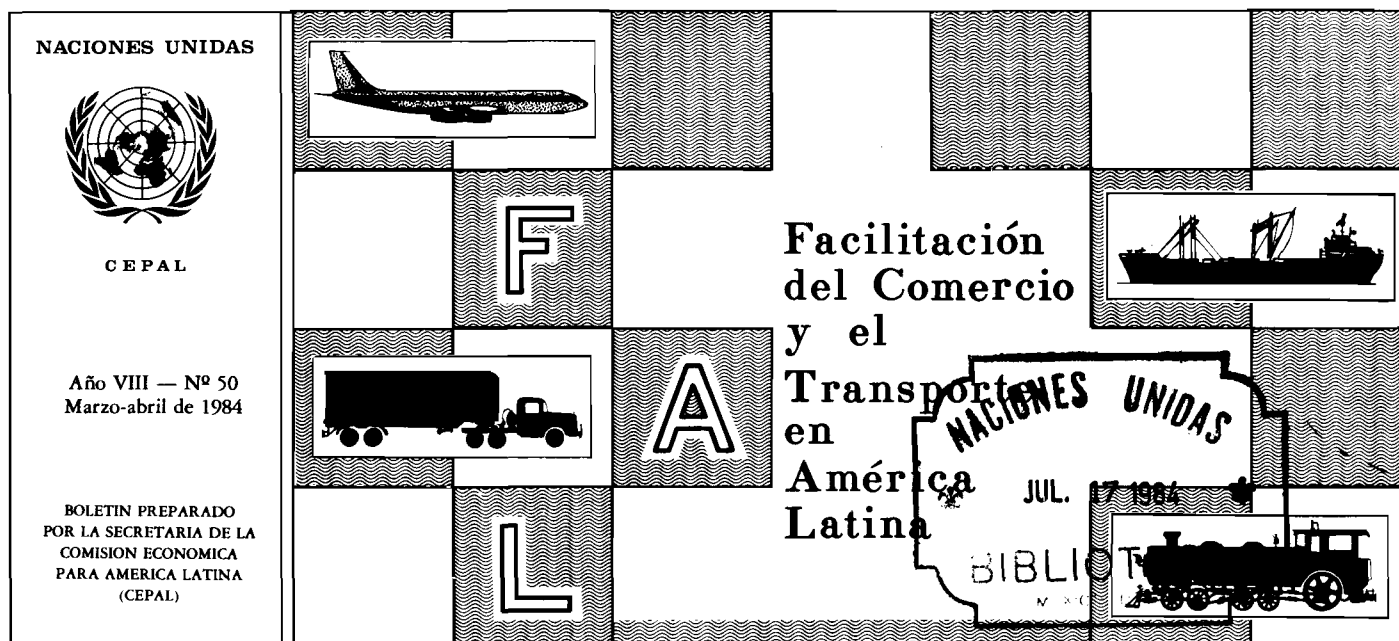




SEMINARIO SOBRE COMERCIO INTERNACIONAL DE SERVICIOS

Entre los días 12 y 14 de abril de 1984, se celebró en la sede de la CEPAL, en Santiago de Chile, el Seminario sobre Comercio Internacional de Servicios, en el que intervinieron, a título personal, expertos provenientes de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Perú y Venezuela, así como representantes de la UNCTAD, de la Secretaría Permanente del SELA, de la Junta del Acuerdo de Cartagena y de la CEPAL.

