

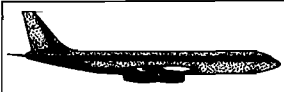
NACIONES UNIDAS



CEPAL

Año VII — Nº 46
Julio-agosto de 1983

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



F



A

L

Facilitación
del Comercio
y Transporte
en América
Latina

BIBLIOTECA
OCT. 13 1983
NACIONES UNIDAS
MEXICO



PRIMERA REUNION DE COOPERACION MARITIMA REGIONAL

La Primera Reunión de Cooperación Marítima Regional entre los países de Sudamérica, México y Panamá, se llevará a cabo en la sede de la CEPAL en Santiago de Chile entre el 17 y el 21 de octubre de 1983. Esta reunión es organizada por la Organización Marítima Internacional (OMI) y la CEPAL y cuenta con la colaboración de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el Programa de la Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).

Los objetivos generales de la reunión son facilitar el intercambio de experiencias y opiniones entre las autoridades de la región que tienen a su cargo la supervisión de las actividades marítimas, explorar la posibilidad de desarrollar un esfuerzo conjunto para analizar problemas comunes a varios países y servir de referencia a los organismos internacionales vinculados al transporte marítimo, facilitando la identificación de sus programas con las necesidades prioritarias de la región. Entre los objetivos específicos pueden citarse: explorar y posibilitar el desarrollo de mecanismos de cooperación efectiva entre las autoridades marítimas de la región; analizar, con la colaboración de los organismos internacionales, algunos problemas marítimos comunes que pueden abordarse más fácil y efectivamente mediante la cooperación regional o bilateral que en forma unilateral; y analizar los resultados y conclusiones del Proyecto Regional de asistencia técnica marítima OMI/PNUD RLA/72/069 y los objetivos y alcances del nuevo Proyecto RLA/82/022. Se pretende que del análisis de estos problemas y de las opciones para enfrentarlos, surjan proyectos específicos de cooperación regional o bilateral, y se sienten las bases para suscribir acuerdos regionales de cooperación que puedan aprobarse en etapas posteriores.

El temario de la reunión incluye los siguientes puntos:

1. Aspectos relacionados con el estudio de los convenios de la OMI y su posterior ratificación y aplicación.
2. Metodología para uniformar las estadísticas marítimas y la documentación naviera.

3. Cooperación regional en caso de grandes derrames de petróleo.
4. Cooperación regional en la formación de oficiales mercantes y de guardacostas.
5. Conclusiones de las reuniones regionales de usuarios del transporte marítimo y de armadores, organizadas por la ALADI, que se celebrarán antes de la Primera Reunión de Cooperación Marítima, y
6. Programa de asistencia técnica de la OMI en América Latina.

Han sido invitados a participar en la reunión el Secretario de Estado de Intereses Marítimos de la Argentina, el Subsecretario de Intereses Marítimos, Fluviales y Lacustres de Bolivia, el Director de Puertos e Costas del Brasil, el Director General Marítimo y Portuario de Colombia, el Director General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante de Chile, el Director General de Intereses Marítimos del Ecuador, el Director General de la Marina Mercante de México, el Director General Consular y de Naves de Panamá, el Director General de la Marina Mercante Nacional del Paraguay, el Director General de Capitanías y Guardacostas del Perú, el Director de Intereses Marítimos y Fluviales y Prefecto Nacional del Uruguay y el Director General de Transporte y Tránsito Marítimos de Venezuela, con sus respectivos asesores técnicos.

Como observadores, se ha invitado al Secretario General del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), al Presidente de la Asociación Latinoamericana de Armadores, a los Presidentes de las delegaciones de Argentina y Uruguay de la Comisión Administradora del Río de la Plata y de la Comisión Técnica Mixta del Frente Marítimo, al Secretario General de la Comisión Permanente del Pacífico Sur, al Presidente de la Federación Latinoamericana de Usuarios del Transporte Internacional, al Secretario Permanente de la Conferencia Portuaria Interamericana, y al Director del Programa de Mares Regional (PNUMA-Ginebra).

