



CEPAL

Año XV - Nº 89
Julio-agosto 1991

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



F

A

L

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



United Nations Library Geneva



0 100 477

CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DE LOS EMPRESARIOS DE TERMINALES DE TRANSPORTE EN EL COMERCIO INTERNACIONAL

Del 2 al 19 de abril de 1991 se celebró en Viena, Austria, la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional. Participaron representantes de 48 países (cinco entre ellos de América Latina), además de observadores representantes de 18 organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

La aludida Conferencia culminó con la adopción del Convenio de las Naciones Unidas sobre la Responsabilidad de los Empresarios de Terminales de Transporte en el Comercio Internacional, el que deberá permanecer abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, hasta el 30 de abril de 1992.

Consideraciones para la elaboración del Convenio

Los Estados contratantes consideraron los problemas creados por la incertidumbre acerca del régimen jurídico aplicable a las mercaderías objeto de transporte internacional, cuando no están a cargo del porteador ni de los interesados en la propiedad de la carga, sino a cargo del "empresario de una terminal de transporte en el comercio internacional" (en adelante denominado "empresario"). En ese sentido, se proponen facilitar la circulación de las mercaderías mediante el establecimiento de normas uniformes sobre la responsabilidad por la pérdida o el daño de esas mercaderías, o por el retraso en su entrega, mientras están a cargo del empresario y no están amparadas por las leyes de transporte basadas en los convenios aplicables a los diversos modos de transporte.

Ambito de aplicación y período de responsabilidad

El Convenio se aplicará a los servicios relacionados con el transporte (el almacenamiento, el depósito, la carga, la descarga, la estiba, el arrumaje, el entablado y el trincado). El período de responsabilidad a que responderá el empresario será desde el momento en que éste se haga cargo de las mercaderías hasta el momento en que las ponga en poder o a disposición de la persona facultada para recibir las. Si el empresario no pone las mercaderías en poder o a disposición de la persona facultada para recibir las dentro de un plazo de 30 días consecutivos contados desde la fecha expresamente acordada o, a falta de tal acuerdo, dentro de un plazo de 30 días consecutivos después de haber recibido de esa persona una solicitud de entrega de las mercaderías, la persona facultada para presentar una reclamación por pérdida de las mercaderías podrá considerarlas perdidas.

Limitación de la responsabilidad

La responsabilidad del empresario por los perjuicios resultantes de la pérdida o el daño de las mercaderías estará limitada a una suma que no exceda de 8,33 unidades de cuenta (derecho especial de giro) por kilogramo de peso bruto de las mercaderías perdidas o dañadas. Cuando la pérdida o el daño de una parte de las mercaderías afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta el peso total de las mercaderías perdidas o dañadas y de las mercaderías cuyo valor haya resultado afectado para determinar el

límite de responsabilidad. El retraso en la entrega de las mercaderías estará limitado a una suma equivalente a dos veces y media la remuneración que deba pagarse por sus servicios con respecto a las mercaderías que hayan sufrido retraso, pero no excederá de la cuantía total de la remuneración debida por remesa de que formen parte esas mercaderías.

Derechos de garantía sobre las mercaderías

El empresario tendrá un derecho de retención sobre las mercaderías por los gastos y los créditos devengados respecto de los servicios prestados, tanto durante el período que responda de ellas como posteriormente. El empresario podrá, en la medida en que lo autorice la ley del Estado en que se encuentran las mercaderías, vender la totalidad o parte de las mercaderías sobre las que haya ejercido el derecho de retención a fin de obtener la suma necesaria para el cobro de su crédito. Este derecho de venta no se aplica a los contenedores, paletas u otros elementos de transporte o embalaje análogos que son de propiedad de una persona que no es el porteador ni el cargador y en los que figura claramente la marca de su propiedad.

Convenios internacionales de transporte

El presente Convenio no modificará los derechos ni las obligaciones que resulten de un convenio internacional relativo al transporte internacional de mercaderías con fuerza

obligatoria en un Estado que sea parte en el presente Convenio, o de cualquier ley de ese Estado por la que se dé efecto a un convenio relativo al transporte internacional de mercaderías.

