



## SEMINARIOS SOBRE LOS CAMBIOS ESTRUCTURALES EN LOS PUERTOS Y LA COMPETITIVIDAD DEL COMERCIO EXTERIOR DE AMERICA LATINA Y EL CARIBE

Entre el 13 de enero y el 11 de marzo de 1991, se efectuaron 14 seminarios (en Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Honduras, Guatemala, México, Nicaragua, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela) sobre los cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de los países de América Latina y el Caribe. Fueron organizados conjuntamente por la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) con el apoyo de las autoridades portuarias en cada uno de los citados países. En total asistieron a las presentaciones cerca de 1 100 funcionarios de la administración pública del área marítima, autoridades portuarias, empresarios de compañías navieras y usuarios del transporte marítimo.

Los seminarios tuvieron cuatro propósitos básicos: 1) establecer un marco de referencia sobre las fuerzas de mercado, los servicios, la tecnología y el ambiente legal que están afectando el desarrollo portuario; 2) identificar opciones que se presentan para el desarrollo de la prestación de servicios; 3) proporcionar lineamientos para apoyar la formulación de planes y políticas gubernamentales y empresariales como consecuencia de los cambios estructurales en el sector externo, y 4) identificar posibles acciones de cooperación, tanto en el ámbito gubernamental como empresarial y portuario. Las exposiciones se basaron en el documento preparado por la CEPAL: Cambios estructurales en los puertos y la competitividad del comercio exterior de América Latina y el Caribe (LC/G.1633-P, 1990)

(véase su resumen en el Boletín FAL Nº 85, nov.-dic. 1990).

### **Puertos económicos y eficientes constituyen el mejor aliado para el desarrollo de una región y de la industria naviera nacional**

El Secretario Ejecutivo de la ALAMAR, en sus intervenciones durante los seminarios, abordó la problemática portuaria en los países de América Latina desde el punto de vista naviero. Afirmó que los armadores latinoamericanos están dispuestos a enfrentar el desafío de la apertura económica y cumplir con su función de transportadores del comercio exterior de sus países. Sin embargo, el cumplimiento eficaz de esta función está condicionado por la eficiencia de los servicios suministrados por los puertos de la región.

Agregó que, cuando se evalúa la eficiencia portuaria es necesario tener presente que, si bien la infraestructura es un elemento esencial, la administración y la operación de los puertos también son importantes, al igual que el marco jurídico dentro del cual se producen los servicios portuarios.

Indicó el Secretario Ejecutivo de ALAMAR que: "El negocio del buque es transportar cargas, no perder el tiempo en los puertos. Desde siempre, la industria naviera ha sido predominantemente partidaria del libre comercio, no tanto por convicciones ideológicas, sino por el muy pragmático motivo de que un incremento del movimiento comercial se traducirá inmediatamente en un aumento de la demanda por transporte

marítimo. Por el mismo motivo, la industria tiene un claro interés en reducir todos los obstáculos institucionales y operacionales que dificultan el eficiente fluir de esa cinta transportadora continua que debería ser el transporte internacional".

La posición que sostiene el representante del sector naviero en favor de puertos latinoamericanos más eficientes, encuentra resonancia y pleno respaldo por parte de los demás usuarios del sistema portuario de la región - en especial, los exportadores e importadores. Parecen coincidir que hay que superar obstáculos como la estructura institucional anticuada que regula las actividades del sector, así como el ambiente legal, que no contribuye a la eficiencia de los puertos y está discordante con la realidad del comercio exterior.

Sobre ese particular, cabe notar con beneplácito los esfuerzos institucionales que vienen realizando varios países de la región con el fin de reestructurar y modernizar sus actividades portuarias. Esto se puede constatar a través de acciones concretas que recientemente han emprendido los Gobiernos de Brasil, Colombia, Perú y Venezuela, algunas de las cuales se destacan a continuación.

### **Reforma portuaria en Colombia**

El Congreso de Colombia aprobó la Ley Nº 01 del 10 enero de 1991, mediante la cual se expidió el nuevo estatuto de puertos marítimos. Esta legislación permite tanto las entidades públicas como las empresas privadas constituir sociedades portuarias para construir, mantener



y operar puertos, terminales portuarios o muelles y para prestar todos los servicios portuarios. Tales sociedades podrán establecer las tarifas por el uso de la infraestructura portuaria. En tanto que se liquidará la empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS) en un plazo máximo de tres años, se ha creado la Superintendencia General de Puertos, adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, cuyas principales atribuciones serán las de controlar y vigilar la actividad portuaria, otorgar licencias a los concesionarios y cobrar las contraprestaciones por ellas. En lo que se refiere a la situación de la actual fuerza laboral portuaria, una comisión de promoción del empleo hará acuerdos con el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y con la Corporación Financiera Popular para capacitar a los trabajadores cesantes en oficios alternativos. Se prestará asesoría a los interesados en la búsqueda de empleo y facilidades en la obtención de recursos financieros para que puedan formar sociedades o empresas de operadores portuarios.