El Seminario tuvo como propósito fundamental promover el intercambio de informaciones y puntos de vista entre especialistas de alto nivel de América Latina respecto de la economía de los servicios y de cómo mejorar su contribución al desarrollo de los países de la región. Esta inquietud obedece a la necesidad de reunir elementos de base para adoptar una posición latinoamericana frente a las iniciativas internacionales en materia de servicios. Según se informó en el *Boletín FAL* Nº 43, de enero-febrero de 1983, en la Reunión Ministerial del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GATT) de noviembre de 1982, se acordó considerar la posibilidad de emprender una acción multilateral en el ámbito de los servicios y se recomendó "que cada parte contratante que tenga interés en los servicios emprenda, en la medida en que le sea posible, un examen a nivel nacional de las cuestiones de ese sector". Posteriormente, se intercambiarán las informaciones respectivas, a través de organismos internacionales, y las Partes Contratantes examinarán en 1984 los resultados de dichos trabajos y considerarán "si procede y es deseable alguna acción multilateral en esas cuestiones".

El Secretario Ejecutivo de la CEPAL, al inaugurar el seminario, destacó el hecho que tras las principales iniciativas internacionales en materia de servicios parecía estarse perfilando una nueva división internacional del trabajo, en que los servicios constituirían el motor de crecimiento llamado a infundir una nueva dinámica en las economías capitalistas de los países industrializados. En consecuencia, América Latina no puede permanecer ajena a tan importante debate sino, por el contrario, deberá explorar sus consecuencias no sólo en materia de comercio exterior, sino en sus repercusiones más amplias en relación con el desarrollo y a la interdependencia internacionales. Agregó que el seminario es una muestra de que la CEPAL se propone mejorar el nivel de conocimiento de la región en esta materia, como asimismo respecto de la trascendencia que pueden tener para la región las proposiciones internacionales que se están gestando en materia de servicios e inversión. Finalmente, hizo un llamado a renovar los esfuerzos en la búsqueda de nuevas formas de cooperación regional —esta vez en el campo específico de los servicios— y subrayó la necesidad de que la CEPAL establezca un diálogo permanente con los países, con miras a poder orientar el aporte intelectual de la institución en el debate internacional sobre esta importante materia.

A continuación, el Director de la División de Comercio Inter-

deseo de algunos países industrializados de llevar la discusión del tema al foro del GATT, con vistas a extender los principales sectores de este Acuerdo a los flujos internacionales de servicios e inversión, y subrayó la necesidad de mejorar el nivel de información para hacer frente a las iniciativas en este asunto.

La Secretaría de la CEPAL presentó la documentación básica de la reunión y en seguida se abrió debate al respecto. Entre los aspectos más destacados, los participantes coincidieron en reconocer que la región es importadora neta de servicios modernos y que el grueso de la actividad doméstica en el campo de servicios se refiere básicamente a servicios del gobierno y a servicios personales con un bajo grado de productividad en cuanto mano de obra empleada.

Se puso de relieve que los servicios transables internacionalmente —de los cuales las economías de América Latina poseen muy bajos componentes— corresponden a las actividades más dinámicas del sector, como son las vinculadas al desarrollo de las telecomunicaciones y la computación (telemática, procesamiento de datos, actividades financieras, etc.), es decir, al llamado sector de servicios modernos. Con excepción del turismo en ciertos países con situación geográfica privilegiada, la región es altamente dependiente de la provisión de servicios modernos por parte de otras economías.

Se reconoció que la preocupación por el sector de servicios ha sido de tipo muy parcial en las estrategias de desarrollo de nuestros países y se concluyó en que es necesario dedicar esfuerzos orientados a dinamizar y modernizar la calidad de su contribución al desarrollo nacional y regional.

Por su parte, los representantes de los organismos internacionales participantes reseñaron los principales aspectos de los trabajos emprendidos por sus instituciones en cuanto a servicios.

El representante del SELA presentó dos documentos: en el primero se daba cuenta de las actividades del Grupo de Trabajo sobre Servicios, reunido en la sede de la Secretaría Permanente del SELA en Caracas, entre el 27 y 28 de febrero de 1984; y en el segundo se examinaba la relación entre los servicios y el desarrollo. Estos documentos ofrecen una visión del papel de los servicios en el desarrollo económico de la región, destinado a contribuir a la adopción de una posición latinoamericana en las próximas reuniones internacionales sobre la materia. Las metas inmediatas se refieren al vigésimo noveno período de sesiones de la Junta de Comercio y Desarrollo de la UNCTAD (Ginebra, septiembre de 1984) y a la Reunión de las Partes Contratantes del GATT (Ginebra, noviembre de 1984).

