



PRIMERA CONFERENCIA SUDAMERICANA DE TRANSPORTE POR CARRETERA

Entre los días 20 y 22 de abril de 1982 se realizará en Montevideo la Primera Conferencia Sudamericana de Transporte por Carretera, convocada por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), que cuenta con el auspicio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Uruguay y la colaboración de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), el Banco Mundial (BIRF), la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) y la Comisión Económica para Europa (CEPE).

Dicha conferencia, cuyo tema central es "La cooperación internacional en el transporte por carretera en Sudamérica", tiene por objeto analizar la situación actual de ese modo de transporte en sus diferentes aspectos, a fin de favorecer la aplicación en el ámbito regional de disposiciones que permitan facilitar los procedimientos aplicables al transporte internacional y fortalecer sus instituciones.

Han sido invitados a tomar parte en esta reunión los Ministros de Transporte de los países sudamericanos y altos funcionarios del sector público, así como autoridades internacionales en la materia. Por parte de la IRU, participarán en la conferencia las asociaciones adheridas a ese organismo, tanto de Sudamérica como de otras regiones del mundo.

El programa general es el siguiente:

Lunes 19 de abril - 15:00 a 19:00 horas. Inscripciones en el local de la Conferencia, Centro de Conferencias del Palacio Municipal, Avenida 18 de Julio, entre Ejido y Santiago de Chile.

Martes 20 de abril - 10:00 horas. Acto inaugural.

11:00 horas. Primera sesión plenaria. Tema único: La cooperación internacional en el transporte por carretera en Sudamérica. Expositores: Representantes de la IRU y de los organismos internacionales patrocinadores.

15:00 horas. Primera sesión técnica. Tema 1: El transporte como recurso económico. Expositores: IRU y Banco Mundial. Tema 2: El transporte por carretera y el

consumo energético. Expositores: IRU y representante del Brasil.

Miércoles 21 de abril - 10:00 horas. Segunda sesión técnica. Tema 3: Facilitación del transporte internacional. Expositores: IRU y representante de la ALADI. Tema 4: Tránsito Aduanero Internacional - Convenio TIR. Expositores: Señores Jean Duquesne (CEPE) e Ignacio Echevarría (CEPAL).

15:00 horas. Tercera sesión técnica. Tema 5: El contrato de transporte de mercancías (CMR) y otros convenios internacionales. Expositores: Señores Jean Duquesne (CEPE) y representante de la IRU. Tema 6: Pesos y dimensiones de vehículos. Expositores: IRU y representante de la Argentina.

Jueves 22 de abril - 10:00 horas. Segunda sesión plenaria. 11:30 horas. Acto de clausura.

13:00 horas. Almuerzo ofrecido a las delegaciones por el Sr. Ministro de Transporte y Obras Públicas del Uruguay.

Durante el período de sesiones técnicas, los Ministros y altos funcionarios del sector público asistentes a la conferencia serán invitados a participar en comisiones especiales en que se considerarán temas de su responsabilidad inherentes a la facilitación y al fortalecimiento institucional del transporte.

Las exposiciones se harán en español, inglés y francés y habrá interpretación simultánea.

La correspondencia con el país sede deberá dirigirse a: Primera Conferencia Sudamericana de Transporte por Carretera

Comité Nacional de Apoyo

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Rincón 561, 8º piso, Montevideo, R.O. del Uruguay.

Telex: DINATRA UY 6518; teléfonos 91.5361/90.65.71 o 90.65.72.

CARDIS: UNA SOLUCION AL PAPELEO

Como se ha señalado en repetidas oportunidades en las páginas de este boletín, uno de los problemas que requieren soluciones más prioritarias en el campo de la facilitación es el relativo al papeleo derivado de los procedimientos para documentar las transacciones del comercio y transporte internacional.

Este proceso resulta oneroso por dos motivos: 1) por el costo que significa preparar e imprimir la documentación en

estada de barcos y aviones en los puertos y aeropuertos mientras se espera el arribo de dicha documentación por correo, la que luego, debe ser procesada manualmente.

El elevado costo agregado de estos factores quedó de manifiesto en los estudios realizados por varios organismos internacionales y nacionales a comienzos del decenio pasado.¹ Hoy se sabe, sin embargo, gran parte de ese costo evitable. En efecto, como se demostró en el estudio reali-

Comercial Internacional (NCITD) y el Departamento de Transporte del Gobierno de los Estados Unidos, de los 19 documentos que se usaban para las exportaciones —a un costo de 375.77 dólares por cada exportación— era posible eliminar 12, sólo por el hecho de utilizar formularios normalizados y algo parecido se demostró con respecto a las importaciones.