### Los puertos peruanos ingresan a una etapa de competitividad

El Decreto Supremo Nº 025-90 TC del 28 de septiembre de 1990 autorizó a la Comisión Controladora del Trabajo Marítimo reorganizar las labores del sector, con el fin de modernizar las operaciones de embarque, descarga y movilización de mercaderías en los puertos peruanos. Se buscará la racionalización laboral

a través de la reducción de casi mil trabajadores, la implantación de turnos más allá de las ocho horas habituales, y el término del "monopolio de los estibadores como únicos individuos encargados de las labores de embarque y desembarque". Se ha previsto modificaciones en la legislación en el sentido de autorizar a las empresas privadas a intervenir en los servicios portuarios, con el objeto de reducir los costos de manipuleo.

### Venezuela elabora un nuevo modelo portuario

Venezuela ha modificado la ley que establece el Instituto Nacional de Puertos y el Consejo Nacional de Puertos, al institucionalizar la posibilidad de crear puertos privados de uso público, así como de uso privado, a través de concesiones especiales con una duración de 50 años para la construcción y administración de puertos. La nueva estructura legal prevé la descentralización de la administración portuaria, sin contemplar la privatización de los puertos existentes. Los muelles y demás obras portuarias son bienes de dominio público y no pueden ser enajenados a los particulares. El sector privado será incorporado en la prestación de los servicios de carga, descarga, movilización y almacenamiento de mercancías y de alquiler de equipos. Se está estableciendo un programa de jubilación voluntaria para los trabajadores portuarios. Se pondrán en funcionamiento tres turnos las 24 horas del día, 365 días del año. Este programa de

regionalización portuaria se iniciará en Puerto Cabello, que moviliza un 62% de toda la carga que pasa por los puertos de Venezuela.

### Desregulación del sistema portuario brasileño

Recientemente el Presidente de la República firmó varios decretos tendientes a desregular los puertos de Brasil y terminar con las leyes restrictivas que han permanecido intactas durante casi 60 años. El Presidente de la Asociación de Comercio Exterior de Brasil ha señalado a fuentes periodísticas que, pese a la eliminación de barreras no arancelarias y las significativas reducciones arancelarias efectuadas el año pasado, las importaciones continúan representando menos de 5% del producto geográfico bruto (PGB). La explicación de este hecho se sitúa en el actual sistema portuario, sostuvo el Presidente de dicha asociación, al destacar la corrupción, la burocracia, los poderosos monopolios sindicales y los equipos de manipulación arcaicos entre los obstáculos a ser superados. "En 1990, 47 000 personas movieron 320 millones de toneladas de carga en todo el sistema portuario nacional, comparado con las 2 000 personas que bastaron en Rotterdam, Holanda, para mover 292 millones de toneladas; los costos del puerto de Santos son casi cinco veces mayores que los de Rotterdam".

## NUEVA VERSION DE LOS INCOTERMS

### INCOTERMS: International Commercial TERMS

EXW, FCA, FAS, FOB, CFR, CIF, CPT, CIP, DAF, DES, DEQ, DDU, DDP.

Los Incoterms definen, dentro del marco de un contrato internacional, las obligaciones recíprocas del vendedor y del comprador ocasionadas por el desplazamiento de mercancías, tomando como base tres elementos fundamentales: los riesgos, los gastos y los documentos. Estos 13 Incoterms han sido elaborados por expertos -comerciantes, banqueros, aseguradores, juristas, transportistas, transitarios, embaladores y especialistas en normas internacionales- de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), organización no gubernamental integrada por numerosas entidades no estatales, entre las cuales se encuentran las cámaras de comercio nacionales y regionales de diferentes países.

La nueva versión de los Incoterms ha sido elaborada a raíz de dos desarrollos recientes en materia de comercio exterior: 1) el creciente uso del intercambio electrónico de datos (IED), y 2) las nuevas técnicas de transporte, en particular la unitización de la carga en contenedores, el transporte multimodal y el

tránsito de vehículos terrestres con autotransbordo (roll-on/roll-off) por vía marítima.

