NACIONES UNIDAS

CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

GENERAL
E/CN.12/CCE/SC.3/24
11 de octubre de 1968
ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA DEL
ISTMO CENTROAMERICANO
SUBCOMITE CENTROAMERICANO DE TRANSPORTES

INFORME DE LA SEGUNDA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO Y DESARROLLO PORTUARIO

(Guatemala, 9 a 13 de septiembre de 1968)

INDICE

ANEXOS

/I. ANTECEDENTES

INTRODUCCION

Este informe reseña las actividades de la segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, celebrada en la ciudad de Guatemala del 9 al 13 de septiembre de 1968. Fue aprobado en la sesión de clausura, que se llevó a cabo el 13 de septiembre de 1968.

/I. ANTECEDENTES

I. ANTECEDENTES

La importancia que tiene el establecimiento de un programa regional marítimo y portuario para lograr servicios más eficientes dentro del comercio exterior de los países miembros del Mercado Común Centroamericano, así como las consecuencias favorables que de ello se derivan en los aspectos de producción y comercialización de diferentes actividades económicas, han sido el motivo de que la secretaría de la CEPAL, en cumplimiento de las resoluciones 19 y 64 (CCE) del Comité de Cooperación Económica, consideró conveniente crear un grupo de trabajo del Subcomité Centroamericano de Transportes, para que se hiciese cargo del estudio y de la orientación de las tareas relativas a los aspectos técnicos y económicos del transporte marítimo y del desarrollo portuario a nivel regional.

La primera reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario se celebró en San Salvador, El Salvador, del 13 al 18 de noviembre de 1967. Se acordó en dicha oportunidad, aparte de otras decisiones, establecer algunas orientaciones y criterios generales que podrían normar una política concertada en materia de navegación y puertos, y propiciar también el establecimiento de mecanismos y medidas tendientes a mejorar la eficiencia de los programas operativos y de desarrollo portuario. Sobre este particular se llegó a concluir en la necesidad de impulsar la planeación regional de obras portuarias y tráfico marítimo, de continuar las tareas tendientes a la creación de una marina mercante centroamericana, de estimular la creciente modernización y productividad de los servicios portuarios, así como de establecer los mecanismos regionales requeridos para lograr gradualmente el cumplimiento de dichos objetivos.

De acuerdo con lo recomendado por el Grupo de Trabajo, la secretaría de la CEPAL convocó a su segunda reunión, cuyas deliberaciones y resultados son objeto del presente informe. La secretaría presentó a la consideración de las delegaciones los documentos sobre problemas portuarios en materia institucional, administrativa y operacional, preparados por expertos de asistencia técnica de las Naciones Unidas, cuyos títulos figuran en el temario que se reproduce más adelante.

/II. SEGUNDA

II. SEGUNDA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO SOBRE TRANSPORTE MARITIMO Y DESARROLLO PORTUARIO

A. Sesión inaugural y composición de las delegaciones

1. Sesión inaugural

La segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario se celebró en la ciudad de Guatemala. Fue inaugurada el 9 de septiembre de 1968 por el señor Alfonso Alonso Lima, Viceministro de Integración Económica, quien ofreció su más amplia colaboración a los asistentes y puso de relieve la importancia que tiene para la región la comunicación con el resto del mundo, la conveniencia de recuperar las inversiones hechas en las instalaciones portuarias por los países del Istmo Centroamericano y la de contar con servicios marítimos eficientes, armonizando medidas de beneficio común sin mengua de las respectivas soberanías. A nombre de las delegaciones hizo uso de la palabra el señor Ricardo Reyes Cerrato, Jefe de la Delegación de Honduras, que agradeció la colaboración y la hospitalidad recibidas.

En la primera sesión de trabajo, que se celebró a continuación, se eligió Presidente de la reunión al señor Marco Antonio Cuevas, Jefe de la Delegación de Guatemala y Relator al señor Edmundo Rostrand B., Jefe de la Delegación de Nicaragua.

2. Composición de las delegaciones

Asistieron delegaciones de Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. También participaron representantes de organismos centroamericanos e internacionales. Las delegaciones quedaron integradas de la siguiente manera:

(a) Delegaciones

a) Delegaciones de los países

Guatemala

Jefe de la Delegación	Marco Antonio Cuevas
Viceministro de Hacienda y Crédito Público	Emilio Peralta
Delegados	Héctor García de León Homero García Montenegro Juan Olivero Nelson Luis A. Carrillo Aparicio Julio Samayoa Pinto José Luis González Enrique Hillermann L. Héctor Ramiro Ruano B. Gilberto Secaira Víctor Salomón Pinto J. Benedicto Albertino Osorio Miguel A. Quintana M. Raúl Valdéz Ramírez José Luis Alvarado Carlos Enrique Muñoz M. Marco Antonio Ramírez Ernesto Porras Jurado Oscar Alvarez Gilberto Isaías Corzo José Delprée Arturo Papadópolo Francisco Lorenzana César A. Sierra Calderón Manuel Barrios Vielmann

El Salvador

Jefe de la Delegación	Rodolfo Lewy van Severén
Delegados	Heriberto Reyes V. Guido Armando Lucha Elmer E. Keller Carlos Alberto Castillo Carlos Díaz Gaitán Ernesto Avilez Pacas Francisco Rodríguez Quezada

/Honduras

Honduras

Jefe de la Delegación	Ricardo Reyes Cerrato
Delegados	Alfredo Arévalo Villavicencio José Molina Torres Rubén Darío González Edberto Paz Barahona Edgar Schulz Efraín Alcántara Ramón Discúa Juan Koldewey

Nicaragua

Jefe de la Delegación	Edmundo Rostrand B.
Delegados	Ramón Vigil Mena Orlando Trejos Somarriba Roberto A. Cordúa Charles E. Whitaker W. Jorge Zeledón Rosales Ricardo Quezada Quiñonez Gustavo Fernández

Costa Rica

Jefe de la Delegación	Ciro Guerra Baldares
Delegados	Juan de Dios Umaña C. Olman Elizondo Morales Alberto E. Williams Gerardo Díaz Villalobos Manuel E. Velásquez Rawson Clarencio Barth Vargas Rodrigo Sancho Robles Alvaro Rossi

Panamá

Jefe de la Delegación	Juan M. Villalaz
Delegados	Pablo Abad Guillermo D'Croz Adán Urriola

/b) Organismos

b) Organismos centroamericanos e internacionales

Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA)	Gautama Fonseca Gabriel Pons Julio E. Obiols Jaime Pasquier
Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	Manuel Amaya Leclair Fernando Irigoyen
Instituto Centroamericano de Administración Pública (ICAP)	Sergio Sánchez Naranjo Ricardo Perdomo
Instituto Centroamericano de Investigación y Tecnología Industrial (ICAITI)	Carlos Acevedo López
Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO) (Proyecto Regional de Desarrollo Pesquero)	José Luis González López
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Hugo Romero
Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)	Enrique Luis Díaz

Por la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) asistieron los señores Porfirio Morera, Subdirector de la Oficina en México; Gonzalo Andrade Geywtiz (DOAT), Edgar Jiménez (DOAT); Enrique Díez-Canedo; Luis R. Almeida; Oscar Zamora; Carlos Ojeda (consultor) y la señorita Ana del Carmen Aguirre.

B. Temario

En la primera sesión de trabajo del Grupo se examinó y aprobó el temario provisional presentado por la secretaría de la CEPAL, que figura a continuación:

1. Inauguración
2. Elección de Presidente y Relator
3. Examen y aprobación del Temario

Documentación

Temario provisional (CCE/SC.3/GTTM/II/1)

/4. Organización

4. Organización de los trabajos

Documentación

Calendario provisional de labores (CCE/SC.3/GTTM/II/DT.1)

5. Desarrollo portuario integrado en Centroamérica

a) Avances nacionales y regionales en materia portuaria centroamericana

b) Organización institucional de la actividad marítima y portuaria en el proceso de integración centroamericana

c) Uniformidad y coordinación en aspectos marítimo-portuarios a nivel centroamericano

Documentación

Actividades portuarias desarrolladas en Centroamérica, 1967 (CCE/SC.3/GTTM/II/2; TAO/LAT/92)

Bases para la formación de una Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (CCE/SC.3/GTTM/II/3; TAO/LAT/89)

Fundamentos para constituir una Asociación Centroamericana de Armadores (CCE/SC.3/GTTM/II/4; TAO/LAT/88)

Lineamientos para la creación de una Asociación Centroamericana de Usuarios del Transporte Marítimo (CCE/SC.3/GTTM/II/5; TAO/LAT/93)

Orientaciones para establecer autoridades portuarias de alcance nacional en los países centroamericanos (CCE/SC.3/GTTM/II/6; TAO/LAT/94)

Elementos básicos de un sistema uniforme y simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90)

Principios generales de un Código Uniforme de Cuentas y Estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91)

Documentación de referencia

El Transporte en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/356; ST/TAA/Ser.C.8)

El Transporte en el Istmo Centroamericano: El Transporte Marítimo (TAA/LAT/5)

Problemas portuarios y de navegación en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/CCE/SC.3/21; TAO/LAT/75)

Análisis y perspectivas de la situación portuaria en Centroamérica. Versión preliminar. (Documento preparado por la SIECA)

Características y programas de los principales puertos del Istmo Centroamericano (CCE/SC.3/GTTM/I/DI.2)

Informe de la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario (E/CN.12/CCE/SC.3/22)

/6. Otros

6. Otros asuntos
7. Lugar y fecha de la próxima reunión
8. Examen y aprobación del Informe del Relator

Documentación

Informe del Relator (CCE/SC.3/GTTM/II/9)

9. Clausura

Teniendo en cuenta la amplitud del temario aprobado, el Grupo de Trabajo decidió integrar tres comisiones especiales que se encargaran, respectivamente, de los puntos referentes a la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, a la uniformidad y simplificación de la documentación exigida en las terminales portuarias, y a la formulación de un código de cuentas y estadísticas.