FACILITACION DEL TRANSITO ADUANERO

Como es de conocimiento de los lectores del *Boletín FAL*,¹ la CEPAL ha venido preocupándose desde hace tiempo de la posibilidad de facilitar el tránsito aduanero en los países de América Latina, ya sea a través de la adopción del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR) o a través de un convenio multilateral latinoamericano en la materia.

A fin de cooperar en el estudio de un acuerdo regional sobre esa materia, visitó la sede de la CEPAL el señor Albert Hazeloop, Director de Legislación Aduanera de la Comisión de las Comunidades Europeas, quien permaneció una semana en

Santiago durante el mes de agosto, y celebró varias reuniones con la División de Transporte y Comunicaciones. En seguida, el experto siguió viaje a Lima, para reunirse con las autoridades de la Junta del Acuerdo de Cartagena, a Costa Rica, donde sostuvo conversaciones con funcionarios del Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP) y a Guatemala, para entrevistarse con personeros de la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA). En dichos países se reunió también con los directores nacionales de los servicios de Aduana.

La gira del señor Albert Hazeloop culminará en la Sub-sede de la CEPAL en México, donde redactará un informe que

¹Véanse *Boletín FAL*, Nº 29, agosto de 1980; Nº 30, octubre de 1980;

SEMINARIO SOBRE MANTENIMIENTO VIAL EN AMERICA LATINA

Entre el 1º y el 5 de agosto de 1983, se llevó a efecto en la sede de la CEPAL el Seminario sobre Experiencias de mantenimiento vial en América Latina, organizado por el Banco Mundial y la CEPAL. Contó con la participación de más de ochenta delegados de dieciséis países: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay.

En la reunión inaugural, hicieron uso de la palabra el Ministro de Obras Públicas de Chile, Brigadier General Bruno Siebert, el representante del Banco Mundial, Sergio Miquel y el Secretario Ejecutivo Adjunto de Cooperación y Servicios de Apoyo de la CEPAL, Robert T. Brown.

El seminario versó sobre el marco conceptual del mantenimiento vial, los niveles de responsabilidad en la ejecución del mantenimiento, la capacitación de personal de mantenimiento de carreteras, la planificación y administración de mantenimiento de carreteras, experiencias en la ejecución de mantenimiento por contrato en comparación con los sistemas por administración, la planificación y administración del equipo de mantenimiento de carreteras y evaluación del seminario y sugerencias para mejorar la cooperación regional en materia de mantenimiento vial.

Al término de las deliberaciones, los representantes aprobaron las siguientes conclusiones:

Considerar como objetivo primordial de la construcción y el mantenimiento de caminos, la minimización de los costos totales del transporte para la sociedad. Esta minimización debe contemplar no sólo los gastos del organismo encargado de la construcción y del mantenimiento de las carreteras, sino que principalmente los costos de operación de los vehículos y otros beneficios para la colectividad.

Reconocer la alta rentabilidad de los gastos de mantenimiento, tanto rutinario como periódico, confiriéndoles una adecuada prioridad en la distribución de los ingresos presupuestarios de los países y justificando incluso, en casos especiales, la reserva de recursos provenientes de algunos cargos a los usuarios de las carreteras para financiar dichos gastos.

Promover la distribución racional de los recursos asignados al mantenimiento, enfatizando la importancia de las actividades de mantenimiento periódico de mayor rendimiento económico, sin descuidar el mantenimiento rutinario esencial, con miras a reducir el costo de operación de los vehículos y disminuir la necesidad de mayores inversiones futuras en la rehabilitación e incluso en la reconstrucción de las carreteras.

Solicitar al Banco Mundial y a la CEPAL que asistan a los países en la divulgación de la importancia económica del mantenimiento de las carreteras y en la consecución de los objetivos económicos señalados.