Es indudable que desde 1971 hasta la fecha ha habido cambios favorables en cuanto a racionalización del manejo de los datos comerciales. Varias firmas en todo el mundo, en parte gracias a la aparición de equipos de computación mejores y más baratos, han implantado sistemas modernos para satisfacer sus necesidades de información y documentar sus operaciones comerciales. Pero, aunque ello ha traído un aumento de productividad a nivel de cada empresa, ha surgido como consecuencia una proliferación de formatos de documentos, sistemas de codificación, formatos de mensajes, etc., que hace necesario volver a repetir la entrada de datos —previa conversión a un código muchas veces diferente— por parte de otras entidades participantes en el intercambio internacional. En suma, queda aún sin solución global el papeleo y los problemas de su envío postal.

En los Estados Unidos de América, sin embargo, las investigaciones emprendidas por el NCITD tuvieron éxito en este sentido al finalizar en 1979 la etapa experimental del Sistema de Intercambio de Datos sobre Carga (*Cargo Data Interchange System*, CARDIS). Dicho sistema está basado en el ingreso de elementos de datos normalizados, que se transmiten electrónicamente al interlocutor correspondiente y luego se almacenan para ser utilizados en nuevos mensajes o combinados para producir los documentos necesarios.

Estos elementos de datos, que son fragmentos de información que constituyen una entidad en sí, como la fecha de entrega o la individualización del cargador, se codifican, estructuran e ingresan según reglas uniformes aceptadas por todos los participantes del sistema, lo que permite el intercambio intersistémico e interorganizacional, independientemente de los equipos físicos que pueda tener cada participante.

De este modo el CARDIS hará más eficiente y expedito el intercambio de los datos comerciales. No sólo se reducirá el porcentaje de error al entrar la información una sola vez en lugar de que ésta sea copiada repetidas veces para distintos documentos —como se hace generalmente—, sino que al ahorro por concepto de ingreso de los datos se suma el derivado de los menores costos de bodegaje, ya que no habrá demoras en los puntos de transbordo (embarque/desaduanamiento) por atrasos en la recepción de la documentación pertinente. Además, gracias a la creación de archivos computacionales, el CARDIS acumulará gran cantidad de información histórica y estadística que puede ser extremadamente valiosa, tanto para los estudiosos del comercio internacional como para los mismos usuarios del sistema, que podrán planificar en forma más coordinada y eficaz sus futuros embarques.

El CARDIS está estructurado jerárquicamente. Dentro de él se establecen tres tipos de centros de intercambio, según el grado de complejidad de las funciones que éstos cumplen. En la cúspide de la pirámide están los centros tipo uno, que constituyen los puntos focales en cada región, pues permiten a los usuarios autorizados el acceso a los datos; proveen facilidades opcionales para conservar archivos complementarios que respaldan la información manejada en centros de nivel inferior; intercambiar datos y mensajes con las partes interesadas en el embarque que no disponen de equipos de transmisión propios; establecer interconexión con las firmas norteamericanas que tienen su propio sistema de información, así como con otros centros CARDIS tipo uno y con los sistemas de organismos gubernamentales estadounidenses y extranjeros. El CARDIS está vinculado, por ejemplo, con los sistemas LACES y SOFIA, orientados a su vez a acelerar las operaciones aduaneras de los embarques aéreos que llegan a Heathrow, Inglaterra, y a los aeropuertos internacionales de Francia, respectivamente.

centros tipo uno y pueden ser utilizados por varios usuarios. Están ubicados en su mayoría en lugares en que se realizan funciones de expedición de carga, en general en oficinas de firmas que actúan como agentes de expedidores pequeños y de embarcadores individuales.

Finalmente, para las firmas de mayor envergadura que prefieren hacer sus propios arreglos de embarque y tienen los equipos necesarios para el intercambio automatizado de la información relacionada con sus despachos, existe la posibilidad de vincularse directamente a los centros tipo uno, recibiendo del NCITD el asesoramiento necesario para el diseño y puesta en marcha de los programas computacionales según las normas y requisitos establecidos para el CARDIS.