C. Resumen de los debates

1. Introducción

En su segunda reunión, el Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario tomó decisiones que constituyen un paso importante hacia la configuración de una política regional que regule e impulse dichas actividades.

La reunión anterior del Grupo de Trabajo se caracterizó por haber analizado problemas de orden general, y haber fijado bases para mejorar la operación de los puertos, promover una mayor participación de las flotas centroamericanas en el tráfico comercial y activar la organización institucional que se requiere para la ejecución de una política común sobre la materia.

Durante el presente período de sesiones, el Grupo concentró su atención en asuntos de carácter más específico. En efecto, la recomendación que se hace al Consejo Económico para que cree la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, es uno de los temas de mayor importancia tratados en esta oportunidad, ya que de crearse dicha Comisión, Centroamérica contará con un mecanismo técnico y asesor que habrá de facilitar la formulación y ejecución de aquella política.

/Asimismo,

Asimismo, reiteró su apoyo a las gestiones que tienden a constituir asociaciones de armadores y de usuarios de los servicios navieros, y a establecer autoridades portuarias de alcance nacional, que son también elementos necesarios para el adecuado desenvolvimiento de las correspondientes actividades en el Istmo Centroamericano.

También fueron examinados en esta oportunidad problemas de orden práctico que se presentan en las terminales debido al elevado número de documentos que se exige a las naves, y se establecieron orientaciones sobre lo que convendría hacer para ponerle término a dicha situación. Además se aprobaron las bases de un sistema uniforme de cuentas y de estadísticas, y se acordaron lineamientos para el cálculo de los costos y para la fijación de la estructura tarifaria, como parte de un sistema coordinado y racional de información, que es indispensable para un eficaz desarrollo y control de las actividades que se llevan a cabo en las terminales portuarias.

A continuación se hace una reseña de los debates en torno a los principales temas tratados durante las sesiones de trabajo realizadas.

2. Avances nacionales y regionales logrados a partir de la primera reunión

El examen de este punto del temario se basó en el documento Actividades portuarias desarrolladas en Centroamérica, 1967 (CCE/SC.3/GTTM/II/2; TAO/LAT/92). La información fue complementada con exposiciones de cada una de las delegaciones y de la secretaría de la CEPAL, sobre los principales logros alcanzados durante 1967 y en lo que va de 1968, tanto en los aspectos físicos, como administrativos y operacionales de los puertos centroamericanos. El representante de la Secretaría Permanente del Tratado General se refirió, por su parte, al estudio que sobre aspectos marítimos y portuarios está actualmente realizando dicha oficina dentro de una investigación más amplia del sector de transportes en el Mercado Común Centroamericano. Al efecto, se distribuyó el documento Situación actual del estudio sobre el desarrollo portuario centroamericano (SIECA/CCE/GTTM/II).

En términos generales, los avances logrados durante el período comprendido entre la primera y segunda reuniones del Grupo de Trabajo se han

/caracterizado por

caracterizado por el acento puesto en las tareas requeridas para establecer y consolidar las autoridades portuarias de alcance nacional, por la ejecución de varias ampliaciones portuarias esenciales, por una renovación, aumento y diversificación de los equipos indispensables para el manejo de los distintos tipos de carga y por un proceso de ordenamiento y reglamentación administrativa, financiera y laboral de las actividades y los servicios que los puertos tienen bajo su responsabilidad.

Por otra parte, las delegaciones prestaron especial atención al hecho de que durante el año transcurrido, los fletes marítimos continuaron produciendo repercusiones desfavorables sobre las balanzas de pagos de los países centroamericanos; a lo mucho que ha continuado dependiendo su comercio exterior del transporte marítimo, que prestan empresas extranjeras, y a la escasa participación de las flotas mercantes centroamericanas en el tráfico internacional. En este sentido, subrayaron la necesidad de que se acelere la formulación y ejecución de una política conjunta en materia de desarrollo marítimo y de que se establezca un plan regional que permita obtener una mayor eficiencia y economicidad en las actividades operacionales y de las inversiones portuarias.

El Grupo de Trabajo expresó especial preocupación por el hecho de que las cuantiosas inversiones que han realizado los gobiernos y las empresas portuarias para lograr el mejoramiento de sus instalaciones, así como las medidas adoptadas para elevar los niveles de productividad --que han originado beneficios netos a favor de los usuarios y especialmente de las empresas navieras-- no hayan logrado una modificación de la política tradicional de tales empresas en lo que se refiere a los fletes que aplican al transporte de mercancías que se exportan de Centroamérica o se importan a la región.

Este hecho, unido a la circunstancia de que las conferencias navieras promedian los fletes que aplican a esta zona, puso de relieve la necesidad de que se adopten medidas conjuntas para proteger los intereses y las inversiones portuarias del área.

Las delegaciones reconocieron la activa labor desarrollada en el último año por las terminales administradas por organismos estatales

/especializados,

especializados, pero identificaron algunos problemas que aún subsisten en ellas, como son la necesidad de mejoramiento de determinadas instalaciones físicas fundamentales; de adquirir equipos adecuados y suficientes; de capacitar al personal a diversos niveles, y la falta de coordinación de las distintas autoridades que tienen jurisdicción sobre los puertos.

En lo que toca a otros aspectos específicos, varias delegaciones dieron cuenta de que algunos gobiernos han acordado unificar la dirección de los puertos estatales creando, para ello, organismos autónomos especializados. Se señaló, asimismo, que en otros países se han dictado acuerdos tendientes a concentrar en una sola unidad física todos los servicios públicos que cumplen funciones de operación o fiscalización dentro de la terminal portuaria, con el objeto de coordinar las tareas en beneficio directo de los usuarios.

Se detallan a continuación los principales avances que se han producido en los puertos de Centroamérica manejados por empresas estatales:

a) Guatemala

Una Autoridad Portuaria con jurisdicción nacional se hará cargo de la dirección de los puertos de Matías de Gálvez y Champerico. En Matías de Gálvez, el programa de inversiones contempla la segunda etapa de ampliación que transformará la terminal en un puerto de primer orden. En tal etapa se construirán 450 metros más de muelle marginal y dos nuevas bodegas. Asimismo se pavimentarán amplias áreas de depósito, se instalarán diversos servicios y se adquirirá equipo diversificado para el manejo de las mercancías. La atención concedida al manipuleo tecnificado de la carga ha mejorado la productividad y ha permitido una coordinación más adecuada entre las funciones de la aduana y las de la empresa. En Champerico se han construido espaciosos almacenes de depósito y se han adquirido nuevos equipos y reestructurado las tarifas de servicios; además se ha firmado un nuevo contrato laboral por el que se mejoran notablemente las condiciones de los trabajadores, aparte de haberse logrado diversos avances de tipo administrativo y operacional.

/b) El

b) El Salvador

Se ha avanzado en la segunda etapa de ampliación de Acajutla con la construcción de cuatro nuevos atracaderos y de bodegas de depósito, y con la adquisición de equipo especializado para la movilización de carga seca a granel. Se suscribió un nuevo contrato colectivo que mejora las condiciones de trabajo del personal y se elaboró un reglamento interno en el que se contemplan todos los aspectos de la administración de la empresa. Se han llevado a cabo, asimismo, reformas tarifarias para ajustar técnicamente algunos rubros a la magnitud y cuantía de las prestaciones de servicios de la empresa. En La Libertad se ha reparado la estructura sustentadora del muelle y se sustituyó su plataforma de madera por otra de losetas de concreto. También se realizaron ajustes de carácter tarifario en interés tanto de la empresa como de los usuarios.

c) Honduras

La segunda etapa de ampliación de Puerto Cortés, ya iniciada, contempla la construcción de un muelle marginal con dos nuevos atracaderos de 180 metros cada uno, así como de varios edificios y almacenes de depósito. También incluye la pavimentación de áreas de almacenamiento a cielo abierto, la adquisición de equipo diverso para el manejo de la carga y la instalación de varios servicios. Se han organizado nuevos departamentos de operaciones, ingeniería y personal y se ha elaborado un reglamento interno de trabajo. Los fuertes volúmenes de carga manejados han aconsejado aprobar la tercera etapa de ampliación del puerto, que incluye dos nuevos atracaderos, que se iniciará tan pronto como quede concluida la segunda.

d) Nicaragua

Corinto ha adquirido equipo diverso para carga general a granel y llevado a cabo programas de preparación del personal que se han traducido en un notable aumento de la productividad lo cual ha hecho innecesario, de momento, emprender la segunda etapa de ampliación del puerto. La adquisición de remolcadores y la contratación de prácticos ha facilitado notablemente

/los atraques

los atraques y evitado pérdidas de tiempo; se ha perfeccionado el proceso de manejo y de entrega de la carga de importación; se ha instalado un equipo de computadoras y se ha aprobado un manual de organización y jurisdicción de la autoridad portuaria, un reglamento interno y un nuevo convenio colectivo de trabajo. En 1967 quedó concluido un programa de inversiones para modernizar los sistemas de ayudas a la navegación, la adquisición de equipos para movilización de carga a granel, la reparación de las antiguas instalaciones, la reposición del enrocamiento del muelle y otras mejoras. Se tiene el propósito de crear a la mayor brevedad una autoridad nacional que se hará cargo inicialmente de la administración de Corinto y Puerto Cabezas y de los que hasta la fecha administran las aduanas. También se contempla la construcción de una moderna terminal marítima o fluvial en la costa atlántica, para incorporar vastas regiones al desarrollo económico del país y para aprovechar la sustancial diferencia de fletes marítimos que existe entre uno y otro litoral.

e) Costa Rica

Las responsabilidades de carácter portuario corresponden al Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico (que administra Puntarenas) y a la Junta Administrativa Portuaria para el Desarrollo Económico de la Vertiente del Atlántico (que administra Puerto Limón).