El representante de la UNCTAD describió los esfuerzos que la institución realiza en el campo de los servicios, en dos planos: en el terreno conceptual, con vistas a mejorar el conocimiento teórico respecto de los servicios y su impacto en el desarrollo, y en el plano

apoyan y estimulan la evolución de los servicios. Dichos estudios permitirán derivar relaciones importantes para las negociaciones internacionales, especialmente en lo que toca a inversiones extranjeras, tecnología y corrientes migratorias.

Se presentó en seguida el documento titulado *Esquema para el estudio nacional sobre servicios* (E/CEPAL/SEM.15/R.5), en que se pone énfasis en la conveniencia de mejorar el nivel de conocimiento de los países sobre sus propios sectores de servicios. Ello no comprende solamente el perfeccionamiento de las estadísticas básicas disponibles sino también la exploración acuciosa de las principales relaciones económicas entre servicios y desarrollo. Varios participantes señalaron la importancia de que los países hicieran sus respectivos ejercicios nacionales sobre la base de ciertos parámetros comunes y coincidieron en que el documento de la secretaría era una base útil para orientar los trabajos nacionales.

En relación con los aspectos estadísticos, se lamentó la pobreza de la base disponible y sus negativos efectos para la capacidad negociadora de la región. Por parte de la secretaría, se dispuso del documento titulado *Los fletes marítimos en la economía nacional: el caso de los países de la ALADI*, preparado por la División de Transporte y Comunicaciones, en que se reseñan las

mejoras logradas en el campo de las estadísticas del transporte marítimo y la considerable repercusión de los fletes marítimos en la economía de los países de la región, así como la conveniencia de adoptar el Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo que auspician la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas y la CEPAL.

Como conclusiones, los participantes coincidieron en destacar la utilidad del intercambio de opiniones logrado en el seminario y en señalar que éste era un paso inicial en el largo proceso de aprendizaje que se prevé en torno al tema. Se hizo referencia a la necesidad de seguir de cerca el debate internacional sobre la materia y particularmente su inclusión en la próxima Rueda de Negociaciones Comerciales Multilaterales en el seno del GATT. Hubo consenso en que la mayoría de los principios que sustentan el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio no son aplicables a las transacciones internacionales de servicios. Asimismo, se hizo un llamado a los países para adoptar las mayores cautelas frente a la ofensiva iniciada por varias naciones industrializadas para promover tratados bilaterales sobre inversión y se propuso celebrar consultas informales a fin de minimizar los riesgos de conflicto de intereses entre los países de la región y aquellos que promueven dichos tratados.

SEMINARIO SOBRE TRANSPORTE EN LA REGION AUSTRAL DE CHILE

Del 11 al 13 de abril de 1984 se efectuó en la ciudad de Coyhaique el Seminario sobre Transporte en la Región Austral de Chile, convocado por la CEPAL y patrocinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Intendencia de la XI Región, en respuesta al Acuerdo entre el Gobierno de Chile y las Naciones Unidas para ejecutar un proyecto sobre la eficiencia institucional y económica del sistema chileno de transporte.

Se formaron cuatro comisiones de trabajo: de transporte aéreo, de transporte internacional y turismo, de servicios de transporte terrestre, marítimo y multimodal, y de infraestructura (vialidad, aeropuertos y obras portuarias). Al Seminario se presentaron numerosos documentos preparados por los participantes, entre los cuales se contaban dos de la CEPAL, titulados *Transporte marítimo en la región austral de Chile* (E/CEPAL/R.352) y *Transporte terrestre entre la zona central y la región austral de Chile* (E/CEPAL/R.353), que sirvieron de base a las deliberaciones.