Sugerir a las instituciones internacionales de financiamiento y en particular al Banco Mundial que, tomando en consideración las altas tasas de rentabilidad de las inversiones realizadas para ejecutar programas de conservación de carreteras, se adecúen las políticas crediticias a las necesidades especí-

ficas de cada país, de suerte que puedan efectuarse en su totalidad los trabajos correspondientes.

Promover el desarrollo de sistemas de información adecuados a las necesidades de los diferentes países de la región con el objeto de apoyar la planificación, ejecución y control de las actividades de mantenimiento.

Impulsar asimismo, la implantación de sistemas administrativos, en especial de contabilidad y de control de costos, que permitan racionalizar el uso de los recursos utilizados en la ejecución del mantenimiento de los caminos.

Solicitar al Banco Mundial y a la CEPAL que colaboren con los países en el diseño y establecimiento de los sistemas antes señalados.

Solicitar al Banco Mundial que apoye la elaboración de modelos simplificados para establecer la interrelación entre los costos de construcción, mantenimiento y operación de carreteras y a la CEPAL, que contribuya a su difusión y aplicación.

Propiciar el estudio de los sistemas de contratación de las obras de mantenimiento en los países participantes, así como el intercambio de información de las experiencias obtenidas sobre el particular.

Destacar la importancia de la red de caminos vecinales como complemento indispensable de la red principal para el desarrollo socioeconómico de los países y el bienestar de la población rural y promover el intercambio de información sobre las medidas y metodologías aplicadas en cada país para su adecuado mantenimiento.

Exhortar a las autoridades responsables del mantenimiento de carreteras a idear y poner en práctica las medidas apropiadas para mejorar la administración de las maquinarias y equipos, con miras a aumentar su disponibilidad y utilización, haciendo uso, en especial, de las experiencias exitosas ya llevadas a la práctica por otros países de la región.

Promover la capacitación y el entrenamiento del personal de mantenimiento en todos sus niveles, tanto a través del fortalecimiento o la creación en los organismos viales de sus propias unidades de mantenimiento como del aprovechamiento de la capacidad de educación técnica y profesional existente en cada país y recurriendo, cuando proceda, al entrenamiento en instituciones idóneas en el extranjero.

Idear y poner en práctica medidas que estimulen el sentido de responsabilidad y la productividad del personal en todos los niveles y que aseguren la permanencia del personal capacitado en el servicio.

Solicitar al Banco Mundial y a la CEPAL que, en consulta con los países, promuevan la convocación de un segundo seminario de mantenimiento de caminos en un plazo de dos años, que se celebraría en un país de la región que aplique técnicas modernas de mantenimiento vial, previéndose la realización de visitas a terrenos para su demostración.

Solicitar al Banco Mundial y a la CEPAL que informen a los ministros de obras públicas y de transportes de los países del Cono Sur, así como a los gobiernos de todos los países participantes, sobre los resultados obtenidos en el seminario.

LA CONVENCION DE KYOTO Y AMERICA LATINA

Según una información de la Cámara Naviera Internacional (*International Chamber of Shipping*), la Convención internacional para la simplificación y armonización de los regímenes aduaneros, más conocida como Convención de Kyoto, contaba al 5 de abril de 1983 con 38 Partes contratantes, entre ellas la Comunidad Económica Europea.

Si bien la mayoría de dichos países pertenecen a Europa, hay varios africanos y asiáticos, además de Canadá y Australia. Lamentablemente, ninguna nación latinoamericana figura entre las Partes Contratantes de la Convención de Kyoto.