En Puntarenas se sustituyó la plataforma de madera del muelle por losetas de concreto y se han repuesto o cambiado las defensas del mismo. No obstante, aún se producen graves congestionamientos en el puerto que sólo podrán solucionarse con una ampliación cuyo financiamiento se encuentra en trámite. El Instituto ha adoptado --como lo hizo anteriormente la Autoridad Portuaria de Corinto-- una disposición por la que se establece que las embarcaciones de cualquiera de los Estados firmantes del Tratado General de Integración Económica Centroamericana reciban trato nacional. En Puerto Limón la Junta se hará cargo de la operación del Muelle Nacional y del denominado Muelle Provisorio, mientras se decide la construcción de la terminal del Atlántico. La falta de coordinación entre los servicios portuarios y aduaneros y la asignación a la aduana de funciones netamente portuarias, resta

/actualmente

actualmente flexibilidad a las operaciones de esta última naturaleza y encarece sus costos. En el Muelle Nacional se han hecho obras de importancia, como el cambio total del piso de madera por losetas de concreto, y se habilitará otro costado con nuevas defensas.

3. Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias

La consideración de este punto del Temario se desarrolló en torno al documento Bases para la Formación de una Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (CCE/SC.3/GTTM/II/3; TAO/LAT/89) que fue preparado en cumplimiento de la resolución 3 (GTTM) sobre organización institucional, aprobada por el Grupo de Trabajo durante su primera reunión. El documento fue elaborado teniendo en cuenta las experiencias y características de otras asociaciones análogas, tanto internacionales como regionales, y contiene dos anexos: "Anteproyecto de resolución del Consejo Económico Centroamericano para crear la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias", y "Anteproyecto de reglamento interno de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias".

Al iniciarse las deliberaciones, el Grupo de Trabajo dirigió su atención a la forma en que la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias habrá de vincularse con el Programa de Integración Económica. Sobre este particular, los participantes estuvieron de acuerdo en que siendo el Consejo Económico Centroamericano el órgano que, por disposición del Tratado General, tiene a su cargo la Dirección del proceso integracionista, las actividades de la Comisión deberían enmarcarse dentro de las políticas que dicho Consejo establezca. Además, hubo consenso en que, en el marco de la estructura orgánica del Mercado Común, la Comisión de Autoridades Portuarias habría de caracterizarse como un cuerpo técnico y asesor, en materias de su competencia, del mismo Consejo.

Con todo, se coincidió que, una vez que se hayan definido con precisión las funciones que dentro de la integración económica regional habrán de corresponder al Consejo Centroamericano de Infraestructura, quizá se haga necesario revisar las relaciones de dependencia de la Comisión, para adecuarla a las nuevas realidades que creen los gobiernos del Istmo. Entre tanto, fue parecer unánime la conveniencia de que la Comisión actúe como

/parte del

parte del Consejo Económico, no sólo por las razones antes expuestas, sino también porque en tal forma estará en capacidad de utilizar los servicios de las instituciones que operan en estrecho contacto con aquel. De esta manera, además, se contribuirá al cumplimiento de los propósitos manifestados por los Presidentes de Centroamérica, en el sentido de que se aprovechen al máximo los recursos humanos y materiales que a la fecha están al servicio de tales instituciones.

Tomando en cuenta lo anterior, el Grupo de Trabajo aprobó el Proyecto de Resolución del Consejo Económico que figura como anexo A del presente Informe y se mostró de acuerdo en solicitar a la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica que lo eleve a la consideración de dicho Consejo en su más próxima reunión, para que, vista su conveniencia, establezca la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias.

Seguidamente se pasó a examinar, artículo por artículo, el Anteproyecto de Reglamento Interno por el que se regiría dicha Comisión, de llegar a establecerse.

Especial atención mereció la disposición que se refiere a las Autoridades Portuarias que habrán de integrar la Comisión, especificándose que corresponderá el carácter de miembros a todos los organismos portuarios que hayan sido creados por los Estados, cualquiera que sea el grado de su descentralización, pero que no podrán formar parte de la misma las empresas privadas que exploten gracias a una concesión portuaria o a cualquier otro título una terminal de esta naturaleza. Asimismo, se consideró oportuno que las personas que deban actuar como representantes propietario y suplente sean designadas por las correspondientes Autoridades Portuarias a su mejor conveniencia, con la sola condición de que se elijan entre los funcionarios que tienen a su cargo la dirección o administración superior de las mismas. A este requisito se le atribuyó gran importancia por el hecho de que los integrantes de la Comisión se considerarán investidos del poder necesario para decidir sobre los asuntos que figuren en los temarios de las reuniones.

En lo que toca al organismo a cuyo cargo estarán las funciones de secretaría de la Comisión, los miembros del Grupo estuvieron de acuerdo con la sugerencia de que tales labores fueran cumplidas por la SIECA. Esta decisión

/se basó

se basó en el hecho de que se trata de una oficina ya establecida, que cuenta, por consiguiente, con facilidades de personal y de equipo que, de tener que ser contratado o adquirido por la Comisión, podría implicar duplicaciones innecesarias de esfuerzos y de organismos y comprometer recursos que las Autoridades Portuarias pueden dedicar al desarrollo de proyectos específicos.

En todo caso, el Grupo de Trabajo se mostró de acuerdo en que la circunstancia de que se asignen a la SIECA las funciones que quedan mencionadas, no debe entenderse como una limitación para que la secretaría de la CEPAL continúe prestando a las Autoridades Portuarias la asistencia técnica que hasta la fecha les ha proporcionado. En consecuencia, todas las entidades representadas en la reunión coincidieron en que tanto la SIECA como la CEPAL sigan asesorándolas del modo más directo posible con objeto de que la Comisión reciba de las mismas la asistencia técnica que pueda precisar en todo momento.

Por otra parte, con el fin de evitar que el organismo mencionado se vea imposibilitado de cumplir con su cometido, de no resultar factible para alguno de sus integrantes atender la convocatoria para asistir a alguna de sus reuniones, se previó que la sesión correspondiente se pospondría en tales casos por un plazo no mayor de quince días, contados a partir de la fecha originalmente prevista, y que, si transcurrido el término respectivo, siguieran persistiendo las dificultades para que se reúnan todos sus miembros, la Comisión se entenderá válidamente constituida al concurrir a la sesión Autoridades Portuarias de cuatro países, por lo menos.

También ha quedado previsto que la Comisión podrá tomar resoluciones y formular recomendaciones. Las primeras serán adoptadas siempre que un acuerdo haya de ser ejecutado sin necesidad de que otros organismos hayan de proveer cosa alguna en relación con el mismo; y las segundas, cuando por razón de la materia o por limitaciones de su competencia, la Comisión sólo pueda pedir a otras entidades la adopción de medidas que considere necesarias o de interés para el desarrollo portuario y marítimo. En atención a estos conceptos, se estipula la obligatoriedad de las resoluciones para todas las Autoridades Portuarias que integren la Comisión.

/Concluidas

Concluidas las deliberaciones, se aprobó el Proyecto de Reglamento que figura como anexo B de este informe.

Finalmente, se solicitó también de la CEPAL y de la SIECA que realicen las gestiones requeridas para la pronta constitución de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias y cada delegación designó un coordinador a nivel nacional, con carácter provisional para que colabore con las oficinas mencionadas en esas tareas.

Se aprobó la resolución 4 (GTTM), "Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias".

4. Documentación uniforme y simplificada requerida en las terminales portuarias

El examen de este punto del temario se basó en el documento Elementos básicos de un sistema uniforme simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90) preparado por un experto de la Dirección de Operaciones de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, y en las experiencias expuestas por las delegaciones de los países del Istmo Centroamericano.

Durante las deliberaciones, los representantes expresaron la conveniencia de simplificar y uniformar los documentos exigidos a las naves que arriban a puertos centroamericanos. De lograrse tales propósitos se contaría con un elemento adicional que abonaría las razones ya existentes para negociar la reducción de los fletes marítimos y eliminar los recargos que las conferencias navieras aplican a los puertos del Istmo, ya que se dejaría sin validez el argumento de dichas conferencias en el sentido de que el exceso de documentos que solicitan estos países incide desfavorablemente en sus costos de operación. Por lo anterior, los delegados manifestaron su interés en que se procure la aplicación uniforme de las regulaciones que sobre esta materia han establecido los estados centroamericanos.

Sobre este aspecto se destacó, en primer lugar que la falta de vigencia del Código Aduanero Uniforme y su Reglamento en los 5 países da lugar a que en algunos de ellos se exijan distintos documentos, ya que las diferencias legislativas provocan esta situación. En segundo lugar, existen en los

/países

países disposiciones legales que, aunque vinculadas estrechamente con las aduaneras, no regula el Código mencionado, lo cual da lugar a tratamientos diferentes. En tércer término, aun cuando de conformidad con los compromisos asumidos por los países, el Código se encuentra vigente en cuatro de ellos, no todos aplican sus disposiciones por diversas circunstancias. Finalmente, en algunos Estados, autoridades distintas de las aduaneras y portuarias exigen la presentación de documentos de esta naturaleza, lo cual contribuye a hacer más compleja la situación.

