

NACIONES UNIDAS



CEPAL

Nº 22

Mayo de 1979

BOLETIN PREPARADO
POR LA SECRETARIA DE LA
COMISION ECONOMICA
PARA AMERICA LATINA
Y EL PROGRAMA DE
TRANSPORTE OEA-CEPAL

BIBLIOTECA

DE LAS

Mayo 1979

NACIONES UNIDAS
EN MEXICO

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

LA FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE: RESOLUCIONES ADOPTADAS POR LA CEPAL

Como se informó en el *Boletín FAL* Nº 21, la Comisión Económica para América Latina celebró su decimotercer período de sesiones en La Paz, Bolivia, entre el 18 y el 26 de abril. El examen técnico de los diversos temas se llevó primeramente en el seno de comités establecidos para ese propósito durante la primera sesión plenaria de trabajo, en la cual se aprobó el temario.

Los aspectos vinculados a la facilitación, tales como los trabajos preparatorios para una Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil del porteador en el trans-

porte terrestre internacional (CRT) y los progresos alcanzados con el Sistema Integrado de Tránsito (SIT), fueron considerados por el Comité II sobre la base de dos documentos preparados por la secretaría a tal efecto: *El papel de la CEPAL en la facilitación del comercio y el transporte* (E/CEPAL/1064) y *Sistema integrado de tránsito para mercancías bolivianas transbordadas a través del puerto de Arica* (E/CEPAL/1065).

La labor futura de la CEPAL en lo que atañe al sector transportes quedó enmarcada dentro de las dos resoluciones que se transcriben y comentan a continuación:

"390 (XVIII) FACILITACION DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE

"La Comisión Económica para América Latina,

"Recordando las disposiciones pertinentes de las resoluciones de la Asamblea General sobre la Cooperación económica entre los países en desarrollo¹ y consciente de que la facilitación del comercio y el transporte regional en América Latina es, por su propia naturaleza, una tarea común de los países en desarrollo,

"Recordando además el principio declarado en el artículo 49 del Tratado de Montevideo y por otros foros regionales, según el cual la facilitación del comercio y del transporte es una herramienta para realizar la integración económica y regional,

"Reconociendo que, para cumplir con los objetivos de su resolución 356 (XVI) del 13 de mayo de 1975, la secretaría de la CEPAL debe brindar activo apoyo a los programas nacionales, subregionales y regionales de facilitación del comercio y el transporte y que, para cumplir este propósito, debe contarse con arreglos institucionales adecuados,

"Tomando en cuenta la sección IV del anexo de la resolución 32/197 del 20 de diciembre de 1977, de la Asamblea General, que reconoció a las comisiones regionales la función de centros principales del desarrollo, coordinación y cooperación económicas en sus respectivas regiones,

¹Resoluciones 3177 (XXVIII) del 17 de diciembre de 1973; 3241 (XXIX) de noviembre de 1974; 3442 (XXX) del 9 de diciembre de 1975; 31/119 del 16 de diciembre de 1976; 32/180 del 19 de noviembre de 1977, y 33/195 del 29 de enero de 1979.

"Habiendo examinado el documento E/CEPAL/1064 sobre el papel de la CEPAL en la facilitación del comercio y del transporte, el cual, entre otras cosas, señala la necesidad de establecer prioridades para el programa de trabajo de la secretaría en materia de facilitación,

"Tomando en cuenta lo expresado en el informe de la Reunión Intergubernamental Preparatoria (E/CEPAL/1054) sobre la posibilidad de continuar los trabajos de preparación del Proyecto de Convención Latinoamericana sobre la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional de Mercancías (CRT) y dada la necesidad de un régimen regional uniforme para el transporte terrestre en materia de responsabilidad por pérdida o deterioro de las mercancías, o por demora en la entrega de las mismas,

"Pide al Secretario Ejecutivo de la CEPAL que:

"a) en consulta con los gobiernos, convoque en el ámbito de las principales áreas geográficas de la región, a reuniones subregionales de expertos en materia de facilitación, tanto de organizaciones nacionales como internacionales con el fin de identificar los principales problemas de facilitación que se confrontan en cada ámbito, fijar prioridades y sugerir medidas que puedan contribuir a la superación de dichos problemas por parte de los países, y prestar asistencia a la secretaría para establecer un programa de acción más permanente y estable en materia de facilitación;

"b) prepare los estudios solicitados en el Informe de la Reunión Intergubernamental Preparatoria (E/CEPAL/1054) respecto del Proyecto de Convención Latinoamericana-

na acerca de la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías (CRT) y haga circular dichos estudios entre los gobiernos de los Estados miembros, con el fin de recibir sus comentarios y sugerencias”.