Como se sabe, esta Convención —suscrita bajo los auspicios del Consejo de Cooperación Aduanera, el 18 de mayo de 1973— consta de un cuerpo principal de carácter general y de 30 anexos, en que se establecen las reglas básicas aplicables a un sistema determinado de la aduana aduanera. De los anexos

Depósito temporal de mercaderías; A3, Formalidades aduaneras aplicables a los medios comerciales de transporte; B1, Procedimientos aduaneros relativos al despacho de mercaderías para consumo; B3, Sistemas adoptables en caso de mercaderías reimportadas en el mismo Estado; C1, Exportaciones directas; D1, Reglas de origen; D2, Pruebas documentales de origen; E1, Tránsito aduanero; E3, Depósitos de aduana; E4, *Draw back*; E5, Admisión temporal con exportación en el mismo Estado; E6, Admisión temporal para perfeccionamiento activo; E8 Admisión temporal para perfeccionamiento pasivo; F1, Operación de zonas francas; F4, Formalidades relativas al tráfico postal; F5, Tratamiento aduanero de despachos de urgencia; y F6, Reembolso de derechos e impuestos a la importación.

Se trata, pues, de normas prácticas y efectivas, fáciles

REUNION DEL PROYECTO TIF

Organizada conjuntamente por la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y la CEPAL, se celebró en Porto Alegre, Brasil, los días 19 y 20 de julio de 1983, una reunión para analizar el Estudio de Flujos de Mercancías en el corredor Sao Paulo-Buenos Aires (*Proyecto TIF*), realizado por la empresa consultora española Ingeniería y Economía del Transporte (INECO). Participaron en la reunión los Ferrocarriles Argentinos, la Ferrovia Paulista S.A. (FEPASA) y la Rede Ferroviaria Federal S.A. (RFFSA), además de la ALAF, la CEPAL e INECO.

Se examinaron detenidamente los problemas existentes en el transporte ferroviario entre la Argentina y el Brasil, en especial de aquellos productos seleccionados por su importancia: trigo, manzanas y peras desde la Argentina y productos siderúrgicos, bananas y ananás en sentido inverso. Se acordaron los lineamientos para la elaboración de un plan de acción que permita fomentar el transporte internacional por ferrocarril entre ambos países, los que se estructuraron en acciones operacionales, comerciales e institucionales.

Se solicitó a la Secretaría General de la ALAF que, tomando como base dichos lineamientos, presente una propuesta de Plan de acción a los ferrocarriles argentinos y brasile-

ños, con la debida antelación para que pueda ser considerado en la próxima Asamblea General de la ALAF, que se celebrará en Asunción, Paraguay, del 18 al 23 de septiembre de 1983.

Con el fin de facilitar la solución de los problemas que exceden el ámbito estrictamente ferroviario en el transporte internacional por ferrocarril, se solicitó a la CEPAL que convoque en noviembre del año en curso una reunión en Buenos Aires entre las empresas ferroviarias de la Argentina y el Brasil con los bancos centrales, ministerios de relaciones exteriores y de transportes, administraciones de aduanas y todos los organismos públicos y privados vinculados al transporte ferroviario entre los dos países, así como los usuarios actuales y potenciales más importantes.

Durante la reunión se aprobó una resolución de los Ferrocarriles de la Argentina y el Brasil sobre el Estudio de Flujos en el corredor Sao Paulo-Buenos Aires (*Proyecto TIF*), en que se solicita a la Secretaría General de la ALAF que transmita al Gobierno de España la petición de que INECO continúe apoyando la realización de dicho estudio de suerte que puedan ponerse en práctica las recomendaciones del mismo y el Plan de acción elaborado.

CATECISMO TIR

A continuación se transcriben —siguiendo con la columna iniciada en el *Boletín FAL* N° 29, de agosto de 1980— otras preguntas relacionadas con el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR.

¿Cómo funciona el Régimen TIR en aquellas operaciones que incluyen un tramo marítimo?

En general, el Convenio TIR no excluye ningún transporte por mar, siempre que una parte del transporte se haga por carretera. Desde el punto de vista puramente legal, no hay problema. Pero debe tenerse en cuenta que el mar internacional no es de ningún modo un "territorio aduanero". Por consiguiente, el Cuaderno TIR no está en vigor durante el transporte marítimo.

