios para vincular el archivo de movimientos de las mercancías a los otros dos archivos básicos del Sistema Uniforme. Si bien el conjunto de datos resultante todavía no llegaría a constituir el complemento necesario para una completa aplicación del Sistema, se podría emprender en una fecha posterior una recopilación de los restantes elementos, a medida que lo permitieran los recursos.

Es importante que las estadísticas de transporte marítimo sean clasificadas por categorías aduaneras, tales como importaciones y exportaciones directas, mercancías en tránsito, mercancías que se están transbordando de un barco a otro, y cualquier otra categoría que pueda ser aplicable en el país interesado. Estas distinciones son evidentes de inmediato en los documentos aduaneros. También es importante el valor de las mercancías, que debe ser declarado para su despacho por aduanas pero que a menudo es específicamente excluido del conocimiento de embarque, razón por la que no puede figurar en el manifiesto de carga.

Entre los elementos de datos adicionales que deberían obtenerse en una aplicación plena del Sistema figuran los países de producción o consumo, compra o venta, y consignación de las mercancías. Estos elementos se incluyen principalmente para que se puedan realizar análisis de origen y destino de las corrientes de mercancías sin riesgo de mala interpretación. En la práctica corriente, se puede considerar que el país de origen es aquel en que la mercancía se produce, se compra o se carga, mientras que el país de destino puede ser el de consumo, venta o descarga. Si se dispone de todos estos elementos, se puede obtener una idea más exacta de los movimientos de mercancías.

Con todo, el manifiesto de carga presenta algunas ventajas respecto de la póliza de aduana como la fuente primaria de datos para el archivo de movimientos de las mercancías, la mayor de las cuales es la simplicidad. El manifiesto está completo cuando el barco llega o sale y

puede ser procesado inmediatamente, mientras que las pólizas de aduana pueden experimentar un considerable retraso en su preparación e incluso puede ocurrir que, de vez en cuando, no sean llenadas en absoluto si el destinatario por algún motivo no puede aceptar las mercancías. Las dificultades para asegurar la integridad de los datos obtenidos a partir de la póliza de aduana no son insuperables, pero no deberían ser subestimadas porque representan un significativo aumento de costos para el procesamiento de datos.

Lo que contrapesa esta ventaja en favor del manifiesto de carga es el problema de la codificación de las clasificaciones de mercancías. Con la póliza de aduana, la responsabilidad en materia de codificación recae sobre el agente naviero, quien sigue el plan de codificación especificado en los reglamentos aduaneros. La verificación es realizada indirectamente por el vista de aduana que inspecciona las mercancías para cerciorarse de que se ajustan a la descripción dada. Por otra parte, el manifiesto contiene una descripción razonable de las mercancías que debería ser suficiente para permitir la codificación, pero no incluye la clave misma. Esta debe ser proporcionada por el personal del servicio de estadística responsable durante el procesamiento del manifiesto, con un costo considerable. Además, no hay ninguna oportunidad para comparar la descripción con las mercancías mismas, por lo que aumenta la probabilidad de que se codifique equivocadamente.

De este modo, cada método de recopilación de datos tiene sus pros y sus contras, que deben evaluarse con respecto a los arreglos administrativos imperantes en el país al momento de tomar una decisión relativa a la aplicación del Sistema Uniforme, en caso de que pueda adoptarse sólo uno de los métodos. Sin embargo, de permitirlo las condiciones administrativas y estadísticas, debería preferirse el método combinado todas las veces que sea factible. Los detalles específicos deben ser elaborados en cada país por separado, pero en la medida que sea posible el manifiesto de carga debería considerarse una fuente complementaria de información. Es especialmente útil como un control de las pólizas de aduana relacionadas con un viaje determinado, para cerciorarse de que no se ha pasado por alto ninguna, y puede proporcionar los datos necesarios en lugar de las pólizas que tal vez no se hayan llenado. Seguramente habrá problemas técnicos con este método, como ya se ha mencionado en relación con el prorratio de los datos, pero se deberían considerar muy cuidadosamente las posibilidades que ofrece en cuanto al suministro de información exacta sobre la industria naviera de un país y los efectos de dicha industria en la economía nacional.

Independientemente de los medios de recopilación de datos que finalmente se escojan, el Sistema Uniforme ofrece un significativo paso adelante en la producción de estadísticas de transporte marítimo, cuando se lo compara con la mayoría de los procedimientos existentes. El transporte marítimo constituye el principal modo de despacho de hasta el 90% del comercio de muchos países continentales y casi el 100% en el caso de los países insulares. Así, pues, es evidente que todo gobierno está vitalmente interesado en la forma en que esta actividad fundamental afecta a la economía nacional en general. Dado que ese conocimiento

sólo puede obtenerse por medios estadísticos, resulta esencial disponer de un buen método para reunir los datos básicos si se desea que las estadísticas sean adecuadas, oportunas y exactas. Cualquier país que adopte el Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo podrá estar seguro de que tendrá a su disposición los mejores medios posibles para adquirir el conocimiento que necesita para formular acertadas políticas de transporte marítimo y evaluar los efectos de dichas políticas sobre el bienestar económico de la nación.