Hubo consenso en que para logros posteriores de mayor significado en la uniformidad y simplificación se requiere de una serie de estudios y acciones cuya realización sobrepasa las posibilidades de cada uno de los países, por lo cual se resolvió solicitar a la Secretaría Permanente del Tratado General que, en colaboración con la secretaría de la CEPAL, realice los estudios necesarios, coordine las actividades de las diversas entidades que intervienen en las terminales marítimas y propicie la aplicación uniforme y simplificada para lo cual convendría que tuviera en cuenta los compromisos legales de carácter regional e internacional, e igualmente las sugerencias emanadas de esta segunda reunión.

Se puso de manifiesto, además, la posibilidad de aplicar de inmediato una serie de medidas simplificadoras de los documentos, cuando para ello se requiere únicamente de la decisión administrativa interna de las autoridades y la necesidad de ajustarse o cumplir estrictamente con las obligaciones vigentes a nivel regional que impone el Código Aduanero Uniforme y su reglamento.

Se indicó, también, la conveniencia de que se realicen ante los gobiernos las gestiones necesarias para que la uniformidad y simplificación de los documentos se haga también efectiva en los puertos que estén administrados por empresas concesionadas.

Los representantes expresaron plena unidad de criterio en lo referente a la necesidad de coordinar dentro de las terminales portuarias, las actividades de todos los organismos que en ellas operan.

Esta coordinación de las diversas entidades nacionales tendría por objeto definir las responsabilidades y atribuciones que debe asignarse a cada una de ellas. Hubo acuerdo en que, para ese fin, la SIECA convoque a una

/reunión

reunión conjunta de tales autoridades para que se deslinden dichas responsabilidades y atribuciones, y se definan, al mismo tiempo, los documentos concretos que legalmente deben exigir en el cumplimiento de sus funciones.

Existió también uniformidad de criterio al señalar que los estudios e investigaciones que realice la Secretaría Permanente sean congruentes con la necesidad de modificar las leyes de cada país para lograr la uniformidad y simplificación de dichos documentos. Con esta base se acordó reiterar a la SIECA que proponga, a corto plazo, un proyecto de legislación uniforme marítima y portuaria, aprovechando los estudios ya elaborados.

El Grupo de Trabajo sugirió algunas modificaciones al anteproyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos exigidos en las terminales portuarias centroamericanas, que figura como anexo C de este informe.

En las deliberaciones sobre el tema anterior se analizaron las ventajas que resultarían de exigir a las naves la documentación sólo en el primer puerto nacional de arribo, limitándose los subsiguientes a exigir un mínimo de formalidades y documentos. Sin embargo, por motivos especiales, la aplicación de este sistema con carácter regional quedó pendiente para cuando el Consejo Ejecutivo efectúe la interpretación del Código Aduanero en forma que haga factible la realización de este propósito. De todas maneras, las delegaciones expresaron su deseo de que esta práctica se inicie cuanto antes al nivel de los países. Por otra parte, en lo que concierne a la "visita oficial" que las autoridades realizan a los barcos en el momento de la recepción, los delegados se manifestaron preocupados por el excesivo número de personas que la practican. Por ello se sugirió la conveniencia de que se dicten normas precisas sobre los funcionarios que puedan hacerlo.

Los debates sobre el número de cada uno de los documentos señalados en el anteproyecto ocupó especial atención del Grupo de Trabajo. Los delegados manifestaron los inconvenientes que representaba incluir un documento que no se exige actualmente en Centroamérica, por lo cual expresaron la opinión unánime de que fuera eliminado el referente a la declaración de efectos de la tripulación. Se acordó, al mismo tiempo, que las modificaciones al número de copias y a los modelos y formularios quedaran a cargo de

/la SIECA.

la SIECA. Teniendo presentes las indicaciones que se recogen en el anexo C. Se aprobó la resolución 5 (GTTM) Documentación uniforme y simplificada requerida en las terminales portuarias.

5. Problemas relativos a la contabilidad, costos, tarifas y estadísticas

El documento Principios generales de un código uniforme de cuentas y estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91) sirvió de base para el análisis del tema, así como las exposiciones que sobre diferentes aspectos específicos hizo la secretaría de la CEPAL.

Al iniciarse las deliberaciones, se centró el debate en el examen de la situación actual y en la identificación de los problemas que afectan a los sistemas contables y estadísticos utilizados por las empresas que administran terminales portuarias. Hubo consenso en señalar la urgencia de realizar mayores esfuerzos orientados a resolver los problemas que existen en esta materia, especialmente en lo referente a la determinación de los costos, con el objeto de lograr elementos de juicio adecuados para juzgar la eficiencia de las operaciones portuarias, poder formular las tarifas correspondientes sobre bases más reales y ejercer un mejor control sobre las mismas.

En relación con lo anterior, se reconoció la similitud de los problemas que afectan a los organismos portuarios centroamericanos, así como la conveniencia de aprovechar la coyuntura que se presenta actualmente para implantar, de manera uniforme en todos los países, sistemas y procedimientos contables acordes con la importancia de este servicio.

El Grupo de Trabajo también consideró la conveniencia de utilizar la mecanización como instrumento necesario para el procesamiento de los datos contables y estadísticos, y la necesidad de dotar de medios adecuados a las dependencias respectivas para que cumplan en forma más eficiente sus propósitos. Se hizo hincapié, por otra parte, en la conveniencia de impulsar un programa integral de capacitación técnica del personal involucrado directamente en estas actividades.

Con base en las consideraciones precedentes, se estuvo de acuerdo en señalar la importancia de intercambiar periódicamente experiencias y evaluar

/los logros

los logros obtenidos, con el objeto de llegar más rápidamente a nuevos y mejores niveles de uniformidad y eficiencia en esta materia.

a) Sistema uniforme de contabilidad

El Grupo de Trabajo analizó detenidamente el Código Uniforme de Cuentas que figura en el documento antes mencionado y consideró que constituye una base adecuada para establecer un sistema común de contabilidad. Se señalaron las ventajas y beneficios que se derivarían de su implantación y hubo consenso en el sentido de que, a partir de principios del próximo año, se harían los esfuerzos necesarios para procurar que los organismos portuarios adopten las bases del catálogo uniforme de cuentas que figura como anexo D de este informe.

En el desarrollo de los debates también se subrayó la importancia que tienen, dentro del esquema general de la contabilidad, los registros y formularios empleados para la anotación de las operaciones, y los estados financiero-económicos que son el objetivo final del sistema contable. Entre estos últimos se destacó la importancia que tiene el formato del Estado de Ingresos y Gastos (ganancias y pérdidas), por cuanto el mismo debe permitir a las administraciones portuarias conocer el resultado económico de todos y cada uno de los servicios que brinda la terminal a sus usuarios, y constituye el punto de partida del sistema de costos unitarios.

b) Glosario de términos administrativos, financieros y contables

En el transcurso de sus sesiones, el Grupo de Trabajo examinó, asimismo, la conveniencia de uniformar, a nivel regional, las definiciones relativas a algunos aspectos administrativos, financieros y contables, habiéndose aprobado, como parte de los sistemas y procedimientos informativos de las empresas portuarias, la implantación del glosario de términos que aparece en el anexo E de este informe.

/c) Estadísticas

c) Estadísticas marítimas y portuarias

Por lo que se refiere a estas estadísticas se observó la necesidad de mejorar y uniformar, a nivel regional, la información disponible de manera que pueda usarse, entre otros fines, para justificar y pedir la anulación de sobrecargos que hayan establecido las conferencias navieras y para analizar y conocer los diversos factores que inciden en la productividad de las terminales. Se tuvo ocasión de revisar en detalle modelos de cuadros que resumen la información estadística más importante en estos campos que, una vez aprobados, vendrían a complementar la que se ha venido elaborando por las empresas. En consecuencia, se reiteró la conveniencia de adoptar y usar, de manera uniforme en el Istmo Centroamericano, los cuadros estadísticos que se acompañan como anexo F de este informe, y se reconoció la conveniencia de centralizar, a nivel nacional y regional, la recolección y publicación de dicha información.

d) Costos y tarifas portuarias

A fin de establecer tarifas adecuadas y equitativas para los usuarios y para las empresas portuarias, que permitan obtener a los primeros precios justos y a los segundos recursos para la modernización de sus instalaciones, el Grupo de Trabajo prestó especial atención al análisis de los lineamientos de un sistema de costos unitarios y de una estructuración uniforme de tarifas para las actividades que desarrollan las terminales.

Las exposiciones de los delegados pusieron de manifiesto los problemas y avances obtenidos y el interés de establecer procedimientos de costos que permitan determinar los valores unitarios de los servicios que se prestan. Asimismo, se hizo hincapié en los lineamientos generales especificados en el formato que señala, entre otros, los requisitos de la tarifa básica, tales como uniformidad, precisión y cobertura total de los servicios normales que brinda el puerto.

En términos generales, el Grupo de Trabajo coincidió en señalar que, por una parte, la causa de las deficiencias en la determinación de costos es la falta de un sistema racional y de fácil aplicación, y de procedimientos

/detallados

detallados para la distribución de los gastos. Por otro lado, dificultan la implantación de un sistema uniforme de costos las diferencias que existen entre las estructuras tarifarias en vigor, además de los muchos sobrecargos aplicados por los puertos centroamericanos.

Reconocidos estos hechos, las deliberaciones se orientaron a definir medidas que permitan solucionar el problema. Se indicó que el paso inicial lo constituiría la adopción del catálogo uniforme de cuentas y que, además, sería conveniente que se actuara conforme a los lineamientos generales sobre contabilidad de costos contenidos en el documento que sirvió de base para la discusión de este tema. Por otro lado, se destacó que sería desde todo punto de vista conveniente, que se inicie lo más pronto posible el registro de los gastos portuarios, para que se pueda identificar el costo de cada una de las operaciones y movimientos físicos en la terminal. Finalmente, también se señaló la necesidad de que se adopten lineamientos uniformes sobre estructuración tarifaria, para lo cual debería llevarse a cabo un estudio a nivel regional sobre la materia.

