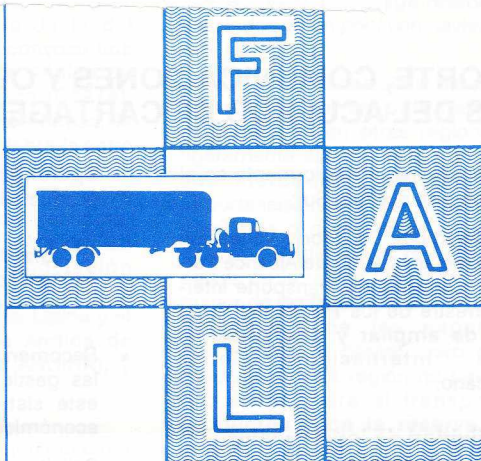


UNITED NATIONS LIBRARY - GENEVA
 08 AUG 91
 A 196 cop.2
 Facilitación del comercio y el tran...



Año XV - Nº 87
 Marzo - abril 1991

BOLETIN PREPARADO
 POR LA SECRETARIA DE LA
 COMISION ECONOMICA
 PARA AMERICA LATINA
 Y EL CARIBE
 (CEPAL)



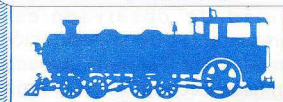
Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe



United Nations Library Geneva



0 100 399



IV CONSEJO PRESIDENCIAL ANDINO

Entre el 29 y el 30 de noviembre de 1990, se celebró en La Paz, Bolivia, el Cuarto Consejo Presidencial Andino, que contó con la participación de los Presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Examinaron la evolución del proceso de integración subregional y los cambios que se vienen produciendo en las relaciones latinoamericanas. Constataron con beneplácito la convergencia creciente entre las políticas económicas, mediante la liberalización y apertura al comercio y la inversión internacional, en la línea de los intereses de los citados países, y la implantación de una racionalidad en la iniciativa privada, en la disciplina fiscal y en un Estado redimensionado y eficaz.

Con el fin de profundizar el proceso de integración adoptaron varias directrices presidenciales. En el ámbito del transporte, resolvieron intensificar los esfuerzos que los países del Grupo Andino vienen realizando para la adopción de políticas de apertura en el transporte internacional y comunicaciones, que constituyen un apoyo fundamental al proceso de integración. En tal sentido, respaldaron los compromisos asumidos por los ministros de transportes, comunicaciones y obras públicas, en oportunidad de su reunión también celebrada en La Paz, entre el 22 y el 23 de noviembre de 1990.

Mejoramiento de la infraestructura y los servicios de transporte y comunicaciones

Los presidentes acordaron adoptar medidas, antes del 31 de marzo de 1991, en relación a:

- Seguro de Responsabilidad Civil Andina para el Transporte Internacional por Carretera;
- Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera;
- Transporte Turístico por Carretera;

- Normas comunitarias para el funcionamiento del transporte de cabotaje andino de carga;
- Poner en práctica el sistema que facilita el Tránsito Internacional de Mercancías (TIM) desde y hacia Bolivia, por los puertos de Matarani, Ilo y Guaqui.

Antes del 30 de junio de 1991:

- Establecer criterios comunes para la modernización de las operaciones portuarias, para hacerlas eficientes y que contribuyan a incrementar la competitividad de las exportaciones subregionales;
- Adoptar la Decisión "Transporte Internacional de Encomiendas";
- Armonizar las características básicas de peso y dimensiones de los vehículos de carga;
- Libertad de operación para vuelos charter intrasubregionales de pasajeros y de carga;
- Otorgamiento de la quinta libertad para las líneas aéreas de bandera de la subregión para viajes intrasubregionales;
- Armonizar la documentación y procedimientos relativos al control del tránsito de personas y mercancías, y mejorar la capacidad de gestión de operadores;
- Mejorar las condiciones operacionales y de facilitación administrativa y documentaria del transporte internacional de personas, vehículos y mercaderías en las carreteras actualmente en uso entre Bolivia y Perú: Matarani-Juliaca-La Paz e Ilo-Mazocruz-Ilave-La Paz;
- Culminar la implantación y potenciar la Red Andina de Transmisión de Datos;
- Lograr la ratificación del tratado que crea la Organización Andina de Telecomunicaciones por Satélites (OATS);
- Efectuar una reunión de autoridades postales.