Al analizar las recomendaciones que se hicieron en el Primer Seminario sobre Transporte en la Zona Austral, organizado por la Universidad Católica de Valparaíso (Puerto Montt, 1977), se comprobó que se ha producido un avance real en la diversificación de la oferta de transporte, en la simplificación de las normas sobre documentación naviera del cabotaje y en el empleo de nuevas tecnologías.

Se destacó la necesidad de definir específicamente el rol subsidiario del Estado en materia de transporte en la región austral, así como la conveniencia de que el Estado promueva y sostenga en su fase inicial, servicios regulares de transporte a costos razonables que permitan el enlace con el resto del país y con los mercados externos. Se convino en que las oficinas regionales estatales elaboren estudios desagregados de los sectores productivos, comerciales y de transporte, que permitan orientar las acciones del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y apoyar las iniciativas públicas y privadas de las empresas proveedoras de servicios.

Finalmente, se manifestó la urgencia de constituir consejos de usuarios del transporte regional, de estudiar la conveniencia de complementar los distintos modos de transporte y de materializar la oferta hecha por los representantes de las universidades para realizar estudios específicos sobre las necesidades de transporte de la región austral.

La reunión de Coyhaique permitió que tanto los representantes del sector público como los del sector privado tuvieran una mejor visión de conjunto de las opciones y alternativas del transporte en la región austral.

FORMULARIO MODELO DE FACTURA ALINEADA

El Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional, de la Comisión Económica para Europa, ha aprobado recientemente la recomendación Nº 6 sobre un formulario modelo de factura alineada.

Como se informó en el *Boletín FAL* Nº 5, de abril de 1976, el mismo Grupo de Trabajo adoptó en 1963 el formulario clave de la CEPE que proporciona una base común para normalizar los documentos utilizados en el comercio internacional, lo que permite reproducirlos mediante el método de reproducción de tirada única (*one-run method*).

La factura comercial es un documento clave en el comercio internacional. Además de jugar un rol esencial en las transacciones mercantiles, tiene un importante papel como fuente de información para los procedimientos de importación y exportación de los países.

En algunas naciones los gobiernos requieren documentos especiales de importación, llamados facturas consulares o facturas aduaneras, que deben ser autenticados por los agentes consulares del país importador destacados en el país exportador. El contenido de estos documentos —destinados a proporcionar antecedentes

un país a otro. En muchos casos, estas exigencias crean dificultades en los procedimientos de documentación. De ahí que el Programa Especial de Facilitación del Comercio de la UNCTAD (FALPRO), en su recomendación Nº 18 (1980) haya incluido la medida de facilitación Nº 8.3, que establece: "Las facturas consulares, las exigencias de visas consulares y los aranceles consulares deben ser abolidos". La recomendación del Grupo de Facilitación tiende a armonizar la factura comercial con el formulario clave de la CEPE.

Las principales adaptaciones al formulario clave de la CEPE (reproducido en el *Boletín FAL* Nº 5, de abril de 1976) consisten en dividir los campos de datos —sin alterar el formato— en tres secciones: información sobre la transacción (partes contratantes, condiciones, etc.), descripción de las mercancías y especificación de los valores facturados, y especificación de los costos secundarios.

La recomendación se aplica al diseño de las facturas comerciales para el comercio internacional de mercaderías. Sin embargo, el diseño ha sido preparado con miras a ser también empleado para responder a necesidades administrativas a fin de poder complementar y en ciertos casos, reemplazar ciertos documentos (facturas consulares, facturas aduaneras, declaración de origen, etc.).