Entrada en vigor

El presente Convenio entrará en vigor el primer día del mes siguiente a la expiración del plazo de un año contado desde la fecha en que haya

sido depositado el quinto instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión.

Para una lectura cabal del Convenio véase el documento de la Asamblea General de Naciones Unidas N° A/CONF.152/13 del 18 de abril de 1991.

V CONSEJO PRESIDENCIAL ANDINO

Entre el 17 y el 18 de mayo de 1991, se celebró en Caracas, Venezuela, el Quinto Consejo Presidencial Andino, que contó con la participación de los Presidentes de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela. Constataron con satisfacción que las acciones emprendidas por los órganos e instituciones subregionales en la ejecución de las Directrices Presidenciales contribuyen al fortalecimiento del proceso de integración del Grupo Andino en un contexto de apertura, eficiencia y competitividad.

Decisiones adoptadas sobre el comercio intrasubregional

- Reiterar el objetivo central de profundizar la integración subregional, mediante la aceleración de la conformación del Mercado Común Andino en el presente quinquenio, lo cual exige culminar la constitución de la Zona de Libre Comercio Subregional al 31 de diciembre de 1991, definir el Arancel Externo Común, con criterios de eficiencia y competitividad, en el segundo semestre del presente año y completar el diseño del programa integral de armonización de políticas macroeconómicas en 1992;
- Señalar que, si bien se removieron obstáculos que dificultaban el proceso de integración y particularmente el comercio, subsisten incumplimientos que deben ser eliminados, total e inmediatamente, en cuanto afecten el comercio intrasubregional;
- Constatar que el Ecuador adhiere a los compromisos de aceleración de la conformación de la Zona de Libre Comercio Andino en los siguientes términos:
1) Acelerar el Programa de Liberación para los productos de la desgravación automática, haciendo efectiva una rebaja del 50 por ciento el 31 de diciembre de 1991 y el otro 50

por ciento el 30 de junio de 1992, sobre el arancel nacional vigente;

2) Eliminar, al igual que los demás países, el Régimen de Comercio Administrado al que hace referencia la Disposición Transitoria del Acuerdo de Cartagena y, a más tardar, al 30 de junio de 1991, la Nómina de Reserva.

- Disponer que el Arancel Externo Común, a definir este año, refleje un margen de preferencia razonable a la producción subregional, compatible con las políticas de apertura, que contribuya a una inserción competitiva en la economía mundial. En este sentido, el Arancel Externo Común deberá contemplar los criterios de uniformidad que permita la apertura comercial de las economías andinas con el resto del mundo y servir de base para la definición de un margen de preferencia en favor de la producción latinoamericana.
- Con el objeto de dar cumplimiento a las disposiciones del Acta de La Paz relacionadas con la lista de excepciones, instruir a sus Cancilleres a que en el próximo Consejo Presidencial Andino a celebrarse en Colombia, presenten a su aprobación un cronograma de eliminación gradual del residual del Conjunto de las listas de excepciones, a partir del 1° de enero de 1992, para que todos los países puedan llegar a su eliminación a más tardar el 31 de diciembre de 1995.
- Anotar que la desgravación que apliquen los países hasta diciembre de 1991 se hará sobre los aranceles nacionales vigentes en la fecha.

Decisiones adoptadas sobre el transporte y las comunicaciones

- Aprobar la decisión de establecer un espacio de "cielos abiertos" consistente en el

otorgamiento irrestricto de todas las libertades del aire, a nivel intrasubregional, a favor de las líneas aéreas de los países miembros. Instar a las empresas aéreas de dichos países a que formen un consorcio, previo a su integración;

- Decidir que los países miembros concederán derechos de tráfico aéreo de quinta libertad en vuelos regulares y establecerán las condiciones para la realización de vuelos no regulares de pasajeros que se realicen entre países de la Subregión y terceros países. Esos derechos se concederán en las condiciones que se acuerden en negociaciones bilaterales o multilaterales que deberán iniciarse y, en lo posible concluirse antes del 31 del diciembre de 1992, manteniendo el principio de equidad y bajo fórmulas adecuadas de compensación.
- Instruir la realización de los estudios necesarios para la modificación del Acuerdo Constitutivo de la Organización Andina de Telecomunicaciones por Satélite (OATS), con el objeto de permitir la contratación de servicios satelitales extrasubregionales y la participación de otras empresas;
- Instruir a las instituciones nacionales competentes a garantizar la libre circulación de mercancías y pasajeros en el transporte internacional por carretera dentro de la subregión, para el cumplimiento de las normas comunitarias sobre esta materia.