Al aprobar esta resolución, los países estimaron que existe un conjunto de tareas que deben desarrollarse para facilitar el transporte y el comercio, una de las cuales es el proyecto de convención CRT. No obstante, solicitaron que antes que los gobiernos continuasen analizando la Convención era conveniente revisar el orden de prioridades del

programa de trabajo global de la Secretaría en lo que atañe a la facilitación a fin de comprobar si en realidad existe interés por parte de un número apreciable de países de contar con un acuerdo regional de esta naturaleza.

Por lo tanto, será tarea prioritaria de la CEPAL preparar los estudios pedidos por la Reunión Intergubernamental Preparatoria (véase documento E/CEPAL/1054) y, dentro de los criterios que se establezcan en las reuniones especializadas, procurar la participación sistemática de los países miembros a fin de responder al mandato recibido.

“391 (XVIII) RED INTEGRADA DE TRANSPORTE

“La Comisión Económica para América Latina,

“*Tomando en cuenta* que las desventajas inherentes a los países sin litoral se exacerban en los países mediterráneos latinoamericanos, Bolivia y Paraguay, por la falta de una infraestructura articulada de transporte interior y, en algunos casos, en su prolongación dentro de países vecinos,

“*Consciente* de que la creación de una infraestructura de transporte adecuada en Bolivia y Paraguay, además de contribuir significativamente a su propio desarrollo económico y social, permitiría enlazar por vía terrestre a los países atlánticos y pacíficos, abriendo de esta manera importantes oportunidades para la integración y el comercio latinoamericano,

“*Considerando* que aun cuando Bolivia y Paraguay cuentan con estudios que identifican sus necesidades de infraestructura y servicios de transporte, lamentablemente sus recursos no permiten completar en un plazo razonable dicha infraestructura, y que, por otra parte, los beneficios que generaría una red integrada de transporte en el *hinterland* del continente beneficiaría también a los países ribereños, que la podrían utilizar en sus comunicaciones transcontinentales,

“*Teniendo presente* los valiosos aportes técnicos y financieros que han proporcionado organismos como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Mundial, la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), el Fondo de Financiamiento de la Cuenca del Plata, y el Congreso Panamericano de Carreteras de la Organización de los Estados Americanos (OEA) para ayudar a Bolivia y Paraguay a mejorar su infraestructura de transporte interno, así como los vínculos de transporte con los países vecinos, y a través de ellos, con regiones de ultramar,

“*Recordando* el especial interés que han mostrado la Asamblea General, el Consejo Económico y Social, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y las comisiones económicas regionales en los problemas de los países mediterráneos del mundo,

“*Tomando nota* de los estudios realizados por la secretaría, en algunos casos con la valiosa colaboración del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) y la Corporación Andina de Fomento (CAF), en los que se analiza el transporte terrestre internacional, destacándose la necesidad de una estrecha cooperación de todos los países para mejorar, en especial, las condiciones de tránsito de las regiones del interior del continente sudamericano y, como contrapartida, la movilidad transcontinental cuyos beneficios son de carácter generalizado,

“*Conscientes* de que es preciso tomar en cuenta que el INTAL está realizando un estudio de una red de transportes en el Cono Sur, el cual podrá aportar valiosos elementos de juicio,

“1. *Pide* al Secretario Ejecutivo de la CEPAL que prepare un estudio en el cual:

- a) se identifiquen las inversiones en infraestructura y en equipo de transporte necesarias para comunicar adecuadamente a las diferentes regiones de Bolivia y Paraguay con los puertos de ultramar;
- b) se otorgue especial consideración a aquellos proyectos que forman parte de una red integrada de transporte regional que facilite las comunicaciones terrestres transcontinentales entre los países del Atlántico y del Pacífico;
- c) se tengan en cuenta los estudios nacionales disponibles y se complementen con nuevas investigaciones cuando sea indispensable;
- d) se evalúen, hasta donde sea posible, los beneficios que obtendrían los diferentes países de las inversiones en infraestructura y servicios de transporte que se proponga realizar en Bolivia y Paraguay, con miras a facilitar la cooperación internacional para su financiamiento;
- e) se señale las medidas institucionales indispensables para que la utilización de la infraestructura que se construya en Bolivia y Paraguay facilite la creación y operación de servicios de transporte eficientes y económicos, como parte de un verdadero sistema integrado de transporte regional;

“2. *Pide asimismo* al Secretario Ejecutivo que:

- a) convoque a reuniones de expertos gubernamentales de los países que se incluyan en los estudios mencionados en el inciso 1, para orientar a la secretaría en la ejecución de esos estudios y para revisarlos una vez terminados;
- b) tome las medidas apropiadas para asegurar una estrecha coordinación, en la realización de los estudios señalados en el inciso 1, con aquellos organismos internacionales, regionales y subregionales que tengan especial interés en las materias examinadas en ellos;
- c) gestione ante la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) la participación de dicho organismo en el estudio señalado en el inciso 1;

“3. *Declara* su especial interés en que el estudio señalado sea un proyecto regional del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) o un proyecto del Fondo Especial de las Naciones Unidas para Países sin Litoral”.

Es de especial importancia para la integración facilitar el acceso físico a los mercados de los países mediterráneos latinoamericanos Bolivia y Paraguay. Por esta razón, la CEPAL se ha puesto ya en contacto con la UNCTAD y el PNUD para sentar las bases de un proyecto regional destinado a llevar a cabo las tareas encomendadas a la secretaría por intermedio de esta resolución.

CODIGO ALFABETICO PARA LA REPRESENTACION DE MONEDAS

El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE) aprobó durante el año 1978 una serie de recomendaciones sobre un Sistema de referencias de acceso común, Claves para los nombres de los buques, Documentación para el transporte internacional de mercancías peligrosas y Código alfabético para la representación de monedas, las que han sido transmitidas recientemente por la secretaría de la CEPE a la CEPAL para su difusión.

En el *Boletín FAL* N° 19, se comentó la recomendación sobre el Sistema de referencias de acceso común, y en el N° 20 se informó acerca de los progresos del proyecto para establecer un Código de puertos y localidades de las Naciones Unidas. En una próxima edición se hará referencia a la recomendación sobre documentación para el transporte de mercancías peligrosas.

El Código alfabético para la representación de monedas, por su parte, está basado en los códigos de tres letras de la norma internacional ISO 4217 y podrá emplearse en todas las operaciones comerciales, bancarias o administrativas en que deban representarse en forma codificada las denominaciones de monedas o fondos. Una importante ventaja es que podrá utilizarse ya sea que se empleen sistemas automatizados o manuales.

Los dos primeros caracteres corresponden al Código de Países ALPHA-2 de la norma internacional ISO 3166, "Claves para la representación de los nombres de los países", y el tercer carácter constituye un indicador, de preferencia nemotécnico, derivado del nombre de la unidad monetaria. Por ejemplo, ARP para el peso de la República Argentina, USD para el dólar de los Estados Unidos, VEB para el bolívar de Venezuela, etc.

De los 220 o más países contenidos en el Código, se transcriben a continuación los caracteres correspondientes a los países miembros y asociados de la CEPAL.