## NOTAS

- 1/ "Results of a Pilot Study in Maritime Transport for the Years 1966-1968", Informes Estadísticos de las Naciones Unidas, Serie D, No. 2, Vol. XVI-XVIII.
- 2/ Disponible sólo en cinta magnética. La información que figura en los Informes Estadísticos de las Naciones Unidas, Serie D, No. 2, se refiere únicamente a las corrientes de carga de 37 categorías de mercancías entre 32 regiones geográficas.
- 3/ Londres, Lloyd's Register of Shipping.
- 4/ Código de Puertos (E/CEPAL/G.1222), Santiago, 14 de octubre de 1982.
- 5/ Véase Comisión Económica para Europa, Comité sobre desarrollo del comercio, Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional. "Recomendación No. 16" (TRADE/WP.4/Inf.66; TD/B/FAL/Inf.66), Ginebra, 18 de diciembre de 1980.
- 6/ Organización Internacional de Normalización. "Code for the Representation of Names of Countries" (ISO Standard 8166), Ginebra, octubre de 1974.
- 7/ "Guide to Incoterms" (ISBN 92-842-1 005-4), Paris.
- 8/ Organización Internacional de Normalización, "Codes for the Representation of Currencies and Funds" (ISO Standard 4217), Ginebra, noviembre de 1978.
- 9/ New Malden, Surrey, Gran Bretaña, Croner Publications Limited.
- 10/ Op.cit. Obsérvese que en la actualidad casi todos los pesos y medidas de los buques que contiene el "Register" de Lloyd's se expresan en unidades métricas.



## Anexo A

## CLAVES DE CLASIFICACION DE EMBALAJE DE LA CESPAP

I. Clave de un dígito

<u>Clave</u>	<u>Descripcion</u>	<u>Definicion</u>	<u>Ejemplo</u>	<u>Uso típico</u>
1	Envases de cartón, cajas y jabas	Cualquier caja o contenedor hecho de papel o material plástico o caja calada de barras de madera o mimbre	Cajas, envases de cartón, cajones, cofres, jabas, paquetes	Artículos enlatados cigarrillos, artículos eléctricos, frutas, productos textiles, piezas de repuesto
2	Barriles tambores	Estructuras cilíndricas hechas de madera o metal, incluidos toneles y barriletes	Barriles, latas bombonas, toneles, cilindros, tambores, barriletes	Látex, aceite, lubricantes, tabaco, vino
3	Balas	Paquete de mercancías envuelto, por lo general, en un material flexible como arpillera o cañamazo y amarrada con cuerda o sogas	Balas	Algodón, cañamo, yute, caucho
4	Bolsas y sacos	Saco o receptáculo de material flexible como arpillera, papel o plástico, con abertura en la parte superior	Bolsas, sacos	Cemento, productos químicos, fertilizantes, harina, cloruro de polivinilo, arroz, azúcar
5	Bobinas, rollos y carretes	Mercancía en láminas manipulada en rollos cilíndricos/cables, sogas y alambres en bobinas o sobre carretes	Bobinas, rollos, carretes	Papel de prensa, láminas de acero, cable de alambre
6	Unitarizado	Mercancía embalada conjuntamente sobre paletas u otros dispositivos para facilitar la manipulación mecánica	Paletas, patines	Bolsas de azúcar o cajas de artículos enlatados sobre paletas, maquinaria abierta sobre patines

<u>Clave</u>	<u>Descripcion</u>	<u>Definicion</u>	<u>Ejemplo</u>	<u>Uso tipico</u>
7	Fardos	Articulos amarrados o atados conjuntamente	Fardos	Troncos, canales de metal, canerias, tubos atados con bandas de acero
8	Carga a granel	Liquidos o granos no embalados		Aceite crudo, gas natural, trigo
9	Contenedores	Cajas de metal u otros materiales, cuyos tamaños normalmente se ajustan a las normas ISO u otras normas	Cerrados, de mediana altura, sin techo, tanques, refrigerados, etc.	Cualquier producto en cualquier otra forma de embalaje, o sin embalar, almacenado dentro de un contenedor; contenedores vacios
0	Otros	Cualquier forma de embalaje no definido de otra manera		Automoviles, equipaje personal, carnes, frutas y verduras refrigeradas

## II. Clave de dos digitos

### 1 - Mercancias en unidades de carga por elevacion

- 10 Contenedores ISO, de 20 pies de largo
- 11 Contenedores ISO, de 40 pies de largo
- 12 Otros contenedores
- 13 Paletas
- 14 Embaladas o preeslingadas en carga estandarizadas

### 2 - Mercancias en unidades de carga por rodadura

- 20 Contenedores ISO, de 20 pies de largo
- 21 Contenedores ISO, de 40 pies de largo
- 22 Otros contenedores
- 23 No contenedorizadas, con vehiculo remolcador (rigido o articulado)
- 24 No contenedorizadas, sin vehiculo remolcador

### 3 - Sin mercancias, contenedores vacios

- 30 Contenedores ISO vacios, de 20 pies de largo
- 31 Contenedores ISO vacios, de 40 pies de largo
- 32 Otros contenedores, vacios

4 - Mercancías embaladas, carga fraccionada de tipo I

- 40 Cajas, envases de cartón, cajones, cofres, canastas
- 41 Jabas, amazones
- 42 Bolsas, morrales, sacos
- 44 Redes, eslingas (fibras naturales, plásticas o similares)
- 45 Esterillas, láminas (no rígidas)
- 46 Fardos, atados no especificados en otras partes
- 47 Botellas, frascos, cántaros, jarras, redomas (vidrio y porcelana)
- 48 Botellas, frascos, cántaros, jarras, redomas (metal, plástico o similares)

5 - Mercancías embaladas, carga fraccionada de tipo II

- 50 Barriles, toneles, tambores, barriletes, latas
- 51 Barras, lingotes y similares
- 52 Cilindros (gas)
- 53 Planchas, láminas (rígidas)
- 54 Bobinas, carretes, rollos
- 55 Vigas, cañerías, varillas, tubos (atados y sueltos)
- 56 Arcones, tanques
- 57 Marcos, miembros estructurales (formas complejas)

6 - Productos no embalados o especiales, carga fraccionada de tipo III

- 60 Envíos de vehículos y locomotoras, no consistentes en carga de propulsión propia o remolcadores
- 61 Embalajes especiales (tales como contenedores de materiales radioactivos)
- 62 Artículos sueltos no embalados, no clasificados en otra partida, que no se prestan para ser manipulados por separado
- 63 Animales vivos