Próxima Sede

- Acoger la invitación del Gobierno de Colombia, para que la próxima reunión - VI Consejo Presidencial Andino, se celebre en ese país, en diciembre de 1991.

LA FACILITACION DEL INTERCAMBIO ELECTRONICO DE DATOS (IED)

Lo más común que puede ocurrir a una empresa que desea ampliar su posibilidades de negocios al utilizar el IED, es encontrarse con una gama de sistemas disponibles para enlazar sus computadoras con las de sus socios comerciales. Si la interconexión se da entre empresas de un mismo país que utilizan sistemas afines, por lo general no se anticipa mayores problemas. Sin embargo, a nivel internacional, si el tipo de comunicación y el equipamiento utilizado en el intercambio de información no son plenamente compatibles, eso puede significar pérdida de tiempo y dinero para el usuario del IED.

Frente al creciente número global de usuarios del IED de un lado, y la ausencia de un "lenguaje" uniforme de otro, han proliferado los

servicios de asesoría computacional de terceros, tales como centros de intercambio u otras redes de informaciones, a quienes el usuario del IED debe recurrir y pagar onerosos cobros para que se efectúen las múltiples conversiones necesarias.

El rol de las Naciones Unidas en la facilitación del IED

El EDIFACT - *Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport* - (para mayores informaciones, véase artículo en el Boletín FAL N° 79, Nov.-dic. 1989) - es uno de los logros del Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional de

la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), un organismo auxiliar del Comité de Desarrollo del Comercio que, según su mandato, "facilitará el comercio y los transportes internacionales fomentando la racionalización de los procedimientos comerciales y la utilización efectiva para este fin de sistemas de tratamiento y transmisión automáticos de datos, ya sea por procedimientos electrónicos o de otra clase".

A lo largo de más de 20 años los objetivos del Grupo de Trabajo han consistido en agilizar trámites poco flexibles y costosos, reducir los requisitos excesivos en cuanto a los datos exigidos y desarrollar datos normalizados para representar los elementos de información de todas las partes interesadas.

Las partes interesadas están representadas por medio de sus RELATORES en la labor de desarrollo del EDIFACT, en el marco del Grupo de Trabajo (WP.4) y su reunión de expertos en elementos de datos e intercambio automático de información (GE.1). En su 33º Período de Sesiones (Ginebra, del 11 al 15 de marzo de 1991) el Grupo nombró cinco relatores EDIFACT que representan Norte América, Europa Occidental, Europa Oriental, Japón y Singapur, Australia y Nueva Zelanda.

Como se puede notar, América Latina aún no cuenta con un representante a fin de velar por el desarrollo ordenado del IED en la región y la adaptación de procedimientos de comunicaciones plenamente compatibles con el EDIFACT. Para tal fin, considérase provechoso que los países se pusieran de acuerdo con el fin de proponer un relator regional que les represente ante el Grupo de Trabajo (WP.4), como lo han hecho otras regiones o áreas. El relator EDIFACT para América Latina podría ser una persona vinculada a la telemática (telecomunicaciones e informática), del sector público o del sector privado, quien debería contar con el respaldo de las autoridades gubernamentales.

Desarrollos recientes sobre el EDIFACT en Asia y el Pacífico

Ultimamente, el IED ha experimentado un auge extraordinario en los países de Asia y el Pacífico. Por ejemplo, en Singapur, hace menos de un año se estableció un Comité para coordinar el desarrollo del IED. Para asegurar la infraestructura de apoyo a las aplicaciones del IED en todo el país, cuentan con el Sistema TRADENET, que utiliza los estándares EDIFACT.

La primera etapa del Sistema TRADENET contempla facilitar el enlace entre los exportadores, importadores y transitarlos con las autoridades gubernamentales vinculadas al comercio exterior, tales como las administraciones de aduanas y fiscales. En enero de 1991, más de 90% de las declaraciones de exportaciones e importaciones (240 mil declaraciones/mes) habían sido sometidas al TRADENET. Cerca de 95% de esas declaraciones fueron procesadas en apenas 15 minutos.