Antes del 31 de diciembre de 1991:

- Adoptar las decisiones "Transporte Fronterizo" y "Transporte Multimodal Internacional";
- Rehabilitar el tramo ferroviario Guaqui-Viacha en Bolivia;
- Promover el establecimiento de un consorcio naviero para la explotación de las rutas del Océano Pacífico;
- Incorporar en los programas nacionales de inversiones, el establecimiento y adopción de un programa de automatización de procedimientos aduaneros;
- Establecer servicios aéreos transfronterizos en la subregión andina, y un programa para el uso conjunto de equipos y de facilidades de instrucción y mantenimiento de aeronavegación;
- Incorporar nuevas ciudades de Bolivia y Perú a los itinerarios de sus respectivas líneas aéreas;
- Propiciar el establecimiento de zonas francas para Bolivia en los puertos de Maratani e Ilo.

Antes del 31 de marzo de 1992:

- Concluir la instalación de los Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) en los cruces de frontera de los ejes troncales del sistema andino de carreteras;
- Establecer un convenio entre las líneas aéreas de bandera andinas para servicios a Europa, Asia y Oceanía.

Antes del 31 de diciembre de 1992:

- Construir un atracadero en el Puerto lacustre de Guaqui en Bolivia;
- Promover la creación de consorcios multinacionales o la suscripción de tratados inter-

nacionales para el desarrollo y operación del comercio desde y hacia terceros mercados, de los corredores Matarani-Santos, Los Libertadores y Puente Terrestre Internacional en Colombia;

- Incorporar en los programas nacionales de infraestructura, para 1991-1992, la conclusión de los tramos prioritarios y el mejoramiento de los tramos críticos de los

ejes troncales del sistema andino de carreteras.

V REUNION DE MINISTROS DE TRANSPORTE, COMUNICACIONES Y OBRAS PUBLICAS DE LOS PAISES MIEMBROS DEL ACUERDO DE CARTAGENA

La Quinta Reunión de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de los Países del Acuerdo de Cartagena, se efectuó en La Paz, Bolivia, entre el 22 y el 23 de noviembre de 1990, con la participación de representantes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. En calidad de observadores participaron representantes de la Asociación de Empresas Estatales de Telecomunicaciones (ASETA), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC).

Entre las numerosas resoluciones adoptadas en la reunión, destacan a continuación las siguientes:

Transporte multimodal

- Adoptar medidas inmediatas que permitan la integración de las políticas de transporte en todos los modos, armonizando los aspectos aduaneros que inciden en las diferentes modalidades;
- Adecuar la infraestructura en los puertos aéreos, terrestres, marítimos y fluviales para el cargue, descargue y almacenamiento de mercancías, el uso de contenedores, paletas, eslingas y ayudas mecánicas indispensables para estas operaciones, como también la adopción de precintos aduaneros y procedimientos expeditos para la nacionalización y aforo de las mercancías en origen y destino;
- Establecer el marco legal que regule y controle la operación de transporte multimodal por parte de operadores nacionales, destinando la autoridad competente para tal fin y el mecanismo de integración entre las distintas autoridades que intervienen;
- Solicitar a la JUNAC que con el concurso de UNCTAD-TRAINMAR programe la realización de talleres orientados a la difusión del transporte multimodal en los niveles políticos y técnicos durante 1991;
- Designar a Bolivia como país piloto para la aplicación gradual del transporte multimodal en la subregión, encomendando para este efecto a la JUNAC que preste la cooperación técnico-económica para el desarrollo de seminarios y estudios orientados a las nuevas reglamentaciones necesarias para implementar a corto plazo este sistema.

Armonización de legislación con los países del Cono Sur

- Solicitar a la JUNAC realizar un estudio orientado a la armonización y compatibilización de las normas vigentes y

de las que se emitan posteriormente en el Grupo Andino y en el Cono Sur;

- Solicitar a Colombia, Ecuador y Venezuela que se adhieran al Acuerdo de Alcance Parcial sobre el Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur, a fin de ampliar y diversificar el transporte internacional intra-latinoamericano.

Competitividad de los servicios portuarios

- Instar a los países al análisis de la normativa que sobre la privatización de puertos y manipuleo de carga se está produciendo en algunos de los países de la subregión como en el Perú y Venezuela, que coadyuvarán en la reducción de la carga económica de los Estados Andinos y en una mayor eficiencia y eficacia del servicio;
- Solicitar a la JUNAC un estudio de la situación actual de los puertos destinados al comercio internacional y de cabotaje en la subregión, así como la difusión de las experiencias peruanas y venezolanas, a los fines de facilitar la adopción de los regímenes que más convengan a los intereses de los países, a los operadores y al comercio internacional.