El sistema TIR se utiliza frecuentemente para el transporte de camiones a través del Canal de la Mancha, el Mar Báltico y el Mar Mediterráneo. Estos cruces son relativamente cortos y la mayor parte del tráfico se hace mediante camiones acompañados por su conductor. Sin embargo, algunas veces los remolques son cargados a bordo del barco por un tractor y en el puerto de llegada, son sacados por otro tractor. Esto último es muy frecuente en la zona del Mediterráneo. Cualquiera que sea el caso, el Cuaderno TIR correspondiente a un vehículo (remolque, contenedor, etc.) es presentado al servicio en el puerto de carga. La operación TIR puede haber comenzado en ese país o en otro. El servicio aduanero del puerto verifica los precintos y el Cuaderno TIR, y arranca de este último el talón correspondiente, terminando allí la operación TIR en lo que se refiere a ese país. Al llegar al puerto de destino el procedimiento es exactamente el mismo que al llegar a la primera oficina de aduana fronteriza de un país. La aduana tiene que verificar los precintos y arrancar el talón

correspondiente del Cuaderno TIR. Ello significa que el sistema funciona como de costumbre tanto en el país de embarque como en el país de desembarque, bajo la responsabilidad del titular del Cuaderno y con la garantía de la asociación que lo expidió.

¿Cuál es la situación legal durante el transporte marítimo?

El transporte marítimo no se efectúa a través de un país. El mar, excepto las aguas jurisdiccionales, es un lugar internacionalmente libre y no está sujeto a la jurisdicción de ninguna administración aduanera. En pocas palabras, las formalidades se limitan, por lo general, a un manifiesto de mercancías, que se establece para que el barco lo presente a la aduana en el puerto de llegada. Cualquier diferencia entre la carga embarcada (número de paquetes, bolsas, cajas, etc.) y la información contenida en el manifiesto constituye generalmente una infracción, que contraviene la reglamentación aduanera nacional relativa al manifiesto, y cuyo culpable, desde un punto de vista jurídico, es la compañía naviera, no interviniendo para nada el Régimen TIR.

Si en el puerto de llegada se presenta un Cuaderno TIR correspondiente a un vehículo (remolque, contenedor, etc.) y se ha establecido que los precintos están rotos y que faltan paquetes o que la designación de las mercancías está mal hecha, etc., desde el punto de vista del Convenio la aduana podrá no aceptar el mismo Cuaderno para la reanudación de la operación TIR, y de haber infracciones, éstas serán penalizadas de acuerdo con la reglamentación nacional referida en los manifiestos. La conclusión práctica es que no se puede recurrir a la asociación garante en el caso de que surjan dificultades durante el transporte marítimo.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Con el número 23 dentro de la serie "Estudios e informes de la CEPAL", se ha publicado recientemente el texto titulado *La Gestión y la Informática en las empresas ferroviarias de América Latina y España*. Su precio es de seis dólares y puede adquirirse en la Unidad de Distribución, Servicios de Documentos y Publicaciones, CEPAL, casilla 179-D, Santiago de Chile.

- La Compañía Chilena de Navegación Interoceánica (CCNI) ha editado el *Manual de operaciones de comercio exterior y cambios internacionales*, preparado por José

naturaleza y alcance de las normas que lo rigen en Chile, así como las regulaciones internacionales sobre contratos mercantiles y cartas de crédito. El folleto puede solicitarse a Cia. Chilena de Navegación Interoceánica, casilla 1410, Valparaíso, Chile.

- La edición decimoséptima del manual de comercio exterior, *Foreign Commerce Handbook*, editado por la Cámara de Comercio de Estados Unidos de América, se encuentra disponible al precio de US\$ 10.00.