9 - Mercancías a granel

- 97 Granel líquido
- 98 Granel seco de libre circulación
- 99 Granel seco, no de libre circulación



## Anexo B

## CLAVES DE LA CESPAP PARA LOS TIPOS DE BUQUES

<u>Clave</u>	<u>Tipo de buque</u>	<u>Descripcion del buque</u>
11	Carga tradicional	Dotado de equipo para el transporte de carga fraccionada general en bodegas y en cubierta; las bodegas pueden ser refrigeradas
21	Pasajeros	Autorizado para transportar más de 12 pasajeros; incluye transbordadores
22	Pasajeros/carga	Dotado de equipo para el transporte de pasajeros y carga
31	Semicontenedor	Buque tradicional modificado para el transporte de contenedores; incluye buques que llevan contenedores como carga de cubierta
32	Contenedor	Provisto de guías de células para llevar contenedores; incluye buques tradicionales así acondicionados cuando transportan sólo contenedores
41	Portagabarras	Dotado de equipo para recoger y transportar gabarras o barcazas (Sistemas LASH o Seebee)
51	Autotransbordo	Provisto de rampas de proa, popa o laterales para carga y descarga mediante vehículos con ruedas; incluye buques especializados para el transporte de automóviles y vehículos
61	Petrolero	Destinado al transporte de petróleo crudo
62	Gasero	Destinado al transporte de gas licuado
63	Transporte de productos químicos	Destinado al transporte de productos químicos a granel
64	Transporte de productos líquidos	Destinado al transporte de granel líquido no clasificado en otro lugar
71	Mineralero	Destinado únicamente al transporte de minerales a granel
72	Transporte de carga seca a granel	Destinado al transporte de cualquier clase de granel seco; sólo podrá transportar minerales en bodegas alternadas

<u>Clave</u>	<u>Tipo de buque</u>	<u>Descripcion del buque</u>
73	Transporte de minerales/granel/petróleo	Destinado al transporte ya sea de granel seco o petróleo crudo (ordinariamente se denominan buques "OBO")
81	Barcaza o gabarra	Embarcación de madera o acero utilizada para el transporte de carga entre buques y los muelles
89	Otros	Cualquier otro buque no especificado en otro lugar; comprende remolcadores, buques de investigación marítima, rompehielos, buques de mediación, buques de aprovisionamiento, cableeros y buques de la armada



## Anexo C

## ELEMENTOS DE LOS ARCHIVOS DE DATOS DEL SISTEMA UNIFORME

1. Archivo de movimientos de las mercancíasElemento 1 - Identificación del buque: 8 caracteres

Clave para la fuente de identificación: 1 carácter alfabético

Clave = L si la fuente es el número con que figura en el  
Lloyd's Register

= R si la fuente es la señal distintiva de radio

... las demás que procedan

Clave de identificación del buque: 7 caracteres si la fuente es  
el Lloyd's Register

Formato NNNNNNN

Ejemplo 6400111 = número del buque "El Mexicano" en el Lloyd's  
Register

Ejemplo de un elemento completo: L6400111

Elemento 2 - Puerto nacional: 3 caracteres alfabéticos

Formato PPP, en que

PPP = Código de Puertos de la CEPAL o Código de  
Puertos y Localidades LOCODE, sin el prefijo  
de país

Ejem.: BUE = puerto de Buenos Aires

Elemento 3 - Fecha de llegada o de zarpe: 6 caracteres numéricos

Formato AAMMDD, en que

AA = dos últimos dígitos del año

MM = mes

DD = día

Ejem.: 830228 = 28 de febrero de 1983

(Formato alternativo AADDD - 5 caracteres numéricos,  
en que DDD = días transcurridos del año

Ejem.: 83059 = 28 de febrero de 1983)

Elemento 4 - Descarga/carga: 1 carácter alfabético

Clave = D para buques en descarga

= C para buques en carga

Elemento 5 - Número del envío: 3 caracteres numéricos

Formato NNN

Ejem.: 028 = envío no. 28 de la travesía identificada por la combinación de los elementos de datos 1,2 y 3

Elemento 6 - Situación aduanera: 1 carácter alfabético

Clave = C para el envío en cabotaje  
 = N para el envío que entra o sale del comercio nacional (importación o exportación)  
 = R para el envío que deberá reexportarse  
 = T para el envío en tránsito hacia o desde un tercer país  
 = X para el envío que se transborda a/desde otro buque

Elemento 7 - Puerto extranjero de carga o descarga: 5 caracteres alfabéticos

Formato CCPPP, en que

CC = Código de Países Alfa-2 de la ISO

PPP = localización del puerto

(La combinación corresponde al Código de Puertos de la CEPAL o al Código de Puertos y localidades LOCODE)

Ejem.: MXTAM = Tampico, México

Elemento 8 - Clasificación de la mercancía: 9 caracteres

Clave para la fuente de clasificación: 2 caracteres alfanuméricos

Clave = CC si la fuente es la CCCN  
 = NA si la fuentes es la NABALALC  
 = NC si la fuentes es la NABCA  
 = CU si la fuentes es la CUCI  
 = C1 si la fuente es la CUCI1  
 = C2 si la fuente es la CUCI2  
 .... las demás que procedan

Código de clasificación de los productos: 7 caracteres numéricos

Formato NNNNNNN

Ejem.: 1801001 = cacao en granos, enteros o partidos, verde

Ejemplo del elemento completo: NA1801001

Elemento 9 - País de producción o consumo: 2 caracteres alfabéticos

Formato CC, en que

CC = Código de Países Alpha-2 de la ISO

Ejem.: PE = Perú

Elemento 10 - País de compra o venta: igual que el elemento 9Elemento 11 - País de origen o destino: igual que el elemento 9