Desarrollo del transporte fluvial

- Encargar al Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático para que, con el apoyo de la JUNAC: a) adopte medidas inmediatas tendientes a fortalecer el transporte fluvial comercial en la región que apoyen las estrategias, estudios y análisis del medio fluvial como eje central de todas las comunicaciones amazónicas entre los países del Grupo Andino que forman parte del Tratado de Cooperación Amazónica; b) propicie la elaboración de un protocolo sobre navegación fluvial comercial de carácter internacional, en los países del Grupo Andino; c) desarrolle programas de capacitación a nivel andino sobre el mejoramiento y el mantenimiento de las vías fluviales y control de tráfico fluvial.

Intercambio de informaciones y transferencia de tecnología en puertos fluviales

- Encargar al Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA) la adopción de medidas tendientes a lograr el intercambio de información y transferencia de tecnologías en el área de infraestructura de los puertos fluviales entre los países miembros, con la finalidad de dar nuevas

opciones de comercialización de los productos de la subregión.

Sistema de transmisión de información mediante el teletexto

- Recomendar a las administraciones facilitar las gestiones para la implementación de este sistema, como un medio eficaz y económico de transmisión de información;
- Solicitar a la Comisión de Comunicación Social y a ASETA la realización de los estudios necesarios, la promoción y la coordinación con las administraciones para la implementación en los países miembros del "Sistema de transmisión de información mediante el teletexto".

Invitación a Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay

- Invitar a través de la JUNAC, a los ministros de obras públicas y transporte de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay para que asistan en calidad de invitados especiales en carácter permanente a las reuniones de ministros de transportes, comunicaciones y obras públicas de los países del Grupo Andino.

Corredor ferroviario intercontinental por la parte central sudamericana

- Apoyar e impulsar las acciones conducentes a la materialización del enlace ferroviario entre las estaciones de Aiquile y Santa Cruz, por la fundamental importancia que tiene la integración física y desarrollo de los países, mediante el Corredor Ferroviario Matarani(Perú)-Santos(Brasil);
- Coadyuvando las acciones que emprende el gobierno alemán, encomendar a la JUNAC, dar a conocer la presente resolución al Banco Mundial y al Banco Interamericano de Desarrollo (BID) a objeto de lograr el financiamiento requerido para la ejecución de esta importante obra.

Puente terrestre interoceánico

- Recomendar la realización del proyecto del puente terrestre interoceánico que comunique los países de la zona del Atlántico hacia la Cuenca del Pacífico, reconociendo su importancia e impacto en la integración del Grupo Andino, y solicitar el apoyo técnico y financiero para la conclusión de los estudios de factibilidad que serán presentados como soporte a las entidades financieras en la búsqueda de los recursos que permitan su ejecución.

LA JUNAC EXAMINA LA RESERVA DE CARGA

En cumplimiento a las directrices presidenciales emanadas durante el IV Consejo Presidencial Andino, la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), convocó una reunión extraordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA), con el fin de examinar entre otros temas, la reserva de carga. En la reunión, celebrada entre el 28 de febrero y el 1º de marzo de 1991, en la sede de la JUNAC, Lima, Perú, participaron autoridades públicas y privadas del transporte acuático de los países del Grupo Andino, así como representantes de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Federación Andina de Consejos de Usuarios (FECUTI ANDINA), y expertos en transporte acuático.

Con el fin de contribuir al examen del tema en referencia, se presentaron seis documentos de trabajo preparados por la ALAMAR, la JUNAC y por las delegaciones de Bolivia, Colombia y Perú. Los dos días subsiguientes a dicha reunión fueron dedicados al desarrollo de un seminario taller de ministros de transportes, comunicaciones y obras públicas, para el cual la CEPAL preparó una intervención (Política marítima). A continuación se enumeran algunos aspectos de la misma que se relacionan con la reserva de carga, tanto las razones para su establecimiento, como para su eliminación:

Justificaciones para el establecimiento de la reserva de carga hace 25 años

Hace un cuarto de siglo la reserva de carga era congruente con la política de desarrollo de muchos países:

1. Un número importante de países latinoamericanos estaban aplicando políticas de "desarrollo hacia adentro" para permitir un proceso de industrialización nacional. Era comunes los aranceles aduaneros altos para proteger las nuevas industrias y otras medidas de sustitución de importaciones. Los fletes marítimos más altos, consecuencia de la aplicación de las reservas, representaron sólo un desincentivo más para las importaciones (que era el caso también de los altos costos portuarios para las importaciones).

2. El transporte marítimo en buques latinoamericanos era una actividad económica importante, especialmente en los países del cono sur, pero los armadores de la región debían competir con armadores de países industrializados que subsidiaron directamente a sus empresas navieras. Para los países latinoamericanos, un subsidio en la forma de una reserva de carga no requería desembolsos directos de las tesorerías nacionales y tenía, en muchos aspectos, el mismo efecto.