Se insistió en que los funcionarios de los organismos portuarios encargados de llevar a efecto estas medidas, deberían constituirse en grupo permanente y reunirse en forma periódica para analizar los avances, intercambiar experiencias y fijar procedimientos detallados sobre costos y tarifas. En el anexo G de este informe se incorporan los lineamientos sobre costos y estructura tarifaria que la Comisión revisó.

Se aprobó la resolución 6 (GTTM) Código de cuentas, estadísticas, costos y tarifas portuarias.

6. Aspectos institucionales sobre transporte marítimo y desarrollo portuario

El examen de este punto del temario se realizó con base en los documentos Fundamentos para constituir una asociación centroamericana de armadores (CCE/SC.3/GTTM/II/4; TAO/LAT/88); Lineamientos para la constitución de una asociación centroamericana de usuarios del transporte marítimo (CCE/SC.3/GTTM/II/5; TAO/LAT/93) y Orientaciones para establecer Autoridades Portuarias de alcance nacional en los países centroamericanos (CCE/SC.3/GTTM/II/6; TAO/LAT/94).

/El Grupo

El Grupo de Trabajo tomó nota con satisfacción de los documentos relacionados, aunque no estimó del caso proceder a su discusión detallada ya que los mismos deben ser objeto de estudio por parte de sus respectivos destinatarios.

a) Asociación Centroamericana de Armadores

La reunión tuvo oportunidad de cambiar impresiones sobre este tema, señalando la importancia que tiene para la economía de la región el fortalecimiento de las líneas navieras centroamericanas dada la relación que existe entre la posibilidad de expandir el comercio y el desarrollo de una marina mercante de altura.

Se analizó el estado actual de la participación de las flotas de la región en el volumen total del comercio, advirtiéndose que dicha participación sólo es del 6 por ciento y, en consecuencia, existe una gran dependencia respecto de los intereses de unos pocos consorcios de armadores extranjeros lo que, a su vez, repercute desfavorablemente en las balanzas de pagos de los países centroamericanos.

Se observó que, entre las medidas requeridas para impulsar el mejoramiento de las empresas navieras del área, es necesario contar con el apoyo de los gobiernos, los cuales deberían fijar una adecuada política al respecto. Como instrumentos de fomento del desarrollo naviero, ordinariamente usados en otros países, incluso en aquellos de mayor desarrollo relativo, están el otorgamiento a las flotas nacionales de reservas de carga en el transporte de ultramar y de la totalidad de los tráficos de cabotaje.

Finalmente, la reunión decidió respaldar el propósito expresado por los armadores de crear una asociación con base en el documento preparado al efecto, que impulse una política regional sobre transporte marítimo, asegure una conveniente coordinación regional y latinoamericana, ofrezca mayor eficiencia de los servicios de sus flotas y obtenga una más adecuada participación en el tráfico de mercancías con el exterior, como paso previo para el establecimiento de una flota mercante centroamericana.

El Grupo de Trabajo tuvo la oportunidad de escuchar al Secretario General de la Asociación Latinoamericana de Armadores, (ALAMAR), quien hizo una

/exposición de

exposición de los alcances y logros, que, a partir de su formación, han obtenido las flotas navieras latinoamericanas. Especial referencia hizo de los éxitos alcanzados por las marinas mercantes de los países de menor desarrollo relativo miembros de ALAMAR, haciendo coincidir dicho éxito con las reservas de carga en el transporte del comercio exterior que esas naciones aplican en favor de sus flotas. Expresó, al mismo tiempo, la importancia que reviste la eventual formación de una Asociación Centroamericana de Armadores tanto para la región en sí, como para la integración total de los armadores latinoamericanos. Para finalizar, reiteró la más amplia colaboración de ALAMAR en lo que concierne a entrenamiento del personal naviero y asesoría sobre aspectos técnicos y de organización de la flota marítima regional.

Tomando en cuenta lo anterior, el grupo volvió a reiterar que la SIECA, con la colaboración de la CEPAL, efectúe los arreglos necesarios para que se realicen las reuniones que se consideren indispensables para que se constituya una Asociación Centroamericana de Armadores.

b) Asociación Centroamericana de Usuarios

Aun cuando las discusiones habidas sobre las ideas que figuran en el documento respectivo fueron de carácter general, hubo acuerdo en la conveniencia de establecer un sistema de consultas tendiente a lograr mejores condiciones en los fletes marítimos, sobre todo teniendo presente que las nuevas instalaciones con que cuentan los países centroamericanos en sus terminales portuarias se han traducido en una disminución de los costos para las empresas navieras.

Se manifestó, asimismo, que el sistema de consultas no debería comprender únicamente a las conferencias navieras sino también a otros servicios que tienen relación con las terminales portuarias, tales como empresas ferroviarias, líneas marítimas no afiliadas a conferencias, servicios irregulares de transporte, aduanas y otros análogos.

Además, se estimó necesario que estas asociaciones sean consideradas como de interés público para asegurar, frente a las contrapartes respectivas, que los intereses que defienden los usuarios cuentan con el apoyo oficial necesario.

/Las delegaciones

Las delegaciones expresaron su satisfacción por las actividades llevadas a cabo por la Federación de Cámaras de Comercio del Istmo Centroamericano, y, muy especialmente, por la Cámara Central de Comercio de Managua, para impulsar la organización de un Consejo Regional de Usuarios de Transporte Marítimo como instrumento para lograr condiciones más favorables de fletes, acordes con las inversiones y mejoramientos efectuados en las terminales portuarias de la región.

c) Autoridades portuarias de alcance nacional

La mayoría de las delegaciones estuvo conforme en que sólo mediante la centralización en una autoridad portuaria nacional es posible lograr los márgenes de eficiencia que deben caracterizar a un servicio estatal, ya que de otra manera el papel que juegan los intereses sectoriales adquiere una importancia que no necesariamente coincide con los programas de desarrollo nacional que se tienen en cuenta cuando existe una centralización adecuada. Además, se puso en evidencia que la centralización permite un mejor aprovechamiento de los recursos disponibles, facilita una adecuada fijación de prioridades y evita, en muchos casos, onerosas duplicaciones de inversiones.

Teniendo en cuenta esas y otras razones, el Grupo tomó nota con beneplácito de los avances que se han logrado en Centroamérica sobre ese particular, especialmente en el caso de Guatemala y en el de Nicaragua, que se menciona en la parte pertinente de este informe.

Se aprobó la resolución 7 (GTTM), Aspectos institucionales sobre transporte marítimo y desarrollo portuario.

7. Otros asuntos

a) Conferencia portuaria en Viña del Mar

El Grupo de Trabajo expresó especial satisfacción por el hecho de que las autoridades portuarias centroamericanas se disponen a participar en la Conferencia Portuaria que se celebrará en Viña del Mar en noviembre de 1968. Al respecto se destacó la conveniencia de que --de acuerdo con el espíritu que

/anima el

anima el programa de integración económica centroamericana-- las delegaciones de los países de la región adopten una posición común y solidaria con respecto a los problemas que se planteen en dicha Conferencia. Se consideró aconsejable presentar durante la misma, con carácter informativo, los principales documentos que han servido de base a las resoluciones adoptadas por el Grupo de Trabajo en las dos reuniones celebradas. Finalmente, se acordó solicitar a la secretaría de la CEPAL que realice las gestiones necesarias para que las delegaciones de los países centroamericanos que asistirán a la Conferencia, puedan contar con la asesoría técnica directa del experto de las Naciones Unidas en desarrollo portuario y navegación asignado al Mercado Común Centroamericano.

b) Desarrollo pesquero y especialización portuaria

El representante del Proyecto Regional de Desarrollo Pesquero en Centroamérica expuso a las delegaciones la necesidad de que se especialicen ciertos puertos en actividades pesqueras. Distribuyó, además, el estudio "Puertos y mercados terminales pesqueros en los países del Istmo Centroamericano"(Boletín Técnico FAO, Vol. II, No. 1, junio de 1968). Los delegados expresaron la conveniencia de que se tomen en cuenta los puntos de vista expuestos, dada la importancia que para el crecimiento económico de Centroamérica habrán de adquirir en el futuro los programas nacionales y regionales de desarrollo portuario y pesquero.

c) Capacitación del personal

El Grupo de Trabajo tuvo oportunidad de escuchar el informe rendido por el representante del Instituto Centroamericano de Administración Pública sobre la situación actual y perspectivas del programa regional de adiestramiento de personal de los puertos del Istmo Centroamericano, cuya organización y dirección quedó encomendada a dicho Instituto por resolución 1 (GTTM) del Grupo de Trabajo. La reunión tomó nota de los problemas de carácter financiero que se han presentado para poner en marcha el mencionado programa durante 1968, no obstante lo cual ha podido organizarse un primer curso sobre

/administración

administración aduanera y portuaria que tendrá lugar en Honduras durante el mes de noviembre próximo. Para ello se contará con la asistencia técnica del ICAP y con la colaboración de funcionarios y expertos de la Secretaría Permanente del Tratado General y de la secretaría de la CEPAL. Asimismo, el Grupo quedó informado de que se ha incluido el Primer Curso Regional de Administración Portuaria en el programa de actividades del ICAP para 1969.

d) Lugar y fecha de la próxima reunión

Teniendo en cuenta la posibilidad de que el Consejo Económico decida crear la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias en una fecha relativamente próxima, con base en el proyecto de resolución que, con ese propósito, fue aprobado durante el presente período de sesiones, el Grupo de Trabajo estimó oportuno abstenerse de proponer, de momento, el lugar y fecha de su tercera reunión. Acordó, sin embargo, dejar abierta la posibilidad de que, de estimarlo conveniente, la secretaría de la CEPAL se encargue de la convocatoria de dicha reunión, previa consulta con los gobiernos, organismos regionales y autoridades portuarias centroamericanas.