#### Nuevo método en la presentación de los Incoterms

Con el fin de facilitar su lectura y entendimiento, los Incoterms fueron reagrupados en cuatro categorías:

##### 1. Grupo "E", salida

**EXW** Ex Works (...named place)  
En Fábrica (...indicando lugar)

La única responsabilidad del vendedor es la de poner la mercancía (en su establecimiento) a disposición del comprador. El vendedor no es responsable de la carga sobre el vehículo proporcionado por el comprador, salvo acuerdo contrario. El comprador asume todos los riesgos y gastos inherentes al transporte de la mercancía desde el sitio de entrega en origen

hasta el sitio de destino. Este término representa la obligación mínima para el vendedor.

##### 2. Grupo "F", porte principal no cancelado

**FCA** Free Carrier (...named place)  
Franco Porteador (...indicando lugar)

Franco porteador significa que el vendedor cumple con su obligación de entregar la mercancía, junto con su respectiva licencia de exportación, autorizaciones y demás formalidades, al transportador (designado por el comprador). Si el comprador solicita al vendedor entregar la mercancía a una persona, por ejemplo un transitario, que no sea un transportista, se considera con este hecho que el vendedor ha cumplido con sus obligaciones.

**FAS** Free Along Side Ship (...named port of shipment)  
Franco al Costado del Buque (...indicando puerto de embarque)

La transferencia de los riesgos y gastos se hace al costado del buque en el puerto de embarque. De esto se deduce que las formalidades aduaneras de la exportación no son de responsabilidad del vendedor. Es sin duda alguna un Incoterm muy peligroso para el comprador, principalmente si los productos que desea adquirir están supeditados a la licencia de exportación. Por ejemplo, los norteamericanos venden frecuentemente FAS... puerto norteamericano, lo que implica que el comprador tendrá que pagar los gastos aduaneros de la exportación exigidos en los Estados Unidos, y los gastos de cargue sobre el buque.

**FOB Free on Board (...named port of shipment)**  
Libre a Bordo (...puerto de embarque convenido)

Como en FAS, es el comprador quien tiene el control del transporte marítimo, quien selecciona al armador y paga el flete. La transferencia de los riesgos y gastos se hace al pasar la borda del buque (en inglés: "ship's rail"). Por lo tanto, las formalidades aduaneras de exportación le competen normalmente al vendedor. La transferencia del riesgo, así como el reparto o división del gasto entre comprador y vendedor, se efectúa en el momento en que la carga pase por la borda del buque.

En la práctica, el reparto de los gastos necesita una especificación más concreta que la que proporciona el Incoterm FOB. Por esta razón, se usan términos aclaratorios tales como "liner terms" (los de las navieras con servicio regular), que incluyen todos los costos de carga y descarga en el flete que paga el comprador; FIO ("Free in and out"), de acuerdo a los cuales es el expedidor (el vendedor) quien asume los costos de carga y descarga; o ajustar el reparto de gastos a los usos del puerto en que se está realizando el embarque. Existe también la cláusula llamada "FOB arrumado", que exige al expedidor cargar con los gastos de embarque, sin que se determine cuál es el punto de transferencia del riesgo. En este último caso es preferible especificar "gastos de estiba por cuenta del vendedor" si no se desea trasladar la transferencia del riesgo a la bodega del buque.

### 3. Grupo "C", porte principal cancelado

**CFR Cost and Freight (...named port of destination)**  
Costo y Flete (...indicando el puerto de destino convenido)

El CFR es similar al FOB, con la única diferencia de que el flete marítimo es pagado por el vendedor - quien tiene la potestad del transporte marítimo. Se observa de paso que los problemas de carga en el puerto de origen - tan complejos en FOB - están facilitados en el

CFR, ya que en la totalidad de las operaciones los gastos son asumidos por el vendedor.

**CIF Cost, Insurance and Freight (...named port of destination)**  
Costo, Seguro y Flete (...indicando el puerto de destino convenido)

Este término es idéntico al CFR, con la obligación adicional para el vendedor de suministrar un seguro marítimo contra el riesgo de pérdida o de avería de la mercancía durante su transporte marítimo. Se trata de un seguro en condiciones FPA (salvo de averías particulares) sobre el valor CIF + 10%, obligación mínima del vendedor. Es éste quien paga la prima, pero la mercancía viaja por cuenta y riesgo del comprador, y la situación de la transferencia del riesgo (paso de la borda del buque en el puerto de embarque) es la misma que en FOB y CFR.