3. Era frecuente que las conferencias marítimas, controladas por líneas navieras de los países industrializados, no admitieran como miembros a empresas latinoamericanas. Aun siendo miembros de una conferencia, algunas líneas marítimas latinoamericanas fueron excluidas de ciertos tráficó que la conferencia cubría. Con la reserva de carga, varios armadores de la región pudieron entrar a las

conferencias, ya que navieros extranjeros tenían acceso a la carga reservada si estaban asociados en un *pool* con navieros nacionales.

4. Las exportaciones de muchos países latinoamericanos parecían tener pocos competidores en otras regiones y los fletes ligeramente superiores no ponían en peligro sus mercados. Tampoco tenían gran importancia una baja frecuencia de los servicios marítimos o demoras en llegar al puerto de destino. Mediante la reserva de carga, los países de la región lograban captar una parte mayor de los fletes totales. Además, una parte importante de las exportaciones se transportaba a granel, pero en general los armadores de la región no tenían los buques requeridos para el transporte de estos productos. Con la reserva de carga se incentivaba la adquisición de buques graneleros y de esta manera se captaban más fletes.

Razones para la eliminación de la reserva de carga en 1991

1. En la mayoría de los países latinoamericanos el modelo de desarrollo ha cambiado de un "desarrollo hacia adentro" a un "desarrollo hacia afuera" y están ansiosos de lograr una inserción creciente de sus economías en la economía mundial. A la vez, la economía mundial se ha globalizado y no existe exportación alguna que tenga hoy un mercado asegurado. Los países de la región deben esforzarse en mantener su competitividad en cada mercado. Ningún país mantendrá competitividad en la exportación de un producto a menos que todos los eslabones de la cadena entre el productor y el consumidor sean también competitivos.

2. En el nuevo modelo de desarrollo, los precios de las importaciones asumen un papel clave y es preciso tomar medidas para mantenerlos lo más bajo posible, ya que no sólo afectan directamente al bienestar de los consumidores sino que son insumos importantes en las exportaciones.

3. Los fletes recibidos por navieros latinoamericanos siguen siendo importantes. No obstante, el flete marítimo representa sólo el 10 por ciento del valor de muchos productos. Es preferible perder el flete en vez de perder la venta de la carga transportada, si este es el precio que hay que pagar para mantener la competitividad.

4. La introducción del contenedor ha revolucionado el transporte mundial en las últimas dos décadas e inevitablemente, todo producto que no se transporte en buques especializados o a granel, se transportará en un contenedor si cabe físicamente en él. Este es un campo donde las desventajas de la reserva de carga han sido más evidentes: en América Latina las reservas de carga han contribuido al uso de buques obsoletos y han demorado la introducción masiva de contenedores en el comercio de la región, afectando gravemente la competitividad de las exportaciones, en especial las no tradicionales.

5. El contenedor ha debilitado el poder histórico de las conferencias marítimas y ha generado un ambiente en el transporte marítimo que es mucho más competitivo que en el pasado.

Resolución CAATA Nº IRE-20, sobre la eliminación de la reserva de carga general en la subregión andina

La Primera reunión extraordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático acordó:

1. Recomendar la adopción inmediata de una decisión de la Comisión del Acuerdo de Cartagena que disponga que previo los trámites legales pertinentes, se elimine la reserva de carga general, originada y destinada por vía marítima, dentro de la subregión andina, tanto para los buques de los países miembros como para los de tercera bandera;

2. Respecto de la eliminación de reserva de carga para graneles, se efectuarán las consultas correspondientes a los respectivos gobiernos para determinar si esta carga se incluye o no en la eliminación que se propone en el numeral anterior. En lo que a hidrocarburos y sus derivados se refiere, se excluye de la eliminación de la reserva de carga;

3. Para la adopción de la política de marina mercante, se tendrá como base el documento homónimo preparado por JUNAC.

La política de marina mercante

Con el fin cooperar en los debates y discusiones, la JUNAC presentó un documento titulado La política de marina mercante (Anexo Nº 6 del Acta final de la Reunión). En el, se señala que la política de marina mercante tiene como objetivo general facilitar el comercio exterior e interior de los países miembros, mediante el mejoramiento del transporte y de los servicios marítimos que se ofrecen a los usuarios. En términos específicos, los objetivos de dicha política son: 1) Armonizar las políticas de transporte marítimo con las políticas generales de apertura y los esquemas de competitividad internacional que se están estableciendo para todos los sectores de la economía; 2) Mejorar la competitividad de las empresas de transporte marítimo subregionales; 3) Coordinar las políticas y normas de transporte marítimo de los países miembros, dotándoles de herramientas adecuadas para lograr el equilibrio frente a posibles competencias desleales de terceros países.