Elemento 12 - Peso bruto: 10 caracteres

Monto: 8 caracteres numéricos

Formato NNNNNNNN

Ejem.: 00000123 = 123 (toneladas métricas)

Unidades: 2 caracteres alfabéticos

Clave = TL para toneladas largas (2240 libras)

= TM para toneladas métricas (1000 kilogramos)

= TC para toneladas cortas (2000 libras)

= KG para kilogramos

= LB para libras

.... las demás que procedan

Ejemplo del elemento completo: 00000123MT

Elemento 13 - Volumen bruto: 10 caracteres

Monto: 8 caracteres numéricos

Formato NNNNNNNN

Ejem.: 00125000 = 125 000 (barriles)

Unidades: 2 caracteres alfabéticos

Clave = BL para barriles

= PC para pies cúbicos

= MC para metros cúbicos

= TF para toneladas de flete o de medida

.... las demás que procedan

Ejemplo de elemento completo: 00125000BL

Elemento 14 - Peso neto: 10 caracteres

Monto: 8 caracteres numéricos

Formato NNNNNNNN

Ejem.: 00000456 = 456 (kilogramos)

Unidades: 2 caracteres alfabéticos

Clave = TL para toneladas largas (2240 libras)

= TM para toneladas métricas (1000 kilogramos)

= TC para toneladas cortas (2000 libras)

= KG para kilogramos

= LB para libras

.... las demás que procedan

Ejemplo de elemento completo: 00000456KG

Elemento 15 - Cantidad neta: 10 caracteres

Cantidad: 8 caracteres numéricos

Formato NNNNNNNN

Ejem.: 00022500 = 22 500 (pies de madera)

Unidades: 2 caracteres alfabéticos  
 Clave = PM para pies de madera  
 = DC para docenas  
 = LB para libras  
 = PL para pies lineales  
 = ML para metros lineales  
 = PC para pies cuadrados  
 = MC para metros cuadrados  
 .... las demás que procedan

Ejemplo de elemento completo: 00022500CM

Elemento 16 - Embalaje: 1 ó 2 caracteres numéricos

Alternativa 1: Clave de un dígito de la CESPAP  
 Formato E  
 Ejem.: 9 = envío embalado en contenedor

Alternativa 2: Clave de dos dígitos de la CESPAP  
 Formato EE  
 Ejem.: 11 = envío embalado en contenedor de 40 pies de la ISO

Elemento 17 - Condiciones de la transacción: 14 caracteres

Cantidad: 8 caracteres numéricos  
 Formato NNNNNNNN  
 Ejem.: 00155250 = 155 250 (dólares estadounidenses)

Moneda: 3 caracteres alfabéticos  
 Formato CCC = código alfabético de la ISO para la representación de monedas  
 Ejem.: USD = dólares estadounidenses

Relación de intercambio: 3 caracteres alfabéticos  
 Formato RRR, en que  
 RRR = clave de Incoterms para la relación  
 Ejem.: FOB = "libre a bordo"

Ejemplo de elemento completo: 00155250USDFOB

Elemento 18 - Flete: 11 caracteres

Cantidad: 8 caracteres numéricos  
 Formato NNNNNNNN  
 Ejem.: 00003525 = 3 525 (dólares estadounidenses)

Moneda: 3 caracteres alfabéticos  
 Formato CCC = código alfabético de la ISO para la representación de monedas  
 Ejem.: USD = dólares estadounidenses

Ejemplo de elemento completo: 00003525USD

## 2. Archivo de movimientos de los buques

### Elemento 1 - Identificación del buque: 8 caracteres

Clave para la fuente de identificación: 1 carácter alfabético

Clave = L si la fuente es el número con que figura en el  
Lloyd's Register

= R si la fuente es la señal distintiva de radio

... las demás que procedan

Clave de identificación del buque: 7 caracteres numéricos si la  
fuente es el Lloyd's Register

Formato NNNNNNN

Ejem.: 6400111 = número del buque "El Mexicano" en el  
Lloyd's Register

Ejemplo de elemento completo: L6400111

### Elemento 2 - Puerto nacional: 3 caracteres alfabéticos

Formato PPP, en que

PPP = Código de Puertos de la CEPAL o Código de  
Puertos y Localidades LOCODE, sin el prefijo  
de país

Ejem.: BUE = puerto de Buenos Aires

### Elemento 3 - Fecha de llegada: 6 caracteres numéricos

Formato AAMDD, en que

AA = dos últimos dígitos del año

MM = mes

DD = día

Ejem.: 830228 = 28 de febrero de 1983

(Formato alternativo AADDD - 5 caracteres numéricos,  
en que DDD = días transcurridos del año

Ejem.: 83059 = 28 de febrero de 1983)

### Elemento 4 - Fecha de zarpe: igual que el elemento 3

### Elemento 5 - Puerto de recalada anterior: 5 caracteres alfabéticos

Formato CCPPP, en que

CC = Código de Países Alfa-2 de la ISO

PPP = localización del puerto

(La combinación corresponde al Código de Puertos de la  
CEPAL o al Código de Puertos y Localidades LOCODE)

Ejem.: BRRIO = Río de Janeiro, Brasil

### Elemento 6 - Próximo puerto de recalada del itinerario: igual que el elemento 5

Elemento 7 - Mercancías a bordo a la llegada: 10 caracteres

Cantidad: 8 caracteres numéricos

Formato NNNNNNNN

Ejem.: 00005247 = 5 247 (toneladas métricas)

Unidades: 2 caracteres alfabéticos

Clave = TL para toneladas largas (2 240 libras)

= TM para toneladas métricas (1 000 kilogramos)

= TF para toneladas de flete o de medida (40 pies cúbicos)

= XX para buques que llegan en lastre

.... las demás que procedan

Ejemplo de elemento completo: 00005247TM

Elemento 8 - Mercancías descargadas: igual que el elemento 7

Elemento 9 - Mercancías cargadas: igual que el elemento 7

Elemento 9 - Servicio de transporte marítimo: 5 caracteres

Tipo de servicio: 1 caracter alfabético

Clave = C para servicio de buques de conferencia

= N para servicios regulares no de conferencias marítimas

= I para servicios de carga irregulares

= O para otros servicios

La clave para conferencias (para los servicios de la clave C) tiene provisionalmente cuatro caracteres alfanuméricos, mientras se define la estructura de la clave.