**CPT Carriage Paid To (...named place of destination)**  
Porte Pagado Hasta (...indicando lugar de destino)

Como indica el nombre, el vendedor paga el porte hasta el lugar de destino convenido. El riesgo de pérdidas o averías, así como cualquier costo adicional debido a incidentes ocurridos con posterioridad a la entrega de la mercancía en custodia del transportista, es traspasado del vendedor al comprador. Si varios transportistas son utilizados en forma sucesiva hasta el lugar de destino convenido, el riesgo se traspasa al comprador en el momento en que el primero recibe la mercancía en custodia.

**CIP Carriage and Insurance Paid To (...named place of destination)**  
Porte y Seguro Pagados Hasta (...indicando lugar de destino)

Este término es idéntico al anterior, pero a parte de las obligaciones previstas en el CPT, el vendedor también debe preocuparse de contratar el seguro contra los riesgos de avería o de pérdida de la mercancía durante el transporte. El vendedor establece las condiciones del contrato de transporte y paga el flete y la prima del seguro.

### 4. Grupo "D", llegada

**DAF Delivered at Frontier (...named place of delivery at frontier)**  
Entregado en Frontera (...lugar convenido en la frontera)

El traspaso de los riesgos y gastos se hace en el paso de frontera. Este debe indicarse cuidadosamente e incluir detalles complementarios. El vendedor paga los gastos y asume los riesgos hasta la frontera. Si se ha convenido sufragar los costos del seguro, se recomienda tanto al vendedor como al comprador ponerse de acuerdo para que uno de los dos tome el seguro sobre la totalidad del trayecto. Las formalidades aduaneras de exportación corresponden al vendedor; los trámites aduaneros de importación y el pago de los gravámenes e impuestos de aduana los asume el comprador.

**DES Delivered Ex Ship (...named port of destination)**

Entregado En Buque (...indicando el puerto de destino convenido)

Es el vendedor quien selecciona la naviera, paga el flete y asume los riesgos del transporte marítimo. El traspaso de los gastos y de los riesgos se hace a bordo del buque en el puerto de destino convenido, de manera que permita el descargue de la mercancía del buque por los medios adecuados a la naturaleza de ésta.

**DEQ Delivered Ex Quay (...duty paid named port)**  
Entregado En Muelle (...impuestos de aduana pagados, indicando puerto)

Como su nombre indica, este término significa que la transferencia de los riesgos y gastos ocurre cuando el vendedor pone a disposición del comprador la mercancía, con impuestos pagados, sobre el muelle del puerto convenido. Las formalidades de desaduanamiento en el país de importación, así como el pago de los derechos e impuestos exigibles a la importación, corren a cargo del vendedor.

**DDU Delivered Duty Unpaid (...named place of destination)**  
Entregado Derechos por Pagar (...indicando puerto de destino)

Este Incoterm significa que el vendedor ha cumplido con la obligación contractual, una vez que la mercancía se encuentra a disposición del comprador en un lugar convenido dentro del país de importación. Los respectivos costos y riesgos los asume el vendedor (excepto impuestos y cobros aduaneros). El comprador debe asumir cualquier costo adicional que se derive de la demora en el desaduanamiento.

**DDP Delivered Duty Paid (...named place of destination in the country of importation)**  
Entregado libre de derechos (...indicando lugar de destino convenido en el país de importación)

A la inversa del término "en fábrica", este Incoterm, cuando está seguido por una leyenda que indique el establecimiento del comprador, denota el otro extremo, la obligación máxima del vendedor. Es el vendedor quien hace todo, incluso el desaduanamiento de la importación y el pago de los derechos e impuestos exigibles. La transferencia del riesgo y de los gastos se hace a la entrega de la mercancía en el domicilio comercial del comprador o a la vista. Salvo estipulación contraria, el descargue es a cargo del vendedor.

Para obtener informaciones adicionales sobre los Incoterms, sírvase consultar las publicaciones de la Cámara de Comercio Internacional (CCI), tales como *INCOTERMS 1990*; o bien *El manual de distribución de las mercancías para la exportación*, vols. 1 y 2 (financiado por el Gobierno de los Países Bajos), Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT, 1988.

# PROGRAMA DE ENTRENAMIENTO DE LA UNCTAD SOBRE TRANSPORTE MARITIMO

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) ha programado diversos cursos en los países de América Latina y el Caribe, los que abordarán los siguientes temas:

- **Puertos** (planificación portuaria; operaciones portuarias para supervisores; el puerto y sus usuarios; administración de las operaciones de carga general; análisis del rendimiento en el puerto de atraque; administración de las operaciones de un terminal de contenedores; administración financiera en los puertos; gestión del mantenimiento de equipo; almacenamiento y depósito de carga; administración de puertos pequeños; uso de sistemas de información computarizada en los puertos; mejoramiento de la gestión de supervisión; tarificación portuaria).
- **Legislación marítima** (aspectos legales de las operaciones comerciales marítimas; fraude documentario marítimo; aspectos jurídicos de fletamentos).
- **Transporte marítimo** (administración de una flota de buques portacontenedores; control de costos en administración de empresas navieras; utilización de sistemas de información computarizada en la administración del transporte marítimo; administración de agencias navieras; aspectos financieros del transporte marítimo para ejecutivos no especializados).
- **Transporte multimodal** (transporte multimodal para administradores de niveles superiores y medios; aspectos prácticos de los servicios de transitarios; distribución

internacional: fletamento de buques graneleros; taller para encargados de operaciones de transporte multimodal; cuestión de política en el transporte multimodal; seminario intensivo sobre el transporte multimodal para ejecutivos de categoría superior)

- **Otros** (planificación estratégica para ejecutivos navieros; administración de las operaciones de carga general; desarrollo de terminales de contenedores; equipos portuarios: políticas, gestión y mantenimiento).

Para mayores antecedentes, fechas y lugares de realización, sírvase comunicarse con los Centros TRAINMAR o contraparte nacional en los siguientes países:

- Centro TRAINMAR - Argentina, Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Reconquista 384, Piso 2, Buenos Aires 1003, ARGENTINA.
- **Ministerio de Defensa Nacional; Subsecretaría de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres;** Plaza Avaroa, Piso 6, La Paz, BOLIVIA.
- Centro TRAINMAR - Brasil, ABEP, Rua Acre 90, 5º andar, CEP 20081, Rio de Janeiro, BRASIL.
- Centro TRAINMAR - Chile, Cámara Marítima de Chile, Blanco 869, Valparaíso, CHILE.
- **Empresa Puertos de Colombia (COLPUERTOS),** Apartado Aéreo 13037, Bogotá, COLOMBIA.
- Centro TRAINMAR - Costa Rica, Este del Cine Magaly, San José, COSTA RICA.

- Centro TRAINMAR - Ecuador, Dirección General de Intereses Marítimos, Exposición 108, Quito, ECUADOR.
- Centro TRAINMAR El Salvador, Edificio Torre Roble, Blvd. Los Héroes, San Salvador, EL SALVADOR.
- Centre TRAINMAR - Caraïbes, Gare Maritime - PB 485, Pointe à Pitre, Cedex, GUADELOUPE.
- Centro TRAINMAR - Guatemala, Comisión Nacional Portuaria, 11 Calle 3-49, Guatemala, GUATEMALA.
- Centre TRAINMAR - Haiti, Autorité Portuaire Nationale, Boulevard La Saline, Port-au-Prince, HAITI
- Centro TRAINMAR - Honduras, Empresa Nacional Portuaria, Apartado 18, Puerto Cortes, HONDURAS.
- Jamaica Maritime Training Institute, Palisades Park, C.S.O. 8081, Kingston, JAMAICA.
- Centro TRAINMAR - México, Dirección General de Puertos y Marina Mercante, - SCT, Municipio Libre 377 - Piso 1 B, México, D.F., MEXICO.
- Centro TRAINMAR - Nicaragua, Edificio Plaza España, 4º Piso, Managua, NICARAGUA.
- Centro TRAINMAR - Perú, INFOCAP, Terminal Marítima de Callao, Apartado Postal 260, Callao, PERU.
- Centro TRAINMAR - Uruguay, CENFOCAP, Rambla 25 de agosto de 1825 N° 160, Montevideo, URUGUAY.
- Centro de Capacitación Marítima A.C., Pte. Yanes a Tracabordo, Edificio Dillon -7D, Caracas 1011, VENEZUELA.

## CURSO "STRATSHIP" SOBRE PLANIFICACION ESTRATEGICA PARA EJECUTIVOS DE COMPAÑIAS NAVIERAS

Entre el 30 de septiembre y el 5 de octubre de 1991, el Centro TRAINMAR-Chile realizará el Curso "STRATSHIP" sobre Planificación Estratégica para Ejecutivos de Compañías Navieras, (una combinación de exposiciones, lecturas, ejercicios en clase y juego de simulación computacional). Su

objetivo será dar a conocer las técnicas para desarrollar un plan estratégico; aplicar metodología en una situación de administración simulada; apreciar y analizar los resultados de decisiones estratégicas adoptadas.

El valor del curso es de 600 dólares que incluye material didáctico.

Para mayores informaciones, sírvase consultar al coordinador del Centro TRAINMAR-Chile, Cámara Marítima de Chile, Blanco 869 Valparaíso, Chile, Fono: (56-32) 215187; FAX: (56-32) 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