8. Manifestaciones de agradecimiento

El Grupo de Trabajo expresó su agradecimiento al Gobierno de Guatemala por la cordial hospitalidad brindada a las delegaciones, así como a los diversos organismos que facilitaron locales, instalaciones y servicios para la celebración de las sesiones. Felicitó al Presidente de la reunión por la eficacia con que dirigió los debates y al Relator por el informe que recoge las deliberaciones de la misma. Se suscribió un voto especial de reconocimiento al Experto Regional en Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario de las Naciones Unidas y se agradeció profundamente la colaboración recibida de los organismos regionales e internacionales, que han hecho posibles los logros obtenidos.

/9. Clausura

9. Clausura

El presidente de la reunión, Sr. Marco Antonio Cuevas, transmitió a las delegaciones en la última sesión un saludo especial del Excelentísimo Sr. Julio César Méndez Montenegro, Presidente de la República de Guatemala y dio por clausurada la reunión después de expresar elocuentemente, con motivo de la celebración de las fiestas patrias, su sentido homenaje por cuantos se preocuparon en épocas históricas por la prosperidad y el bienestar de los países del Istmo.

III. RESOLUCIONES APROBADAS

COMISION CENTROAMERICANA DE AUTORIDADES PORTUARIAS

4 (GTTM) Resolución aprobada el 11 de septiembre de 1968

El Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario,

Considerando:

a) Que la formulación y la ejecución de una política centroamericana sobre transporte acuático y fomento portuario requiere la creación de un órgano regional dedicado a las tareas relacionadas con los aspectos técnicos de dicha política;

b) Que este Grupo de Trabajo aprobó la resolución 3 (GTTM) sobre organización institucional, en la que recomendó la creación de una entidad regional de carácter técnico en materia portuaria que debería formar parte de las instituciones centroamericanas de integración económica, y fijó, al efecto, las principales funciones y orientaciones que habrían de normar sus actividades; y

Teniendo en cuenta el documento Bases para la formación de una Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias (CCE/SC.3/GTTM/II/3; TAO/LAT/89),

Resuelve:

1. Recomendar a la Secretaría Permanente del Tratado General que someta a la consideración del Consejo Económico Centroamericano, en su próxima reunión, el anteproyecto de resolución que figura como Anexo A del informe de la segunda reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, para que cree la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias como organismo técnico y asesor de dicho Consejo;

2. Recomendar a la Secretaría Permanente del Tratado General que presente el examen y, en su caso, a la aprobación de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, en su reunión constitutiva, el proyecto de reglamento interno de dicha Comisión, que aparece como Anexo B del informe mencionado en el numeral anterior;

/3. Solicitar

3. Solicitar de la secretaría de la CEPAL que, con la colaboración de la Secretaría Permanente del Tratado General, lleve a cabo todas las actividades necesarias para lograr el establecimiento de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, y que para el mejor desarrollo de las actividades que tendrá que cumplir dentro del Mercado Común Centroamericano, preste a la Comisión los servicios de asistencia técnica que pueda requerir en materia marítima y portuaria;

4. Designar, con carácter provisional, en calidad de coordinadores propietario y suplente, a nivel nacional, de las actividades que se requieran desarrollar en el futuro inmediato para lograr el establecimiento de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, a las siguientes personas:

Por Guatemala: Héctor García de León, propietario; José Luis González M., suplente;

Por El Salvador: Gustavo Cartagena, propietario; Heriberto Reyes suplente;

Por Honduras: Ricardo Reyes, propietario; Alfredo Arévalo, suplente;

Por Nicaragua: Edmundo Rostrán B., propietario; Tommy Thompson suplente;

Por Costa Rica: Rodrigo Sancho, propietario; Gerardo Díaz, suplente;

Por Panamá: Juan M. Villalaz, propietario; Pablo Abad, suplente.

/DOCUMENTACION

DOCUMENTACION UNIFORME Y SIMPLIFICADA REQUERIDA EN LAS TERMINALES PORTUARIAS

5 (GTTM) Resolución aprobada el 11 de septiembre de 1968

El Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario,

Considerando:

a) Que ha sido causa de especial preocupación la falta de uniformidad, el exceso de requisitos y la complejidad de los documentos y procedimientos que se exigen al transporte acuático en las terminales portuarias centroamericanas, y que es absolutamente necesario facilitar el movimiento de las mercancías y acelerar la rotación de las naves para aumentar la eficiencia y disminuir los costos de las operaciones portuarias;

b) Que las conferencias navieras argumentan que los elevados niveles de fletes y los recargos adicionales que aplican a los países centroamericanos se deben, en parte, al excesivo número de requisitos exigido y a la falta de uniformidad de la documentación que debe presentarse en las distintas terminales portuarias de la región;

c) Que este Grupo de Trabajo aprobó, en su primera reunión, la resolución 1 (GTTM) sobre operación y desarrollo portuario, en la que se recomendó la elaboración de un proyecto de sistema uniforme para la documentación exigida en dichas terminales, teniendo presente el Convenio para Facilitar el Transporte Acuático Internacional en el Hemisferio Occidental y las prácticas que se siguen en los países centroamericanos;

d) Que para la formulación del mencionado anteproyecto es indispensable contemplar la necesaria coordinación de los diferentes servicios públicos con jurisdicción dentro de las terminales, así como las implicaciones que tendría sobre el Código Aduanero Uniforme Centroamericano y su Reglamento, y su estrecha relación con la formulación de un régimen jurídico común referente a los aspectos marítimos y portuarios;

Teniendo en cuenta el documento Elementos básicos de un sistema uniforme simplificado de la documentación exigida en las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/7; TAO/LAT/90),

/Resuelve:

Resuelve:

1. Recomendar a la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica que, en colaboración con la secretaría de la CEPAL, realice las gestiones que sean necesarias para que en las terminales portuarias de Centroamérica no se formule a las empresas navieras mayores exigencias que las que resultan de los instrumentos internacionales y regionales que regulan esa materia, especialmente las contenidas en el Código Aduanero Uniforme y sus reglamentos;

2. Solicitar también a la Secretaría Permanente del Tratado General que, para los efectos del numeral anterior, tenga presente:

a) Los elementos básicos que sobre este particular se han aprobado durante la segunda reunión de este Grupo de Trabajo, los cuales se mencionan en el texto del informe y figuran expresamente en el Anexo C del mismo;

b) El Código Aduanero Uniforme Centroamericano y sus Reglamentos; y

c) Las leyes y disposiciones reglamentarias vigentes en cada uno de los países.

3. Señalar a la Secretaría Permanente del Tratado General la conveniencia de convocar, a la mayor brevedad posible, una reunión conjunta de las autoridades aduaneras, portuarias, y demás entidades que intervienen en el proceso de operación y fiscalización de las actividades marítimas, para que se definan las responsabilidades y atribuciones que se considere deban asignarse a cada uno de estos servicios;

4. Reiterar a la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica la conveniencia de que se formule a corto plazo una legislación uniforme marítima y portuaria para Centroamérica, con base en los proyectos de códigos ya elaborados y que oportunamente la someta a la consideración de la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias;

5. Recomendar a las autoridades portuarias de cada uno de los países centroamericanos que apliquen de inmediato todas las medidas de uniformidad y simplificación documentaria que sólo requieran una decisión administrativa interna y, asimismo, sugieran a los gobiernos que hagan extensivo este proceso de uniformidad y simplificación al resto de los puertos centroamericanos.

/CODIGO

CODIGO DE CUENTAS, ESTADISTICAS, COSTOS Y TARIFAS PORTUARIAS

6 (GTTM) Resolución aprobada el 11 de septiembre de 1968

El Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario

Considerando:

a) Que la formulación de una adecuada política en materia de puertos y transporte marítimo depende, en buena parte, de un programa coordinado y racional de información;

b) Que este Grupo de Trabajo, en su primera reunión, destacó la importancia de contar, a nivel regional, con un adecuado sistema de contabilidad, costos y estadísticas, así como con una apropiada estructuración tarifaria,

Teniendo en cuenta el documento Principios generales de un código uniforme de cuentas y estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91).

Resuelve:

1. Recomendar a los organismos y empresas administradoras de terminales portuarias:

a) Adoptar las bases del Código Uniforme de Cuentas que figura como Anexo D de este informe; e iniciar esfuerzos tendientes a su implantación a partir del 1o. de enero de 1969;

b) Utilizar el glosario de términos administrativos, financieros y contables que se consigna en el Anexo E;

c) Complementar la actual información estadística que elaboran las terminales portuarias de la región con los cuadros aprobados que aparecen en el Anexo F;

d) Adoptar los lineamientos generales sobre la determinación de costos unitarios y estructura tarifaria para las actividades de las terminales portuarias, que figuran como Anexo G del informe de esta reunión; y

e) Procurar la implantación de métodos mecanizados como sistema de procesamiento de datos para la contabilidad, los costos y la estadística; así como impulsar un programa integral de capacitación técnica del personal involucrado directamente en estas actividades.

/2. Reiterar

2. Reiterar al Banco Centroamericano de Integración Económica que, con la colaboración de la Secretaría Permanente del Tratado General y la Secretaría de la CEPAL, elabore un estudio sobre estructura tarifaria uniforme, teniendo en cuenta los lineamientos a que alude el inciso d) anterior.