Ejem. hipotético: PS02 = Conferencia Marítima América Latina/Costa del Pacífico

Ejemplo hipotético de elemento completo: CPS02

### 3. Archivo de características de los buques

Nota: La información de este archivo figura en el mismo orden en que aparece en el Lloyd's "Register of Ships".

Elemento 1 - Identificación del buque: 8 caracteres

Clave para la fuente de identificación: 1 caracter alfabético

Clave = L si la fuente es el número con que figura en el Lloyd's Register

= R si la fuente es la señal distintiva de radio

... las demás que procedan

Clave de identificación del buque: 7 caracteres numéricos si la fuente es el Lloyd's Register

Formato NNNNNNN

Ejem.: 6400111 = Número del buque "El Mexicano" en el Lloyd's Register

Ejemplo de elemento completo: L6400111

Elemento 2 - Nombre: 48 caracteres alfanuméricos

El formato es de texto libre, justificado hacia la izquierda del campo

Ejem.: EL MEXICANO

Elemento 3 - Armador: igual que el elemento 2

Elemento 4 - Naviero: igual que el elemento 2

Elemento 5 - Bandera (país y puerto de registro): 5 caracteres alfabéticos

Formato CCPPP, en que

CC = código de Países Alfa-2 de la ISO

PPP = localización del puerto

(La formación corresponde al Código de Puertos de la CEPAL o al Código de Puertos y Localidades LOCODE)

Ejem.: MXGYM = Guaymas, México

Elemento 6 - Tonelaje bruto (GRT): 6 caracteres numéricos

Formato NNNNNN

Ejem.: 008967 = 8 967 (toneladas brutas)

Nota: Las unidades son siempre toneladas brutas de 100 pies cúbicos, y no se registran en el archivo

Elemento 7 - Peso muerto (DWT): 8 caracteres

Tonelaje: 6 caracteres numéricos

Formato NNNNNN

Ejem.: 013120 = 13 120 (toneladas métricas)

Unidades: 2 caracteres alfabéticos

Clave = TM para toneladas métricas

= TL para toneladas largas

Ejemplo de elemento completo: 013120TM

Elemento 8 - Fecha de construcción: 4 caracteres numéricos

Formato AAMM, en que

AA = dos últimos dígitos del año

MM = mes

Ejem.: 6410 = octubre de 1964

Elemento 9 - Eslora total (LOA): 6 caracteres numéricos;  
punto decimal implícito entre  
el cuarto y quinto dígitos

Formato NNNNNN

Ejem.: 014550 = 145.50 (metros)

Nota: Las unidades son comunes a los elementos 9, 10 y 11,  
y se registran después del elemento 11

Elemento 10 - Calado mínimo (invierno): 5 caracteres numéricos;  
punto decimal implícito entre  
el tercer y cuarto dígitos

Formato NNNNN

Ejem.: 00794 = 7.944 (metros), redondeado al centésimo más  
próximo

Nota: Las unidades son comunes a los elementos 9, 10 y 11,  
y se registran después del elemento 11

Elemento 11 - Calado máximo (verano): igual que el elemento 10

Unidades comunes para los elementos 9, 10 y 11: 1 carácter alfabético

Clave = P para pies  
= M para metros

Ejemplo de elementos completos 9, 10 y 11: 0145500079401220M

Elemento 12 - Tipo de buque: 2 caracteres numéricos si la fuente es  
el código de tipos de la CESPAP

Formato TT

Ejem.: 11 = código de la CESPAP para buque de carga general

Elemento 13 - Capacidad de grano: 7 caracteres numéricos

Formato NNNNNNN

Ejem.: 0018675 = 18 675 (metros cúbicos)

Nota: Las unidades son comunes para los elementos 13 y 14 y  
se anotan después del elemento 14

Elemento 14 - Capacidad de balas: igual que el elemento 13

Unidades comunes para los elementos 13 y 14: 2 caracteres alfabéticos

Código = PC para pies cúbicos  
= MC para metros cúbicos

Ejemplo de elementos 13 y 14 completos: 00186750016850MC



## Anexo D

## ARCHIVO DE OPERACIONES PORTUARIAS

El archivo de operaciones portuarias se emplea para almacenar información sobre los recursos de personal y equipo utilizados en la carga y descarga de mercancías a bordo de los buques en el puerto. Esta información tiene especial interés como base tanto para planificar las operaciones portuarias actuales como para proyectar las inversiones futuras en equipo e infraestructura.

Conceptualmente, las actividades de transporte marítimo deberán incluir las operaciones portuarias, las cuales están íntimamente relacionadas con toda la gama de información manejada por el Sistema Uniforme. Por consiguiente, incluir un archivo de operaciones portuarias en el Sistema amplía considerablemente su ámbito de aplicación porque se logra disponer, para su análisis de muchos elementos de los tres archivos básicos que con frecuencia no se tienen en cuenta en la planificación portuaria. Por ejemplo, las remisiones al tipo de servicio de transporte marítimo (de conferencia, regular no de conferencia o irregular) las agrupaciones de mercancías según su valor o los fletes medios de acuerdo con la clasificación de las mercancías perfectamente podrían aportar nuevos y significativos antecedentes sobre la eficiencia de las operaciones de carga y descarga y de los tipos de equipo utilizados.