Argentina	ARP	Guatemala	GTQ
Bahamas	BSD	Guyana	GYD
Barbados	BBD	Haití	HTG, USD
Belice	BZD	Honduras	HNL
Bolivia	BOP	Jamaica	JMD
Brasil	BRC	México	MXP
Canadá	CAD	Nicaragua	NIC
Colombia	COP	Países Bajos	NLG
Costa Rica	CRC	Panamá	PAB, USD
Cuba	CUP	Paraguay	PYG
Chile	CLP	Perú	PES
Domínica	XCD	Reino Unido	GBP
Ecuador	ECS	Rep. Dominicana	DOP
El Salvador	SVC	Suriname	SRG
Estados Unidos	USD	Trinidad y Tabago	TTD
Francia	FRF	Uruguay	UYP
Granada	XCD	Venezuela	VEB

El texto de la recomendación en que figura el Código completo aparece en el documento TD/B/FAL/INF.51, el que puede solicitarse a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, División de Comercio y Tecnología, Palacio de las Naciones, CH-1211, Ginebra 10, Suiza, o a FALPRO, "Programa Especial de Facilitación del Comercio", UNCTAD, Palacio de las Naciones, CH-1211 Ginebra 10, Suiza. Las normas internacionales de la ISO pueden obtenerse directamente de la Secretaría de la Organización Internacional de Normalización (ISO), 1 Rue de Varembe, CH-1211 Ginebra 20, Suiza.

NOTICARIO DE FACILITACION

- La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas había recibido al 1° de marzo de 1979 las firmas definitivas (f), las ratificaciones (r) o las adhesiones (a) de 34 países. Entre éstos, figuran siete de América Latina, enumerados por orden cronológico: Chile (f), Venezuela (f), Guatemala (r), México (a), Cuba (a), Costa Rica (r) y Perú (a). (UNCTAD, TD/223, 16 de marzo de 1979.) La Comunidad Económica Europea, después de cinco años, ha aceptado finalmente los principios del Código de Conducta de las Conferencias Marítimas, dándole así el apoyo que necesitaba para entrar en vigor. Suecia se ha preocupado de esta materia anunciando en la V UNCTAD (Manila, mayo 1979) que está considerando la ratificación del Código de Conducta. (*The Economist*, Londres, 12 de mayo de 1979.)
- Entre el 27 y el 29 de junio se llevará a cabo en Amsterdam, Holanda, la Segunda Conferencia sobre Manejo y Transporte de Mercancías a Granel, organizada por *Cargo Systems Conferences*, del Reino Unido. Simultáneamente se realizará una amplia exposición de servicios y equipos de manipulación de carga a granel.
- La Exposición Marítima Internacional RIOMAR 79 se realizará en el Museo de Arte Moderno de Río de Janeiro, Brasil, del 8 al 13 de octubre de 1979. Esta muestra es patrocinada por el gobierno del estado de

Río de Janeiro y copatrocinada por la Superintendencia Nacional de la Marina Mercante SUNAMAM; la Asociación de Astilleros del Brasil ESABRAS y la CACEX del Banco del Brasil S.A., y ha sido organizada por Feiras e Conferências Internacionais Limitada, miembro del Grupo Seatrade. Los expositores de RIOMAR podrán asistir a la Conferencia Seatrade sobre Transporte Marítimo y Comercio Latinoamericanos que se llevará a efecto en la semana de RIOMAR.

- En una asamblea realizada el 6 de marzo de 1979, en el auditorio del Instituto de Reaseguros del Brasil, fue fundada la Sociedade Classificadora Brasileira y fueron aprobados sus estatutos. En el acto estuvieron presentes numerosos representantes de los aseguradores, armadores, astilleros, industriales, organismos gubernamentales y empresas vinculadas a las actividades marítimas. Culminó así un largo proceso que se había iniciado en 1970, por iniciativa del Instituto de Reaseguros del Brasil y el Ministerio de Marina, y que había sido promovido reiteradamente a través de los congresos de transporte marítimo y construcción naval realizados por la Sociedad Brasileña de Ingeniería Naval (SOBENA). Dado que los estatutos permiten que se establezcan acuerdos de cooperación con sociedades congéneres extranjeras, las cinco que operan en el Brasil han manifestado su interés de colaborar con la nueva entidad brasileña. (*Portos e Navios*, Río de Janeiro, marzo de 1979.)