El sistema también ofrece varias opciones en cuanto al modo de transmisión de la información. Esta podrá realizarse mediante terminales del tipo máquina de escribir o terminales de video, a los que puede o no estar conectada una impresora, o directamente a una teleimpresora. Los formularios preimpresos de acuerdo al formato normalizado maestro aprobado por el Gobierno de los Estados Unidos (*U.S. Standard Master*) sirven de base para imprimir en papel los documentos necesarios para dar cumplimiento a los requisitos legales o administrativos.

Al respecto, cabe destacar el afán del NCITD por determinar qué documentos son esenciales para el control del comercio internacional y de éstos, cuáles deben imprimirse en papel y cuáles otros pueden simplemente mostrarse en una pantalla de video o teleimpresora.

Además, gracias al hecho de que los participantes en el CARDIS (expedidores/cargadores, importadores, bancos, compañías de seguro, transportistas, etc.) irán ingresando la información a medida que ésta está disponible, será posible generar informes de seguimiento del embarque desde su inicio hasta la entrega al consignatario final, así como contestar cualquier consulta respecto del punto en que se encuentra la carga en un momento determinado.

En cuanto al manejo de la información contenida en el conocimiento de embarque negociable, el CARDIS contempla el siguiente procedimiento:

- a) Si el embarque viene consignado a la orden de una persona natural o jurídica, ésta puede, mediante un mensaje autenticado, cambiar la consignación del embarque a otro nombre;
- b) dicho cambio de consignación tiene el efecto legal de un endoso del conocimiento de embarque original y permite su entrega al nuevo consignatario;
- c) así queda facultado el transportista para hacer entrega de la carga al último consignatario registrado en el sistema CARDIS;
- d) del mismo modo, el transportista puede, si se le pide por escrito, imprimir un conocimiento de embarque en el cual se muestre el cambio de consignatario.

Para salvaguardar la negociabilidad del certificado de seguros, se utiliza un procedimiento similar. Finalmente, en todos aquellos casos en que sea necesario proporcionar documentación impresa en papel para apoyar un reclamo por pérdidas o daños a las mercancías, el CARDIS tiene los medios para hacerlo, ya que incluso puede imprimir las actas de reconocimiento que se precisen para verificar la pérdida o daño.

Desde luego, un sistema de esta naturaleza no es una panacea que resuelva todas las causas de demoras o todos los requisitos anacrónicos que existen en el movimiento del comercio internacional. Pero sí, cabe destacar lo positivo que resulta, entre otras cosas, la normalización de la nomenclatura empleada en estas transacciones y el uso de códigos uniformes en la información. Este beneficio, medible cuantitativamente en dólares, ha sido posible gracias a la preocupación del NCITD por compilar y poner a disposición de los suscriptores del sistema CARDIS varios códigos internacionales tales como los de la UIT para los tipos de buques, los de la CEPE para los tipos de embalaje, formas de pago y monedas utilizadas, las abreviaturas de los términos más frecuentes en la documentación mercantil internacional, etc.

Por último, la viabilidad del CARDIS ya ha sido demos-

realizado gracias al apoyo financiero de la Administración de Asuntos Marítimos (*Maritime Administration*), otro organismo gubernamental norteamericano. Es decir, este sistema ya se encuentra en operaciones y en él pueden participar, después de un breve período de capacitación, aun personas que no estén mayormente familiarizadas con

el manejo y transmisión de datos computarizados. Para mayores antecedentes sobre el CARDIS y otras actividades del NCITD, los interesados deben dirigirse al National Committee on International Trade Documentation, 30 East 42nd Street, New York, N.Y. 10017.

INTEGRACION FISICA EN LA JUNAC

Durante el tercer período de sesiones ordinarias de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, celebrado en Quito, Ecuador, el 9 de diciembre de 1981, se consideró que debe ponerse mayor énfasis al subprograma de transporte marítimo y multimodal dentro del Programa 08, denominado Integración Física. Un país sugirió que, para obviar los problemas que existen con la Decisión 56, se deberían analizar otras alternativas, como el transporte mediante contenedores y la formación de una empresa de arriendo de contenedores (*leasing*).

Bolivia expresó particular interés en que se estudien medidas para solucionar los problemas de transporte por carretera, a fin de que se pueda poner en marcha un sistema integral de transporte y, especialmente, realizar la interconexión de Bolivia con la Subregión Andina, en los términos de la Decisión 141 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y el contenido del documento titulado *Plan andino de acción conjunta para coadyuvar a la solución de los problemas de transporte derivados de la mediterraneidad boliviana - Decisión 141* (JUN/dt. 158, 23 de febrero de 1981).