Los mismos elementos de datos comunes utilizados como enlace entre los tres archivos básicos del Sistema constituyen también el mecanismo de enlace con el archivo de operaciones portuarias, como se muestra esquemáticamente en el cuadro D-1.

## Cuadro D-1

RELACION ESQUEMATICA DEL ARCHIVO DE OPERACIONES PORTUARIAS  
CON LOS ARCHIVOS DE DATOS DEL SISTEMA UNIFORME

	Archivo de Operaciones Portuarias (AOP)		Archivo de Movimientos de las Mercancias (AMM)		Archivo de Movimientos de los Buques (AMB)		Archivo de Características de los Buques (ACB)
1.	Ident. Buque	<-->	Ident. Buque	<-->	Ident. Buque	<-->	Ident. Buque
2.	Puerto Nacion.	<-->	Puerto Nacion.	<-->	Puerto Nacion.		Nombre
3.	Fecha Llegada	<-->	Fecha Ll./Zar.	<+>	Fecha Llegada		Armador
4.	Tiem.Tot.Puer.		Descar./Carga	+>	Fecha Zarpe		Naviero
5.	Tiempo Atraque		No. del Envio		Puerto Anter.		Bandera
6.	Tiem.Atr.Trab.		Situac. Aduan.		Proximo Puerto		Tonelaje Bruto
7.	Hor.Brut.Cuad.		Puerto Extran.		Merc. a Bordo		Peso Muerto
8.	Hor.Neta Cuad.		Clasif. Merc.		Merc. Descarg.		Fecha Constr.
9.	Rec.Equipo (R)		Pais Pro./Con.		Merc. Cargada		Eslora Total
10.			Pais Com./Ven.		Tipo Servicio		Calado Minimo
11.			Pais Ori./Des.				Calado Maximo
12.			Peso Bruto				Tipo
13.			Volumen Bruto				Capacid. Grano
14.			Peso Neto				Capacid. Balas
15.			Cantidad Neta				
16.			Embalaje				
17.			Cond. Transac.				
18.			Flete				

Descripciones de los elementos de datos

A continuación figuran las descripciones de los elementos de datos que se anotarán en el archivo de operaciones portuarias, junto con el número y el tipo de caracteres (alfabéticos o numéricos) correspondientes a cada elemento, así como el formato empleado para anotar el elemento en el archivo.

Elemento 1 - Identificación del buque: 8 caracteres

Clave para la fuente de identificación: 1 carácter alfabético

Clave = L si la fuente es el número con que figura en el  
Lloyd's Register  
= R si la fuente es un distintivo de llamada radial  
... las demás que procedan

Clave de identificación del buque: 7 caracteres numéricos si la  
fuente es el Lloyd's Register

Formato NNNNNNN

Ejem.: 6400111 = número del buque "El Mexicano" en el  
Lloyds's Register

Ejemplo de elemento completo: L6400111

Elemento 2 - Puerto nacional: 3 caracteres alfabéticos

Formato PPP, en que

PPP = Código de Puertos de la CEPAL o Códigos de  
Puertos y Localidades LOCODE, sin el prefijo  
de país

Ejem.: BUE = puerto de Buenos Aires

Elemento 3 - Fecha de llegada: 6 caracteres numéricos

Formato AAMMDD, en que

AA = dos últimos dígitos del año

MM = mes

DD = día

Ejem.: 830228 = 28 de febrero de 1983

(Formato alternativo AADDD - 5 caracteres numéricos,  
en que DDD = días transcurridos del año

Ejem.: 83059 = 28 de febrero de 1983)

Elemento 4 - Tiempo total en el puerto: 5 caracteres numéricos

Número total de horas que el buque permanece en el puerto,  
desde el momento en que es abordado para su recepción por las  
autoridades portuarias hasta el momento en que las autoridades  
aprueban su salida.

Formato NNNNN

Ejem.: 00073 = 73 horas

Elemento 5 - Tiempo total de atraque: 5 caracteres numéricos

Número total de horas que el buque está atracado al muelle.  
Formato igual que el elemento 4

Elemento 6 - Tiempo de atraque trabajado: 3 caracteres numéricos

Número total de horas durante las cuales se llevan a cabo efectivamente operaciones de carga y descarga.  
Formato NNN  
Ejem.: 045 = 45 horas

Elemento 7 - Tiempo bruto trabajado por las cuadrillas: 3 caracteres numéricos

Número total de horas durante las cuales las cuadrillas de estibadores son asignados al buque.  
Formato igual que el elemento 6

Elemento 8 - Tiempo neto trabajado por las cuadrillas: 3 caracteres numéricos

Número de horas durante las cuales las cuadrillas de estibadores efectivamente trabajan a bordo del buque.  
Formato igual que el elemento 6

Elemento 9 - Recursos de equipo utilizados: 6 caracteres, repetibles

Identificación de tipos de equipo de manipulación utilizados durante la carga y descarga, junto con el número total de horas en que cada uno está en uso. Es éste un elemento que se puede repetir, ya que el número de diferentes tipos de equipo puede variar y se requiere una anotación para cada tipo.