COOPERACION MARITIMA ENTRE AFRICA Y AMERICA LATINA

Entre el 15 y el 17 de febrero de 1984 se realizó en las Islas Canarias la Reunión Preparatoria sobre cooperación entre África y América Latina en el área del transporte marítimo, auspiciada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Dirección General de Cooperación Técnica Internacional del Ministerio de Asuntos Exteriores de España y la Consejería de Economía y Comercio del Gobierno Autónomo de las Islas Canarias. A la reunión asistieron altos funcionarios del PNUD, de la UNCTAD, del Centro de Comercio Internacional UNCTAD/GATT (CCI) y del Gobierno Autónomo de las Islas Canarias, y especialmente invitado, el Presidente de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR). Se adoptó una resolución que

declaró de gran interés la ejecución del Proyecto RAF/83/006 del PNUD, en especial sobre el punto referido al transporte marítimo y se acordó celebrar una reunión sobre el tema, del 24 al 27 de septiembre de 1984, en Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, con participación de armadores de Iberoamérica, de África y de España. La UNCTAD y el CCI prepararán un informe conjunto, con financiamiento del PNUD, sobre los flujos comerciales y de transporte marítimo entre África y América Latina, mientras el Gobierno Autónomo de las Islas Canarias hará un estudio sobre las facilidades que pueden ofrecer las Islas Canarias al transporte marítimo entre África y América Latina.

UNA TARIFA DE FLETES DESGLOSADA PARA EL TRANSPORTE MULTIMODAL

La Conferencia Marítima Costa del Pacífico de los Estados Unidos/Europa (PCEC) que agrupa desde 1926 a las ocho principales líneas navieras en ese tráfico, ha puesto en vigencia recientemente una tarifa de fletes desglosada para el transporte multimodal en su servicio integrado de carga contenedorizada.

La tarifa, autorizada por la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos como tarifa FMC 20, constituye una innovación interesante, porque introduce una estructura multifactorial de los fletes que permite al embarcador conocer cada segmento del flete multimodal.

El concepto se basa en el hecho de que cada línea naviera miembro de la conferencia puede extender a su cliente un conocimiento de embarque directo (*through bill of lading*) desde el punto de origen en el interior de los Estados Unidos hasta el lugar de destino en Europa, segregado en tres partes respecto a tarifas: un componente de transporte interior hasta el puerto de embarque; el trayecto marítimo, que incluye los gastos en el terminal de origen, y el componente interior en destino, que comprende los gastos de servicio del contenedor.

Sin embargo, si un cliente no desea aprovechar la ventaja del transporte interior en algún lado del trayecto, podría emitirse un conocimiento de embarque desde el punto interior de origen al puerto de destino, o desde el puerto de embarque hasta el lugar interior de destino.

Tradicionalmente, las conferencias han cobrado un flete completo para el transporte multimodal, sin indicar separadamente los cargos entre puerto y puerto y el transporte interior de la carga. A través de la estructura multifactorial, la conferencia proporciona a los usuarios mayor flexibilidad y más opciones para planificar sus embarques por el sistema multimodal, según una información de prensa de la conferencia (*PCEC Press Release*, San Francisco, California, 14 de febrero de 1984).

La tarifa multimodal FMC 20 está estructurada sobre la base de flete por contenedor, en vez del cobro tradicional por peso o medida. La nueva modalidad ofrece a los exportadores un incentivo para cargar eficientemente los contenedores, dentro de los límites de peso permitidos, y hace más fácil calcular anticipadamente los costos del transporte.

CODIGO DE CONDUCTA (II)

A continuación se transcriben —siguiendo con la columna iniciada en el *Boletín FALN*º 49, de enero-febrero de 1984— otras preguntas relacionadas con el Código de Conducta de las Conferencias marítimas.

¿Es verdad, como dicen algunos personeros de las conferencias marítimas, que la aplicación del Código de Conducta enfrenta dificultades casi insubsanables?