SEMINARIOS SOBRE EL PROYECTO REMAIN

Como se ha informado anteriormente,¹ la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, con financiamiento proporcionado por el Gobierno de los Países Bajos, ha iniciado un proyecto titulado Cooperación Económica entre los Países de América Latina y del Caribe en el Establecimiento de Empresas de Reparación y Mantenimiento de Contenedores, conocido como *Proyecto REMAIN*. El programa de trabajo de este proyecto se dividió en tres etapas. En la primera, se realizaron misiones para recoger información de las empresas de reparación y mantenimiento de contenedores en Europa, América Latina y América del Norte. Sobre la base de la información reunida en esas misiones, la Secretaría de la CEPAL preparó

un documento titulado *Una evaluación de las circunstancias en las cuales sería factible establecer empresas para la reparación y mantenimiento de contenedores* (E/CEPAL/L.257), que se espera sirva de guía para orientar el intercambio de ideas en la región. Por último, se realizarán tres seminarios subregionales para los sectores público y privado, en los que no sólo se expondrá la información que contiene el documento citado, sino que se examinarán problemas específicos con ayuda de expertos de la industria.

Los seminarios de referencia se realizarán en los lugares y fechas que se indican:

Río de Janeiro, Brasil, 15-16 de abril de 1982, para los países del Cono Sur de América del Sur.

Bogotá, Colombia, 19-20 de abril de 1982, para Colombia, Ecuador, México, Panamá, Venezuela y los países de Centro América, y Santo Domingo, República Dominicana, 22-23 de abril de 1982 para los países del Caribe.

¹Véase *Boletín FAL*, N° 33, abril de 1981, N° 36, noviembre de 1981 y N° 37, enero de 1982.

LA OCMI CAMBIA DE NOMBRE

La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), más conocida universalmente por su sigla en inglés, IMCO, correspondiente a Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, cambiará su nombre por el de Organización Marítima Internacional, a partir del 22 de mayo de 1982. Este cambio de denominación es el resultado de la entrada en vigor de una serie de modificaciones a la Convención que han sido ratificadas por los dos tercios de los 121 miembros de la institución.

Las enmiendas fueron aprobadas en 1975 por resolución de la Asamblea, que se refirió al incremento en el tamaño de la organización y a los importantes cambios ocurridos en

sus programas de trabajo y que modificó el artículo 1 de la Convención que la creó, ampliando sus objetivos.

El *Boletín FAL* ha comentado en diversas oportunidades las múltiples actividades de la OCMI, que actúa en estrecha cooperación con la CEPAL en campos de acción de interés común, como la facilitación del transporte marítimo, la protección del medio ambiente en el mar y la seguridad de la navegación.¹

¹Véanse, entre otros, *Boletín FAL*, N° 8, octubre de 1976; N° 9, enero de 1977; N° 12, agosto de 1977; N° 13, octubre de 1977; N° 19, noviembre de 1978; N° 24, septiembre de 1979; N° 32, febrero de 1981 y N° 35, septiembre de 1981.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Se ha publicado una nueva edición de la interesante obra del Dr. Ingeniero Naval Javier Pinacho Bolaño-Rivadeneira, titulada *Tráfico Marítimo*, que se encuentra a la venta en el Fondo Editorial de Ingeniería Naval, Avda. del Arco de Triunfo, Ciudad Universitaria, Madrid, España.

- La Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona ofrece, entre otras publicaciones, dos que pueden interesar a los lectores del *Boletín FAL*: *El transporte y el fletamento marítimo*, de Ricardo Hugas Albaladejo y *El conocimiento de embarque para el transporte combinado*, de Santiago Hernández Izal. La información de la Cámara es General, Prima de Risco

- El Consejo de Investigación en Transporte Marítimo, *The Maritime Transportation Research Board* (MTRB), una rama de la Academia Nacional de Ciencias de los Estados Unidos, ha compilado una lista de cuestiones cruciales en materia de transporte marítimo (*Critical Issues in Maritime Transportation*) que el Consejo considera que deben ser analizadas en forma urgente. Entre dichas cuestiones identificadas por el MTRB figuran el mejoramiento de puertos, la carga transportada por buques de bandera estadounidense, la ayuda federal, la seguridad nacional las prácticas de la industria naviera, la construcción naval y las reparaciones y seguridad marítima (*Ports and Harbors*, Tokio, Japón, noviembre de

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- El Gobierno de la República de Costa Rica creó recientemente el Centro Nacional de Capacitación y Formación Portuaria, con el objeto de adiestrar en las modernas técnicas del manejo portuario a todos los trabajadores de los puertos nacionales que laboran a nivel operativo. A través de un Proyecto de Cooperación Técnica con la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y el Gobierno de España, se logró la asignación de expertos para asesorar al Centro en materia de diseño y formulación de programas de adiestramiento por un período de tres años.