Tipo: 3 caracteres alfanuméricos

Clave = TOP para topadora  
= GRP para grúa-pórtico  
= CFP para cargador frontal pequeño  
= CFM para cargador frontal mediano  
= CFG para cargador frontal grande  
= CPA para camión de chasis de pórtico alto  
..... las demás que procedan

Horas: 3 caracteres numéricos

Formato igual que el elemento 6

Ejemplo de tres repeticiones de elemento completo:

GRP025  
CFP013  
CFG007

## Anexo E

CLASIFICACION DE LAS MERCANCIAS (CTM)  
PARA LAS ESTADISTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO

----- Clave	Descripción del grupo Producto	- Lugar ocupado en la CUCI -	
		Rev.	Rev. 2
0	TODAS LAS MERCANCIAS -----		
1	GRANEL SECO -----		
101	GRANOS		
10101	TRIGO Y MORCAJO, SIN MOLER	041	
10102	ARROZ	042	
10103	CEREALES N.E.P., SIN MOLER	043-045	
102	AZUCAR		
10201	AZUCAR SIN REFINAR	0611	
10202	AZUCAR REFINADO, ETC.	0612	
103	SEMILLAS OLEAGINOSAS		
10301	CACAHUETES VERDES	2211	2221
10302	SOYA	2214	2222
10303	SEMILLAS OLEAGINOSAS N.E.P.	2212-2213; 2215-2219	2223-2226; 223
104	MADERA		
10401	MADERA PARA PULPA	2421	24601;24602
10402	TRONCOS DE CONIFERAS	2422	2471
10403	TRONCOS, NO DE CONIFERAS	2423	2472
10404	MADERA TRABAJADA	243	248
10405	OTRAS MADERAS N.E.P.	2424;2429	2479
105	MINERALES		
10501	MINERALES DE HIERRO	281	
10502	MINERALES DE COBRE	2831	2871
10503	BAUXITA	2833	28731
10504	MINERALES DE MANGANESO	2837	2877
10505	MINERALES NO FERROSOS N.E.P	2832; 2834-2836; 2839;286	286; 2872; 2874-2876;2879
106	CHATARRA DE METALES		
10601	CHAT. DE HIERRO Y ACERO	282	
10602	CHAT. DE METALES NO FERROSOS	284	288;68633

Clave	Descripción del grupo Producto	- Lugar ocupado en la CUCI -	
		Rev.	Rev. 2
107	HULLA, COQUE, ETC.		
10701	HULLA	3214	3221;3222
10702	COQUE	3218	3232
10703	OTROS COMBUSTIBLES SOLIDOS N.E.P.	241; 3211-3213; 3215-3217	245;24603;3223; 3224;3231
108	ABONOS		
10801	FOSFATOS NATURALES		2713
10802	ABONOS NATURALES N.E.P.		2711-2712;2714
10803	ABONOS MANUFACTURADOS	561	562
109	METALES FERROSOS		
10901	ARRABIO		6712
10902	OTRAS FERROALEACIONES N.E.P.	6711; 6713-6715	6713;6716
10903	PRODUCTOS DE METALES FERROSOS		672;679
110	PIENSOS PARA ANIMALES		
11001	PIENSOS PARA ANIMALES		081
111	OTRAS CLASES DE GRANELES SECOS		
11101	YESO NATURAL Y CALCINADO, ETC.		2732
11102	ARENAS METALIFERAS		2733
11103	AZUFRE		2741
11104	PIRITAS DE HIERRO, SIN TOSTAR		2742
11105	SAL	2763	2783
11106	ASBESTO, EN BRUTO	2764	2784
11107	OTROS MINERALES EN BRUTO	2731;2734; 276 LESS 2763-2764	2731;2734; 2782;2785-2786; 2789 LESS 27895
2	GRANEL, LIQUIDO		
201	PETROLEO CRUDO, ETC.		
20101	PETROLEO CRUDO, ETC.	331	3
202	PRODUCTOS DERIVADOS DEL PETROLEO		
20201	GASOLINAS	3321	3341
20202	KEROSENO Y COMBUSTIBLE PARA JET	3322	3342
20203	COMBUSTIBLES DESTILADOS	3323	3343
20204	COMBUSTIBLES RESIDUALES	3324	3344
203	GASES COMBUSTIBLES LICUADOS		
20301	GASES COMBUSTIBLES LICUADOS	341	341
204	OTROS GRANELES LIQUIDOS		
20401	MELAZA		0615
20402	ACEITES DESTILADOS DE ARENAS	5214	3352 LESS 33521

Clave	Descripción del grupo Producto	- Lugar ocupado en la CUCI -	
		Rev.	Rev. 2
3	ALIMENTOS REFRIGERADOS		
301	ALIMENTOS REFRIGERADOS		
30101	CARNE FRESCA, REFRIG. O CONGELADA	011	
30102	LECHE Y CREMA, FRESCAS	0223	
30103	MANTEQUILLA Y QUESO	023-024	
30104	HUEVOS FRESCOS	025	
30105	PESCADO FRESCO, REFRIG. O CONGEL.	0311;0313	034;036
30106	FRUTAS CITRICAS	0511	0571
30107	BANANAS, FRESCAS	0513	0573
30108	PATATAS, FRESCAS		0541
30109	OTRAS FRUTAS Y LEGUMBRES FRESCAS	0512;0514; 0515;0519; 0544-0546	0544-0546; 0572;0574; 05751;05792-05798
4	CARGA GENERAL, SECA		
401	CAFE		
40101	CAFE		071
402	TE Y MATE		
40201	TE Y MATE		074
403	OTROS ALIMENTOS		
40301	CARNE, SECA, SALADA O AHUMADA	012;013	012;014
40302	LECHE Y CREMA, NO FRESCAS	0221;0222	0224
40303	PESCADO, SECO, SALADO O AHUMADO	0312	035
40304	PESCADO N.E.P., ENLAT. O PREPAR.	032	037
40305	SEMOLAS O HARINAS FINAS DE CEREAL		046;047
40306	GRANOS DE CEREALES, PREPARADOS		048
40307	NUECES COMEST., FRESCAS O SECAS	0517	0577
40308	FRUTAS SECAS, ETC.	052;053	05752;05799; 0576;058
40309	LEGUMINOSAS SECAS		0542
40310	LEGUMBRES N.E.P., CONSERVADAS	055	056
40311	AZUCAR N.E.P., ART. DE CONFITERIA	0616;0619;062	
40312	CACAO Y CHOCOLATE		072;073
40313	ESPECIAS		075
40314	MARGARINA, GRASAS PARA COCINAR		091
40315	ALIMENTOS NO PREPARADOS N.E.P.	099	098
40316	LEGUMBRES, FRESCAS O SECAS		0548
404	BEBIDAS		
40401	BEBIDAS NO ALCOHOLICAS		111
40402	BEBIDAS ALCOHOLICAS		112