Una cosa es que el Código entre en vigor y otra, completamente diferente, es su aplicación. Se ha dicho a menudo que no existe experiencia en la aplicación de este tipo de convenios, pero ello no es enteramente cierto. Entre las 350 conferencias marítimas existentes hay una gran variedad de prácticas, muchas de las cuales están reflejadas en las disposiciones del Código. En realidad, alrededor de 70% de las normas del Código son similares en el fondo, aunque nó en la redacción, a las establecidas en un acuerdo sobre la materia preparado por el Consejo de Asociaciones de Armadores Europeos y Japoneses (CENSA) y el Consejo Europeo de Usuarios. Además, a lo largo de los años se han concluido una

serie de tratados bilaterales y su operación también contribuye a aclarar los procedimientos de aplicación del Código.

¿Cómo se pueden poner en ejecución las disposiciones del Código sobre distribución de cargas?

Muchas conferencias mantienen sistemas de distribución de cargas entre sus miembros. El método tradicional se basa en acuerdos que realizan las líneas conferenciadas sobre los tonelajes que acarreará cada una en un período determinado. Al término del período la conferencia verifica las cantidades efectivamente transportadas, calcula las sobrecargas y las subcargas (*undercarrying*s y *overcarrying*s) con respecto a las cuotas predeterminadas y hace los ajustes monetarios consiguientes. Este método se conoce como "control *a posteriori*". La alternativa es un mecanismo por el cual se pueda controlar "*a priori*" el transporte correcto de las partes alícuotas convenidas. Cada conferencia tendría que fijar su propio sistema, el que dependerá de la estructura del tráfico y del acuerdo a que se llegue entre las líneas afiliadas.

PUBLICACIONES DE INTERES

- The University of Chicago Press acaba de editar, bajo el patrocinio del International Ocean Institute, el nuevo libro del profesor Martin Ira Glassner, del Southern Connecticut State College, titulado *The Transit Problems of Landlocked States: the Cases of Bolivia and Paraguay*.
- Tokyo News Service ha publicado últimamente el anuario *World Containerization 1983*, preparado por el Instituto de Investigación Marítima de Japón, que analiza en 270 páginas el fenómeno de la contenedorización, su historia, sus problemas y su desarrollo futuro. Su precio es de 69 dólares (franqueo incluido) y puede solicitarse directamente a Tokyo News Service, Ltd., Tsukiji Hamarikyu Bldg., 3-3 Tsukiji 5-chome, Chuo-ku, Tokyo 104, Japón.

vía aérea al precio de 68 dólares, para lo cual los interesados deben dirigirse a: Circulation Manager, CS Publications Ltd., McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.

- Las conclusiones y debates de la Tercera Conferencia sobre Operaciones de Terminal (Amsterdam, junio de 1983) han sido editadas en un volumen que incluye el texto completo de los 25 trabajos presentados por expertos en transporte de carga general, contenedorizada, de autotransbordo y neogranes. El libro, llamado *Terminal Operations Volume III*, está a la venta al precio de 58.50 libras y los pedidos deben hacerse a: Book Sales Division, CS Publications Ltd., McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.

NECESIDAD DE TERMINALES INTERIORES DE CARGA

A raíz de la columna iniciada en el *Boletín FAL* No. 29, de agosto de 1980, y mantenida hasta el No. 46, de julio-agosto de 1983, relacionada con el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), se nos han formulado algunas consultas acerca de la conveniencia de crear terminales interiores de carga en un país latinoamericano determinado.

Como se señaló en el documento titulado *La unitarización de la carga y su necesidad de apoyo institucional* (E/CEPAL/G.1223, de 1º de febrero de 1983), aparte de que reducen el recargo de trabajo del equipo portuario para la manipulación de los contenedores y la congestión de las zonas de almacenamiento conexas, hay razones adicionales para establecer terminales interiores de carga. Primero, son importantes para las funciones de consolidación y desconsolidación de la carga, que requieren bastante espacio y constituyen una zona de almacenamiento o espera relativamente económica para los contenedores antes de que éstos sean trasladados al puerto para ser embarcados en los buques. Segundo, estos terminales prestan a los expedidores servicios personales que

difícilmente pueden ofrecer los puertos, ya que los grandes terminales marítimos para contenedores están destinados a satisfacer principalmente las necesidades de los empresarios navieros y en segundo término aquellas de los cargadores. Por otra parte, debe recordarse que el terreno portuario es más caro que la superficie de suelo en las ciudades interiores y que no siempre se dispone de un área suficientemente amplia a la orilla del mar para el almacenamiento de contenedores.