En este sentido, tanto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes como las autoridades portuarias nacionales Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOF) y Junta de Adelanto de Puertos del Atlántico (JAPDEVA) han unificado esfuerzos para llevar adelante dicha empresa. Se espera que la creación del Centro permita preparar al personal portuario de manera más eficiente a fin de que se pueda lograr el mejor aprovechamiento de las nuevas tecnologías de transporte, adquiridas con las inversiones realizadas por Costa Rica en

ambos litorales (el Nuevo Puerto de Caldera en el Pacífico y la ampliación del puerto de Limón en el Atlántico) y que se han puesto en actividad a partir del presente año. Asimismo, existe interés por llevar a nivel regional el funcionamiento del Centro y ofrecer a todos los puertos centroamericanos programas de capacitación de personal de operaciones. Paralelamente, el Colegio Universitario de Puntarenas y las autoridades educacionales sintieron la necesidad de crear una carrera de nivel medio, con un período de estudios de tres años, que impartirá conocimientos sobre transporte marítimo, dirección portuaria y comercio internacional y que otorgará el título de Diplomado en Administración Portuaria. Quienes deseen ponerse en contacto con las autoridades de dichas entidades educacionales pueden dirigirse al Sr. Eduardo Alvarado, Director Nacional, Centro Nacional de Capacitación y Formación Portuaria, Apartado 543-1000, San José, o bien al Sr. José Avellán Delgado, Coordinador Administración Portuaria, Puntarenas, Costa Rica.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- El XIV Congreso Panamericano de Carreteras se llevará a cabo en Buenos Aires, República Argentina, del 3 al 7 de mayo de 1982. Mayores informaciones sobre dicha reunión pueden obtenerse dirigiéndose al señor Hugo Seifart, Secretario Permanente, Congreso Panamericano de Carreteras, Organización de los Estados Americanos, Washington, D.C., 20006, Estados Unidos.
- La Fundación Argentina de Estudios Marítimos y la Seatrade Academy, de Inglaterra, ofrecerán dos cursos que serán dictados por especialistas internacionales: Anatomía de Negocio Naviero y Transporte Intermodal. El primero se desarrollará del 10 al 13 de agosto de 1982 y el segundo, del 16 al 20 del mismo mes, ambos en la Casa Amarilla del Almirante Brown, Avenida Almirante Brown N° 410, Buenos Aires. Cada curso tiene un valor total de US\$ 600 pero quienes se inscriban en ambos deberán pagar US\$ 1 000 en total. Las inscripciones pueden hacerse antes del 31 de mayo, dirigiéndose al

Director Ejecutivo de la Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Contralmirante (RE) Carlos J. Fraguío, Reconquista 385, 2º piso (1003) Buenos Aires, Argentina.

- Las Cuartas Jornadas sobre la Navegación en el Mundo Actual, organizadas por la Comandancia General de Marina del Ecuador, a través de la Dirección General de Intereses Marítimos, tendrán lugar en Guayaquil del 17 al 21 de mayo de 1982.
- Por iniciativa de la Asociación Peruana de Agentes de Carga IATA y Transportes (APACIT), ha quedado constituida en Lima la Asociación Latinoamericana de Agentes de Carga Aérea y Transportes (ALACAT), que estará afiliada a la Federación Internacional de Agencias de Transporte Aéreo (FIATA). Los interesados en conocer mayores detalles pueden dirigirse a: APACIT, Av. Antonio Roca 121, Jirón Ica 281, Of. 10, Lima 1, Perú.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago - Chile

Texto: Unidad de Composición

82-3-598



02304:FAL

MXU

DIRECTOR
CENTRO DE INFORMACION DE LAS NACIONES UNIDAS
PRESIDENTE MASARIK 29, PISO 7
MEXICO, DF 5
MEXICO