----- Descripción del grupo -----		- Lugar ocupado en la CUCI -	
Clave	Producto	Rev.	Rev. 2
405	TABACO		
40501	TABACO EN BRUTO	121	
40502	TABACO MANUFACTURADO	122	
406	CAUCHO EN BRUTO		
40601	CAUCHO EN BRUTO	231	232;233
407	FIBRAS TEXTILES		
40701	LANA Y PELOS DE ANIMALES	262	268
40702	ALGODON		263
40703	JUTE		264
40704	FIBRAS DURAS		2652;2654;2655
40705	OTRAS FIBRAS N.E.P.	261;266 267;2651; 2653;2658	261;266;267;269; 2651;2659
408	OTROS MATERIALES EN BRUTO		
40801	PIELES Y CUEROS, SIN CURTIR		212
40802	CORCHO NATURAL, EN BRUTO Y DESPERD.		244
40803	MATERIALES ORGANICOS EN BRUTO		291;292
409	PRODUCTOS DE PETROLEO		
40901	PRODUCTOS DE PETROLEO	3325-3329; 5211;5213	3345;3351;3353; 3354;33521
410	ACEITES Y GRASAS		
41001	ACEITE DE OLIVA	4215	4235
41002	ACEITE DE PALMA	4222;4224	4242;4244
41003	OTROS ACEITES Y GRASAS N.E.P.	411;431; 421 LESS 4215; 422 LESS 4222 AND 4224	411;431; 423 LESS 4235; 424 LESS 4242 AND 4244
411	PRODUCTOS QUIMICOS		
41101	PRODUCTOS QUIMICOS N.E.P.		59
41102	PRODUCTOS QUIMICOS ORGANICOS	512	51
41103	PRODUCTOS QUIMICOS INORGAN.	513;514	28732;522;523
41104	MATERIALES RADIOACTIVOS	515	524
41105	MATERIALES TINTOREOS, CURTIENTES Y COLORANTES		53
41106	PRODUCTOS MEDICINALES Y FARMAC.		54
41107	ACEITES ESENCIALES Y PROD. PERFUM.		55
41108	MATERIALES PLASTICOS		58



----- Clave	Descripción del grupo ----- Producto	- Lugar ocupado en la CUCI --	
		Rev.	Rev. 2
412	PAPEL, ETC.		
41201	PAPEL Y CARTON	641	
41202	ARTICULOS DE PAPEL, ETC.	642	
413	TEXTILES		
41301	TEXTILES	65	
414	MAQUINARIA		
41401	MAQUINARIA ELECTRICA	72	716;73732;74131; 761;762; 764 LESS 76499;77
41402	OTRA MAQUINARIA N.E.P.	711;714; 717;719	71 LESS 716; 72348;724; 728 LESS 7283 AND 72841;7368; 7369;74 LESS 74131;75 LESS 75182 AND 75919
415	OTRAS MANUFACTURAS		
41501	MANUFACTURAS DE CUERO Y CAUCHO	61;62	
41502	CHAPAS Y MADERA TERCIAADA	6311;6312	6341;6342
41503	MANUFACTURAS DE MADERA Y CORCHO	63 LESS 6311 AND 6312	6343-6349;635
41504	CEMENTO	6612	
41505	MANUFACT. DE MINERALES NO METAL.	66 LESS	6612
41506	PRODUCTOS VARIOS DE METAL	694-698	694-699
41507	MANUFACTURAS VARIAS	8	75182;75919;763; 76499; 8
5	OTRA CARGA SECA		
501	PULPA DE MADERA Y DESP. DE PAPEL		
50101	PULPA DE MADERA Y DESP. DE PAPEL	251	
502	MINERALES EN BRUTO N.E.P.		
50201	MINERALES EN BRUTO N.E.P.	275;285	277;27895;289
503	METALES NO FERROSOSALS		
50301	COBRE	682	
50302	ALUMINIO	684	
50303	ESTANO	687	
50304	METALES NO FERROSOS N.E.P.	681;683; 685-686; 688-689	68 LESS 682, 684,68633 AND 687

----- Clave	Descripción del grupo ----- Producto	- Lugar ocupado en la CUCI --	
		Rev.	Rev. 2
504	MANUFACTURAS DE METAL		
50401	ESTRUCTURAS TERMINADAS Y PARTES	691	
50402	RECIPIENTES DE METAL, ART. ALAMBRE	692-693	
505	MAQUINARIA Y EQUIPO		
50501	MAQUINARIA AGRICOLA	712	721-722
50502	MAQUINARIA ESPECIAL PARA TRABAJAR METALES	715;718	723 LESS 72348; 725-727;7283; 72841;7361-7367; 737 LESS 73732
50503	AUTOMOVILES PARA PASAJEROS, ETC.	7321;7326	781
50504	MOTOCICLETAS Y PARTES	7329	7859
50505	OTROS VEHIC. AUTOM. DE CARRETERA	7322-7325; 7327-7328	782-784
50506	VEHIC. PARA FF.CC. Y NO AUTOM.	731-733	7852-7853;786;791
50507	AERONAVES, EMBARCACION. Y PARTES	734-735	792-793
506	VARIOS		
50601	ANIMALES VIVOS	001	
50602	CUEROS Y PIELES,SIN CURTIR	211	
50603	EXPLOSIVOS Y PROD. DE PIROTECNICA	571	572
50604	MERCANCIAS N.E.P.	9	