- Una nueva edición del manual *New Jersey-New York Port Handbook 1983* ha sido publicada recientemente, con información acerca de las empresas que prestan servicios marítimos, aéreos y multimodales en el puerto com-

partido por ambos estados. Su precio es de US\$ 25.00 por ejemplar y está a la venta en World Wide Shipping Guide, Inc., Moehring Drive, Blauvelt, New York 10913.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Entre el 3 y el 6 de octubre de 1983 se realizará en Buenos Aires, Argentina, las jornadas nacionales sobre Transporte en Contenedores, bajo la dirección de Bernardino Arbolea, Vicepresidente de Exolgan S.A. y de la Cámara Argentina del Contenedor y Operaciones Multimodales y con la coordinación del Ing. Roberto Destéfano, Gerente General de Multimodal S.A. y del Lic. Diego Roquero, Director del Centro de Informaciones del Transporte Internacional (CITI).
- La IV Feria Marítima Internacional *Expoship RIOMAR'83* se llevará a cabo en Río de Janeiro, la semana del 10 al 15 de octubre de 1983, organizada por Seatrade con el patrocinio del Gobierno del Estado de Río de Janeiro y copatrocinada por la Superintendencia Nacional de Marinha Mercante del Brasil (SUNAMAM), de la Carteira de Comercio Exterior del Banco do Brasil S.A. (CACEX), de Estaleiros Associados do Brasil (ESABRAS) y de la Associação dos Armadores Brasileiros do Longo Curso. Como es ya tradicional, dentro de dicha Feria se realizará la Conferencia Seatrade Riomar sobre Navegación latinoamericana, la que tendrá lugar los días 11 y 12 de octubre. El primer día estará dedicado al tema industria naval y perspectivas del transporte marítimo en Sud-América y el segundo, al transporte marítimo: La vinculación iberoamericana con el resto del mundo. El valor de la inscripción es de 300 dólares y el pago debe hacerse en cheque a Seatrade Conferences Exhibitions Ltd., 11/12 Bury Street, London EC3A 5AT, Inglaterra.
- La Feria Internacional de la industria naval, marítima y portuaria y de pesca, SINAVAL 83, se celebrará en Bilbao, España, entre el 3 y el 9 de octubre de 1983. La exposición estará situada en el recinto de la Feria Internacional de Bilbao y se cuenta con la participación de los astilleros, construcción naval, fabricantes de equipos y de instalaciones para buques. En los mismos días de la exposición se realizarán jornadas técnicas sobre construcción naval y explotación de buques. Información: Feria Internacional de Bilbao, España, Télex: 32 617 FIMB.
- La Universidad Marítima Mundial —sobre cuya creación se informó en *Boletín FAL* N° 44, de marzo-abril de 1983— acaba de iniciar sus actividades en Malmö, Suecia. Veinte estudiantes latinoamericanos, provenientes de Colombia, México, Panamá, Perú y Venezuela —entre otros países— asistirán a la nueva casa de estudios superiores especializados.

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- La Dirección Regional del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) aprobó recientemente el proyecto TRAINMAR, cuyo propósito principal consiste en introducir el esquema TRAINMAR en América Latina a través de un experto quien por un período de 15 meses, apoyará las actividades que se realizan a nivel nacional en Perú y contribuirá a la identificación y orientación de actividades de capacitación en materia de transporte marítimo en otros países de la región.
El *Boletín FAL* ha informado sobre este proyecto de la UNCTAD en sus ediciones N° 24, de septiembre de 1979; N° 26, de febrero de 1980; N° 30, de octubre de 1980; N° 37, de enero de 1982, y N° 39, de mayo-junio de 1982.
- El 21 de enero de 1983 entró en vigor el Convenio Multilateral de Cooperación y Asistencia Mutua de las Aduanas de América Latina, instrumento jurídico que había sido aprobado en la III Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina y sobre el cual se informó en el *Boletín FAL* N° 42, de noviembre-diciembre de 1982.
- El Comité de Transporte Interior de la Comisión Económica para Europa ha decidido que la Convención Internacional sobre Armonización del Control de Mercancías en Frontera quede abierta para la firma desde el 1° de abril al 31 de marzo de 1983. (UNCTAD *Trade Facilitation*, 15 de febrero de 1983).



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179—D
Santiago — Chile

IMPRESOS
VIA AEREA

01485:FAL

MXU

BIBLIOTECA
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
APARTADO POSTAL 6-718
06600 MEXICO, DF
MEXICO