3. Recomendar a la Secretaría Permanente del Tratado General que:

a) Centralice la recolección y publicación de las estadísticas marítimas y portuarias a nivel regional, con base en las informaciones nacionales que al efecto le proporcionen las autoridades portuarias de los países centroamericanos; y

b) Realice las gestiones necesarias para designar las autoridades portuarias que en cada uno de los países tendrían a su cargo las tareas de recopilar y concentrar dichas estadísticas a nivel nacional.

4. Destacar la importancia de que se constituya un grupo permanente de trabajo en materia de contabilidad, costos, tarifas y estadísticas con objeto de cumplir las siguientes funciones:

a) Proseguir los estudios sobre estas materias que tengan por objeto fijar criterios y procedimientos uniformes; y

b) Analizar y evaluar los problemas y progresos que se observen al implantar los sistemas y procedimientos recomendados. Asimismo, intercambiar experiencias para que puedan lograrse con mayor rapidez los objetivos de uniformidad y eficiencia.

ASPECTOS INSTITUCIONALES SOBRE TRANSPORTE MARITIMO Y DESARROLLO PORTUARIO

7 (GTTM) Resolución aprobada el 11 de septiembre de 1968

El Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario

Considerando:

a) Que la importancia del transporte acuático en el desarrollo del comercio internacional e intrazonal aconseja que los gobiernos centroamericanos adopten una política conjunta de fomento de sus flotas mercantes, a fin de que las mismas transporten una parte sustancial y equitativa de los volúmenes de carga que constituyen su comercio exterior, y la totalidad de su cabotaje regional, propendiendo a la coordinación de sus tráficos y efectivos a flote como primer paso hacia la creación de una marina mercante centroamericana;

b) Que para lograr una disminución de los fletes y una mejor coordinación de todo el proceso de transporte que incluye una etapa marítima, fluvial y lacustre, es necesario contar con los adecuados mecanismos para la negociación con las conferencias navieras, líneas regulares no afiliadas, servicios marítimos irregulares, empresas de transporte interior, administraciones portuarias, servicios ferroviarios y otras actividades afines;

c) Que la dirección unificada de las terminales portuarias de cada país centroamericano habrá de favorecer la coordinación de los programas de desarrollo portuario y transporte marítimo, así como una mayor eficiencia en su funcionamiento y una economía en las inversiones.

Resuelve:

1. Expresar su satisfacción por los documentos que sobre la materia le fueron presentados durante su segunda reunión por la secretaría de la CEPAL: Fundamentos para constituir una asociación centroamericana de armadores (CCE/SC.3/GTTM/II/4; TAO/LAT/88); Lineamientos para la constitución de una Asociación Centroamericana de usuarios del transporte marítimo (CCE/SC.3/GTTM/II/5; TAO/LAT/93); y Orientaciones para establecer autoridades portuarias de alcance nacional en los países centroamericanos (CCE/SC.3/GTTM/II/6; TAO/LAT/94).

/2. Recomendar

2. Recomendar a la Secretaría Permanente del Tratado General que, con la colaboración de la secretaría de la CEPAL, convoque a la mayor brevedad posible una reunión de armadores centroamericanos con vista a que se constituya una asociación regional que tenga por objeto el mejoramiento de los servicios navieros, la participación más dinámica en los tráficos marítimos que genere el comercio exterior de Centroamérica y el establecimiento de vínculos con organismos similares de América Latina, contribuyendo en esta forma, en su esfera de actividades, a la integración económica regional.

3. Destacar con beneplácito las actividades llevadas a cabo por las Cámaras de Comercio del Istmo Centroamericano, y muy especialmente, por la Cámara Central de Comercio de Managua, para que se organice lo antes posible un Consejo Regional de Usuarios del Transporte Marítimo, como parte del sistema de consultas y negociaciones con las conferencias navieras y demás intereses afines, con base en los principios que se recogen en el documento Lineamientos para la constitución de una Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo (CCE/SC.3/GTTM/II/5; TAO/LAT/93).

4. Manifestar su complacencia por el hecho de que el Gobierno de Guatemala haya acordado hacer efectiva la constitución de una autoridad portuaria de alcance nacional, teniendo presente, entre otras cosas, las recomendaciones aprobadas por el Grupo de Trabajo en su primera reunión.

5. Solicitar a la Secretaría Permanente del Tratado General y a la secretaría de la CEPAL que continúen prestando la asesoría que han proporcionado al Grupo de Trabajo sobre estas actividades en la forma en que han venido haciéndolo hasta ahora.

/Anexo A

Anexo A

PROYECTO DE RESOLUCION DEL CEC

/El Consejo

El Consejo Económico Centroamericano

Considerando que por lo dispuesto en el artículo XX del Tratado General de Integración Económica, corresponde al Consejo Económico coordinar la política económica de los Estados contratantes y dirigir la integración económica de los países centroamericanos;

Considerando que dentro del perfeccionamiento del Programa de Integración Económica Centroamericano se precisa realizar el esfuerzo requerido en materia de construcción, ampliación, mantenimiento, administración, operación y modernización de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de la región, para facilitar el manejo de las mercancías objeto de cabotaje intrazonal o de tráfico internacional;

Considerando que es conveniente para la región introducir ajustes que permitan a las autoridades portuarias de cada uno de los países el cumplimiento armónico de sus funciones para asegurar el aprovechamiento adecuado de los recursos de que disponen y facilitar así las labores que en el próximo futuro requerirá el perfeccionamiento de la unión aduanera en Centroamérica; y

Teniendo en cuenta las recomendaciones de la primera y la segunda reuniones del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario, órgano subsidiario del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano

Resuelve:

1. Crear, con el carácter de organismo técnico y asesor de este Consejo, la Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias, integrada por un representante propietario y un suplente de cada uno de los organismos del estado que tienen a su cargo la dirección superior y la administración de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de cada república centroamericana;

2. La Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

a) Realizar los estudios indispensables para el establecimiento de una política de desarrollo portuario de carácter regional, especialmente

/en materia

en materia de construcción, ampliación, operación, mantenimiento, explotación, dirección y administración de los puertos nacionales, tendiente a asegurar que dichas actividades se realicen en la forma más económica y armónica posible y dentro de los más altos niveles de eficiencia;

b) Formular recomendaciones sobre las actividades a que convendría dedicar atención preferente en los puertos de cada país --tráfico marítimo de altura, cabotaje intrazonal, servicios para la pesca, etc.-- en razón de sus características, su ubicación geográfica, sus instalaciones, sus facilidades de comunicación, zonas de influencia y facilidades de operación;

c) Estudiar y recomendar el establecimiento en la región de "puertos concentradores de carga", a fin de facilitar la consecución de los objetivos de la política comercial externa común. La Comisión establecerá con tal propósito los contactos que considere convenientes con las conferencias marítimas, líneas navieras y con cualquier otro organismo o empresa apropiados, tendientes a la implantación de itinerarios regulares y de tarifas equitativas, y mantendrá relaciones con los organismos encargados de la ejecución de aquella política, para coordinar adecuadamente sus actividades;

d) Determinar los factores que inciden en la formación de los costos de las terminales portuarias de cada país con el objeto de que, dentro de lo posible y teniendo en cuenta las características especiales de cada puerto, se fijen normas comunes sobre tarifas, derechos de muelle y demás tasas portuarias;

e) Sugerir normas uniformes centroamericanas para simplificar y racionalizar los trámites y documentación de las operaciones portuarias;

f) Realizar todos los esfuerzos necesarios que conduzcan a la pronta adopción de una legislación uniforme marítima y portuaria centroamericana;

g) Promover la adecuada preparación del personal que presta sus servicios en los puertos nacionales, para mejorar su rendimiento y la atención a los usuarios;

h) Coordinar los puntos de vista de las autoridades portuarias que integren la Comisión para garantizar su actuación armónica en las conferencias portuarias internacionales y en otras actividades de interés regional;

/i) Recomendar

i) Recomendar la adopción de medidas comunes de protección de los puertos de la región cuando las Conferencias o Empresas Navieras resuelvan exigir o aplicar sobretasas o no tomen en consideración, al fijar las tarifas, las mejoras que se hayan hecho en las terminales;

j) Formular recomendaciones sobre ayudas a la navegación y normas comunes sobre practicajes, remolcadores, etc. y procurar que tales servicios los presten empresas de capital centroamericano;

k) Promover el establecimiento de un sistema adecuado de comunicaciones entre los puertos centroamericanos;

l) Impulsar el cumplimiento de las recomendaciones de las Conferencias Portuarias Interamericanas, del Comité Técnico Permanente de Puertos, y de otras afines;

ll) Establecer relaciones de cooperación e intercambio con los consejos, asociaciones y comisiones portuarias semejantes, y en especial con los latinoamericanos;

m) Coadyuvar al estudio y a la localización de los lugares donde pudieran establecerse puertos capaces de servir a varios países centroamericanos;

n) Llevar a cabo las actividades que resulten de la presente resolución, ejecutar las decisiones que en materia portuaria adopte el Consejo Económico y cumplir los demás cometidos que dicho organismo le encomiende.

3. La comisión celebrará las reuniones que estime necesarias y se reunirá en las ciudades de Centroamérica que ella misma determine.

4. La Comisión tomará decisiones y formulará recomendaciones con el voto concurrente de la mayoría de sus miembros. Cada país tendrá derecho a un solo voto, aunque tenga en la Comisión representadas varias autoridades portuarias.