En general, los terminales interiores de carga internacional agrupan servicios de aduana, sanidad vegetal, inspección fitosanitaria, y en aquellos recintos bien organizados, atención bancaria y de seguros. Es decir, ofrecen al expedidor y al consignatario, junto a las funciones de consolidación y desconsolidación de la carga, la posibilidad de ejecutar en un solo lugar todas las actividades correspondientes a la importación y exportación de carga contenedorizada.

En suma, la institución de terminales interiores de carga internacional constituye un elemento útil y conveniente para facilitar el comercio exterior sin recargos indebidos en los costos.

NOTICARIO DE FACILITACION

- La Segunda Feria Internacional *Portex '85 Hamburg* se celebrará en Hamburgo, República Federal de Alemania, del 7 al 10 de mayo de 1985, en conjunto con la Conferencia Portuaria Mundial de la Asociación Internacional de Puertos (International Association of Ports and Harbors, IAPH). La Feria y Seminario es organizada por Hamburg Messe und Congress GmbH y cuenta con el patrocinio de la IAPH, la Asociación Internacional de Coordinación para el Manejo de Carga (ICHCA), Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. y el Bureau Intergubernamental para Informática (IBI), de Roma. Las secciones de exhibición se dedicarán especialmente a construcción de puertos, tecnología hidráulica, organización portuaria e informática, en tanto que los seminarios técnicos examinarán los siguientes temas: Simposio sobre el uso de computación en el sistema de transporte; Planificación y construcción de puertos y canales de navegación, y Seguridad y prevención de polución en las bahías. Para mayores informaciones y reserva de espacio, se ruega dirigirse a: Hamburg Messe und Congress GmbH, Postfach 30 23 60, D-2000 Hamburg 36, República Federal de Alemania.
- Durante los días 18 a 20 de junio de 1984 se llevará a cabo en Nueva York la decimoséptima asamblea anual del Consejo

Nacional de Documentación del Comercio Internacional (NCITD), cuyos principales temas de conferencias serán: a) Computarización y b) Manejo de materiales peligrosos. Como tópicos adicionales se han programado los siguientes: Aspectos relacionados con exportaciones, aspectos relacionados con importaciones y barreras al comercio internacional. Las inscripciones para participantes que no sean miembros del NCITD valen 200 dólares por un día y 295 dólares por los tres días, y se reciben en The National Council on International Trade Documentation (NCITD), Suite 1200, 350 Broadway, New York, N.Y. 10013, U.S.A.

- La ALADI ha invitado a los organismos regionales e internacionales principalmente interesados en la facilitación del comercio y el transporte a una reunión de coordinación, que se celebrará en su sede de Montevideo, del 18 a 20 de junio de 1984. El temario provisional comprende: a) Informe sobre programas de trabajo adoptados o por adoptarse sobre la materia; b) Determinación de los campos o áreas de trabajo existentes en dichos programas susceptibles de acciones de cooperación mutua; y c) Conveniencia de coordinar interinstitucionalmente la asignación de prioridades para el cumplimiento de los trabajos programados.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179—D
Santiago — Chile

IMPRESOS
VIA AEREA

006601FAL

MXU

GUSTAVO SILVA ARANDA
REPRESENTANTE RESIDENTE
PNUD - PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DESARROLLO
APARTADO POSTAL 6-719
06600 MEXICO, DF
MEXICO