Fomento de las empresas navieras de la región

El documento sugiere tres líneas de acción:

1) La adopción de criterios que se ajusten a los nuevos ordenamientos de apertura; en lugar de proteger las banderas nacionales como tales, se debería buscar el fortalecimiento de los empresarios nacionales del transporte marítimo. Para ese fin, deben considerarse:

- El uso de naves de bandera de conveniencia;
- La creación de segundos registros con ventajas fiscales y legislaciones laborales de excepción que constituyan una alternativa de competitividad para los armadores establecidos en la subregión;
- La concesión de créditos a largo plazo para la obtención de buques adecuados;
- La promoción de consorcios y empresas marítimas consolidadas para servicios en la subregión y con terceros países;
- La implementación de una legislación que libere a los armadores de las medidas proteccionistas que afectan su actividad y que se reflejan de modo particular en exigencias de carácter laboral, arancelario y tributario;
- La eliminación de los controles restrictivos y los permisos previos que dificultan la actividad del transporte marítimo;

2) El establecimiento de legislaciones en los países miembros que fijen a las empresas de transporte marítimo reglas del juego claras y estables que les permitan sentar bases de su competitividad y,

3) La racionalización de la utilización de bodegas entre empresas navieras que permitan lograr economías de escala con naves más apropiadas para los tráficos y económicamente más rentables.

Concertación de políticas a nivel regional

Se recomienda cuatro líneas de acción:

1) la sustitución gradual y progresiva de las actuales leyes de reserva de carga, tanto dentro de los países miembros como frente a terceros países, por otros instrumentos legales que permitan a los gobiernos exigir reciprocidades en los servicios de transporte marítimo, cuando las circunstancias así lo impongan. Para ello, deben crearse comisiones de alto nivel nacional y/o subregional que tengan facultades para establecer con agilidad y cuando las circunstancias de las relaciones con terceros países o comunidades de países así lo determinen, reservas transitorias de cargas o reciprocidades en las exclusiones de los tráficos marítimos. En ese sentido, se podría considerar la adopción de principios similares a los contenidos en los Reglamentos del Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea (CEE), relativos a:

- La aplicación de la libre prestación de servicios entre los Estados miembros y entre éstos y terceros países;
- Los que determinan las modalidades de aplicación de los artículos 85 y 86 (sobre competencia) del Tratado de Roma al transporte marítimo;
- Las prácticas tarifarias desleales en los transportes marítimos;
- La acción coordinada con miras a salvaguardar el libre acceso al tráfico transoceánico;

2) La cooperación entre los países de subregión para aunar esfuerzos, promover empresas, intercambiar experiencias y fomentar el desarrollo del transporte marítimo intra y extrasubregional;

3) El establecimiento de políticas comunes de registro de tarifas marítimas y,

4) El fomento de los sistemas de transporte multimodal.

Modernización de puertos y servicios

Se recomienda la privatización y la modernización de los servicios portuarios de los países miembros, con el fin de obtener sustanciales rebajas en las costosas tarifas actuales; agilizar la prestación de los servicios portuarios y permitir las operaciones (atraque, desatraque, estiba y desestiba) bajo condiciones de competitividad entre diferentes puertos y entre empresas estibadoras y de servicios portuarios.

Fortalecimiento de los sistemas de consultas

Se recomienda fortalecer los sistemas de consultas entre los armadores y los usuarios de los países miembros con miras a lograr entendimientos sobre las condiciones económicas del transporte.

CAPACITACION EN TRANSPORTE MULTIMODAL

El Centro TRAINMAR-CHILE, bajo los auspicios de la ALADI, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile y la UNCTAD-TRAINMAR, realizará los siguientes cursos en Valparaíso:

"Curso sobre Transporte Multimodal", del 10 al 12 de abril de 1991.

"Elementos para el desarrollo del transporte multimodal en la región", del 16 al 18 de abril

de 1991. Para mayores informaciones contactar:

Cámara Marítima de Chile, Blanco 869, Valparaíso, Chile, Tel. 253552, Fax 250231.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe
 División de Transporte y Comunicaciones
 Télex: 340295 (Transradio), 441054 (ITT), 240077 (Télex Chile)
 Edificio Naciones Unidas
 Avenida Dag Hammarskjöld
 Casilla 179-D
 Santiago de Chile



IMPRESOS
 VIA AEREA