Por otra parte, en Australia y en Nueva Zelanda, una vez nombrado un relator

representante al Grupo de Trabajo (WP.4), se identificaron varias áreas claves de funcionamiento, y con posterioridad, se designaron coordinadores para cada área, quienes trabajan directamente con grupos de usuarios de IED en el desarrollo del EDIFACT. Según informa el Boletín de Facilitación de la CEPE, de 10 de abril de 1991, "el uso de los estándares EDIFACT es ahora bien aceptado en estos dos países y se estima que el número de usuarios ya ultrapasa los 5 000". Varios mensajes en EDIFACT están siendo probados por diversos usuarios, entre los cuales figuran el Gobierno, las empresas navieras, las autoridades portuarias, y más recientemente tanto el sector minorista como mayorista.

Además, el Gobierno de Australia ha manifestado públicamente su apoyo a los estándares EDIFACT. Una red nacional de IED ha sido establecida entre el servicio de aduanas, las compañías navieras, las líneas aéreas, los transitarios, las autoridades portuarias y los operadores de terminales de carga. Todos participan en un período de pruebas que abarca, en particular, el movimiento de carga de exportación e importación.

REUNION DE EXPERTOS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DEL CONO SUR

Entre el 17 y el 19 de junio de 1991, se realizó en Asunción, Paraguay, la Reunión de Expertos preparatoria de la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur que contó con la participación de las delegaciones oficiales de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. En calidad de observadores asistieron los representantes de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carreteras (ALATAC), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la Unión de Transportistas Internacionales (UTI) y diversas empresas y organizaciones vinculadas al transporte.

Estado actual de algunos acuerdos firmados con anterioridad

Acuerdo 1.6 (XVI) - Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre: Las delegaciones de

Argentina, Brasil y Bolivia informaron que el Convenio se encuentra plenamente vigente en sus territorios, mientras que en Chile y Uruguay ya fueron dictados los decretos nacionales y su publicación en los diarios oficiales deberá ocurrir en los próximos 30 días, informaron sus respectivas delegaciones. Por su parte, las delegaciones de Paraguay y Perú informaron que en breve plazo se dictará el decreto nacional pertinente a la implementación del aludido Convenio.

Acuerdo 1.53 (XVI) - Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional y las Normas sobre Responsabilidad Civil del Porteador Terrestre (CRT): La delegación de Bolivia informó que su Parlamento Nacional había aprobado el Convenio, y que por lo tanto, ya se encuentra vigente. Las demás delegaciones informaron que la ratificación de este Convenio está pendiente de

procedimientos internos en cada uno de los países. Además, los expertos aprobaron un borrador de acuerdo a ser considerado en la próxima Reunión de Ministros, que solicita a la ALADI elaborar un estudio sobre la validez y juridicidad de la suscripción del referido Convenio como un Acuerdo de Alcance Parcial en el marco del Tratado de Montevideo de 1980.

Transporte multimodal

En el plenario de la Comisión, después de analizar el informe de la Subcomisión Transporte Multimodal, se decidió encomendar a la ALADI y a la CEPAL, la elaboración de un diagnóstico sobre las actuales prácticas internacionales en la materia y sobre la identificación de las dificultades existentes en el Cono Sur para el desarrollo del transporte multimodal.

COORDINACION DE FOROS DE COOPERACION Y DE INTEGRACION

En la reciente reunión preparatoria de la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, pudo apreciarse la importancia de lograr una mayor coordinación del tratamiento de temas específicos entre los múltiples foros de integración y de cooperación que existen en América Latina. Para dar un ejemplo, en la actualidad algunos aspectos aduaneros del transporte se están tratando en los siguientes foros:

1 Los acuerdos de integración bilateral Argentina-Brasil.

2 El Mercado Común del Cono Sur (MERCOSUR): Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay.

3 La Comisión Permanente de Transporte de la Cuenca del Plata: Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay.

4 La Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

5 El Grupo Andino: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela.

6 La Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI): todos los países mencionados anteriormente, más México.

Además de estos seis foros, el tema también es pertinente en el contexto de las Reuniones de los Directores Nacionales de Aduana de los Países Latinoamericanos, España y Portugal. Asimismo, es probable que tome importancia en las reuniones del Tratado de Cooperación Amazónica, que reúne una parte importante de los países mencionados, además de Guyana y Surinam.