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- De conformidad con el decreto N° 3 026, publicado el 5 de marzo de 1979 y a partir del 25 del mismo mes, Venezuela ha puesto en vigor el nuevo Reglamento de la Ley Orgánica de Aduanas, por el cual se introducen importantes cambios en la legislación destinados a simplificar la documentación naviera y los trámites aduanero-portuarios.

Se establece que todo vehículo que practique operaciones de tráfico internacional deberá estar provisto de los siguientes documentos:

- Por vía marítima: manifiestos de carga y conocimientos de embarque.
- Por vía aérea: manifiestos de carga y conocimientos de embarque o guías aéreas.
- Por vía terrestre: manifiestos de carga y conocimientos de embarque terrestre, o manifiestos de encomienda y guías de encomienda, según se trate de transporte de carga o de encomiendas.

Los manifiestos serán presentados en formato y tamaño propios de la empresa respectiva, eliminándose así la exigencia de que el sobordo sea consignado en formulario especial. Además, se suprimen las listas de rancho y repuestos así como la declaración de efectos personales de los tripulantes.

Los documentos del buque pueden presentarse antes del atraque, suprimiéndose la visita de entrada de la Aduana, con lo cual se simplifican considerablemente los trámites de recepción de las naves. Cabe señalar, que las operaciones aduaneras propiamente tales son importación, exportación y tránsito internacional, en tanto que la carga y descarga son operaciones portuarias. No corresponde, pues, el pago de habilitación de Aduana como sucedía cuando los almacenes pertenecían a la Aduana y ésta y su personal estaban ocupados durante las operaciones de carga y descarga.

En suma, la nueva legislación respeta el campo de acción portuario y permite delimitar y separar las mutuas atribuciones y funciones aduaneras y portuarias.

Por otra parte, por primera vez se hace referencia en la legislación aduanera venezolana al tratamiento que debe darse a los contenedores, tanto en relación con el tránsito internacional como respecto de la interna-

ción de mercancías hacia depósitos aduaneros o aduanas interiores. Asimismo, se define el concepto de transporte intermodal (multimodal) y de operador de transporte multimodal. Este último deberá inscribirse en el Ministerio de Hacienda y dar caución para poder operar.

Finalmente, el cabotaje deja de ser una operación aduanera y se elimina toda documentación y permisos para dicho tráfico. Como único trámite para el cabotaje se establece que el capitán o su agente entregue a la Aduana dos juegos de conocimientos de embarque, uno de los cuales será devuelto, debidamente sellado, para que sea llevado a bordo y presentado en caso de inspección. (Asociación Naviera de Venezuela, circular ANV-112, 9 de marzo de 1979.)

- El Ministerio de Economía de Guatemala, por acuerdo N° 00050, del 8 de mayo de 1979, ha creado el Departamento de Transporte Marítimo y Fluvial, con atribuciones para llevar los registros de las rutas regulares e itinerarios fijos de las empresas nacionales, tramitar las solicitudes para la clasificación de líneas nacionales de transporte marítimo y de empresas de transporte internacional marítimo-terrestre (*roll-on/roll-off*), efectuar los estudios relacionados con las actividades del transporte marítimo, lacustre, fluvial y otros sistemas conexos; coordinar con otros organismos del Estado la consecución de objetivos comunes en materia de transporte por agua y elaborar los proyectos de ley que estime convenientes para organizar e institucionalizar el transporte marítimo nacional e internacional. En el último año habían sido creadas otras cuatro dependencias gubernamentales encargadas del transporte por agua en Costa Rica, Nicaragua, Honduras y El Salvador, con el apoyo del Proyecto PNUD/UNCTAD Mejoramiento y Desarrollo del Sistema Marítimo y Portuario de Centro América (TRANSMAR). Estas, junto con la de Guatemala, constituirán los canales más adecuados para impulsar iniciativas relacionadas con esta actividad en la región.



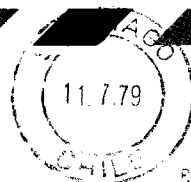
NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago-Chile

Unidad de Composición
79-05-1257
(Offset)

GERT ROSENTHAL
DIRECTOR
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA
LATINA
APARTADO POSTAL 6-718
MEXICO, DF
MEXICO



RB.160