La búsqueda de acuerdos separados en una media docena de foros sobre un mismo tema específico, como el diseño de un formulario aduanero para acompañar mercancías en tránsito aduanero, conducirá inevitablemente a conflictos entre las recomendaciones y acuerdos adoptados y obstaculizará la adopción de

medidas que contribuyan a la integración latinoamericana. El problema se agrava por el hecho de que frecuentemente los gobiernos envían diferentes representantes a los distintos foros y que todos tienen diferentes puntos de vista respecto de un mismo tema.

Es preciso que los diversos foros tomen conciencia sobre el problema que ha surgido y que cada foro refiera el análisis de temas técnicos específicos al foro más representativo y apropiado, aumentando de esa manera la probabilidad de que los acuerdos adoptados se apliquen en la realidad.

VI CONFERENCIA INTERAMERICANA DE TELECOMUNICACIONES (CITEL)

Entre el 23 y 27 de septiembre de 1991, ha sido convocada la VI Conferencia Interamericana de Telecomunicaciones (CITEL), evento regional a realizarse en Santiago de Chile, en el marco de la Organización de los Estados Americanos (OEA). Esta conferencia que se realiza cada cuatro años, es un foro intergubernamental cuyo fin es analizar la problemática que incide en el

desarrollo de las telecomunicaciones regionales y brinda la oportunidad para que las máximas autoridades de telecomunicaciones de los países miembros de la OEA, tomen, en representación de los gobiernos, las decisiones para orientar dicho desarrollo hacia la consolidación de una infraestructura regional de telecomunicaciones, acorde con los niveles de

eficiencia que requiere el proceso de desarrollo regional y la comunidad de América y el Caribe.

Para mayores antecedentes sírvase contactar a: Subsecretaría de Telecomunicaciones, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Amunátegui 139, Santiago de Chile, Fono: 72-5210, Fax: 699-5138, Télex: 34-1156 Subtelck.

PROGRAMAS DE ESTUDIOS EN LA UNIVERSIDAD MARITIMA MUNDIAL (UMM)

La Universidad Marítima Mundial con sede en Malmö, Suecia, desde su fundación en julio de 1983, ha formado cerca de 700 profesionales (129 de América Latina y el Caribe) de más de 100 países de la comunidad marítima internacional.

La UMM fue establecida mediante la Resolución A.501 (XII) adoptada en la Décimosegunda Asamblea de la Organización Marítima Mundial, en 1981, al reconocer la grave deficiencia de personal marítimo especializado en los países en desarrollo en las áreas de gestión, entrenamiento y seguridad marítima.

Programas de estudios ofrecidos

La Universidad ofrece siete programas de estudios a nivel de post grado en administración marítima general; administración portuaria y naviera; administración de seguridad marítima

(náutica); administración de seguridad marítima (ingeniería marina); educación marítima y entrenamiento (náutica); educación marítima y entrenamiento (ingeniería marina) y gestión técnica de empresas navieras. Los cursos son dictados en inglés, el idioma marítimo internacional. Además, la Universidad ofrece cursos en ese idioma previo al inicio del programa académico, a los estudiantes que necesitan mejorar su habilidad lingüística. La duración de cada programa es de 2 años o 4 semestres y culmina con una mención en maestría en ciencia.

Requisitos para admisión al programa de administración portuaria y naviera

- Educación superior o combinación de una vasta experiencia en navegación ejerciendo como oficial en el campo marítimo;

- Personal a ser nombrado o que ya se encuentra desempeñando funciones en la administración pública, empresas navieras, administración portuaria y otras entidades marítimas comerciales. Es importante que cada postulante sea nombrado o respaldado por la administración pública competente en su país.

Para obtener mayores informaciones sírvase contactar a:

World Maritime University, P.O. Box 500, S-201 24 Malmö, SUECIA; Cable: UNIVMAR Malmoe;

Fax: +46 40 12 84 42 o bien el Representante Residente del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo en su país.

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