5. La Comisión emitirá su propio reglamento interno.

6. Para el cumplimiento de sus cometidos, la Comisión contará con los servicios de los organismos de integración económica existentes, y en especial con los de la Secretaría Permanente del Tratado General, que será el medio natural de comunicación entre ella y el Consejo Económico Centroamericano y el Consejo Ejecutivo del Tratado General de Integración Económica Centroamericana.

7. Para el desempeño de sus actividades, la Comisión podrá utilizar estudios y trabajos realizados por otros organismos centroamericanos, e internacionales, y les solicitará las colaboraciones que estime necesarias.

/Anexo B

Anexo B

PROYECTO DE REGLAMENTO INTERNO DE LA COMISION CENTROAMERICANA DE AUTORIDADES PORTUARIAS

Capítulo I

Términos abreviados

Artículo 1

Cuando en el texto de este Reglamento se mencionen los términos que figuran a continuación, tendrán el siguiente significado:

Comisión:	Comisión Centroamericana de Autoridades Portuarias
Consejo Económico:	Consejo Económico Centroamericano, creado por el Tratado General de Integración Económica Centroamericána
Consejo Ejecutivo:	Consejo Ejecutivo del Tratado General de Integración Económica Centroamericana
SIECA:	Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana
Autoridades Portuarias:	Se entenderá en Guatemala en El Salvador en Honduras en Nicaragua en Costa Rica

Capítulo II

De la organización

Artículo 2

La Comisión es un organismo técnico y asesor del Consejo Económico Centroamericano, creado para cumplir las funciones que más adelante se establecen y para llevar a la práctica las resoluciones que adopte dicho Consejo en materia portuaria.

Artículo 3

La Comisión estará integrada por un representante propietario y un suplente de cada uno de los organismos del estado que tienen a su cargo la dirección y la administración de los puertos marítimos, fluviales y lacustres de cada república centroamericana.

/Por regla

Por regla general, los representantes propietarios y suplentes deberán ser seleccionados de entre las personas que pertenezcan a la dirección superior o a la administración de las entidades miembros de la Comisión.

Los nombres de las personas que habrán de actuar como representantes propietario y suplente de las autoridades portuarias se comunicarán a la Secretaría de la Comisión.

Artículo 4

Se entenderá siempre que los integrantes de la Comisión tienen la capacidad necesaria para decidir sobre los asuntos que se sometan a la consideración de cada reunión, siempre que dichos asuntos figuren entre las atribuciones de aquélla.

Artículo 5

Los miembros de la Comisión podrán concurir a las sesiones acompañados de los consejeros y asesores que cada autoridad portuaria estime conveniente. Dichos consejeros y asesores serán designados para cada reunión y su nombramiento será comunicado por el respectivo representante al Presidente de la Comisión. Los consejeros y asesores tendrán derecho a voz pero no a voto.

Artículo 6

Las funciones de Secretaría de la Comisión serán ejercidas por la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Económica Centroamericana (SIECA).

/Capítulo III

Capítulo III

De las atribuciones

Artículo 7

Son atribuciones de la Comisión:

a) Realizar los estudios indispensables para el establecimiento de una política de desarrollo portuario de carácter regional, especialmente en materia de construcción, ampliación, operación, mantenimiento, explotación, dirección y administración de los puertos nacionales, tendiente a asegurar que dichas actividades se realicen en la forma más económica y armónica posible y dentro de los más altos niveles de eficiencia;

b) Formular recomendaciones sobre las actividades a que convendría dedicar atención preferente en los puertos de cada país --tráfico marítimo de altura, cabotaje intrazonal, servicios para la pesca, etc.-- en razón de sus características, su ubicación geográfica, sus instalaciones, sus facilidades de comunicación, zonas de influencia y facilidades de operación;

c) Estudiar y recomendar el establecimiento en la región de "puertos concentradores de carga", a fin de facilitar la consecución de los objetivos de la política comercial externa común. La Comisión establecerá con tal propósito los contactos que considere convenientes con las conferencias marítimas, las líneas navieras y cualquier otro organismo o empresa apropiados, tendientes a la implantación de itinerarios regulares y de tarifas equitativas y mantendrá relaciones con los organismos encargados de la ejecución de aquella política, para coordinar adecuadamente sus actividades;

d) Determinar los factores que inciden en la formación de los costos de las terminales portuarias de cada país con el objeto de que, dentro de lo posible y teniendo en cuenta las características especiales de cada puerto, se fijen normas comunes sobre tarifas, derechos de muelle y demás tasas portuarias;

e) Sugerir normas uniformes centroamericanas para simplificar y racionalizar los trámites y documentación de las operaciones portuarias;

f) Realizar todos los esfuerzos necesarios que conduzcan a la pronta adopción de una legislación uniforme marítima y portuaria centroamericana;

/g) Promover

g) Promover la adecuada preparación del personal que presta sus servicios en los puertos nacionales para mejorar su rendimiento y la atención a los usuarios;

h) Coordinar los puntos de vista de las autoridades portuarias que integren la Comisión para garantizar su actuación armónica en las conferencias portuarias internacionales y en otras actividades de interés regional;

i) Recomendar la adopción de medidas comunes de protección de los puertos de la región cuando las conferencias marítimas o empresas navieras resuelvan exigir o aplicar sobretasas, o no tomen en consideración, al fijar las tarifas, las mejoras que se hayan hecho en las terminales;

j) Formular recomendaciones sobre ayudas a la navegación y normas comunes sobre practicajes, remolcadores, etc., y procurar que tales servicios los presten empresas de capital centroamericano;

k) Promover el establecimiento de un sistema adecuado de comunicaciones entre los puertos centroamericanos;

l) Impulsar el cumplimiento de las recomendaciones de las Conferencias Portuarias Interamericanas, del Comité Técnico Permanente de Puertos, y de otros afines;

ll) Establecer relaciones de cooperación e intercambio con los Consejos, Asociaciones o Comisiones semejantes y, en especial con las latinoamericanas;

m) Coadyuvar al estudio y a la localización de los lugares donde pudieran establecerse puertos capaces de servir a varios países centroamericanos;

n) Llevar a cabo las actividades que resulten del presente Reglamento o que le sean encomendadas por el Consejo Económico Centroamericano.

Artículo 8

La Comisión atenderá las consultas que le hagan los organismos de la integración económica y procurará solventarlas dentro de los plazos que se le sugieran o con la prontitud que las circunstancias exijan.

/Artículo 9

Artículo 9

En el cumplimiento de sus funciones de coordinación, la Comisión adoptará cuantas medidas estén a su alcance, no sólo para corregir las discrepancias que observe, sino también para colaborar con las autoridades portuarias en forma que les permita llevar a efecto cuanto quede bajo su responsabilidad y sea, o pueda ser, de interés para la región.

Artículo 10

Las medidas que la Comisión sugiera para dar cumplimiento a la atribución contenida en el literal e) del artículo 7 de este Reglamento, deberán tener en cuenta las convenciones internacionales sobre la materia, los métodos más modernos sobre el particular y las prácticas más generales seguidas en Centroamérica.

Artículo 11

Todas las iniciativas de interés regional que la Comisión tome y que requieran una decisión del Consejo Económico o, en su caso, del Consejo Ejecutivo del Tratado General, se canalizarán a través de la SIECA.

Artículo 12

La Comisión rendirá un informe anual de sus actividades al Consejo Económico Centroamericano.

Capítulo IV

De las sesiones

Artículo 13

La Comisión celebrará sesiones ordinarias y extraordinarias. Las sesiones ordinarias se celebrarán dos veces al año, en los meses de febrero y agosto.

Las sesiones extraordinarias se celebrarán en cualquier fecha, siempre que lo solicite uno de los miembros de la Comisión o la Secretaría, si

/mediaren

mediaren circunstancias urgentes. En las sesiones extraordinarias sólo podrán tratarse los asuntos que motivaron la convocatoria.

Artículo 14

Las reuniones ordinarias y extraordinarias de la Comisión se celebrarán en la ciudad que se determine de algún estado miembro del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, en forma rotativa y por su ubicación geográfica. Al final de cada reunión, la Comisión determinará el lugar en que habrá de efectuarse la siguiente. Podrá, sin embargo, decidir por mayoría de votos celebrar sesiones en lugar distinto al que se hubiera fijado en la última reunión, si se presentaren circunstancias que a su juicio lo justifiquen.

Artículo 15

Las sesiones serán convocadas por la Secretaría de la Comisión previa consulta con las autoridades portuarias nacionales.

Con la convocatoria deberá enviarse el temario provisional de la reunión y los documentos correspondientes. La secretaría tomará las providencias del caso para que el temario y los documentos lleguen a conocimiento de cada integrante de la Comisión por lo menos con treinta días de anticipación a la fecha señalada para la reunión.

En el caso de sesiones extraordinarias, la convocatoria se cursará por el medio más rápido, indicando los asuntos a tratar y el lugar y fecha de la reunión.

Artículo 16

Si en el momento de efectuar las consultas a que alude el párrafo primero del artículo anterior, las autoridades portuarias de uno o más países se vieran imposibilitadas de asistir a la reunión en la fecha programada, se pospondrá la misma por un plazo no mayor de 15 días, contados a partir de la fecha originalmente prevista. En tal caso, la Comisión se entenderá válidamente constituida siempre que concurran a la sesión autoridades portuarias de cuatro países por lo menos.

/Artículo 17

Artículo 17

La Comisión designará de entre sus integrantes un Presidente para cada reunión, que será el encargado de la dirección de los debates. La elección se hará por mayoría de votos.

Artículo 18

Iniciada una sesión, el quórum no se considerará desintegrado por el retiro o la falta de presencia de las autoridades portuarias de uno o dos países. En consecuencia, la reunión podrá proseguir mientras continúen en ella autoridades portuarias de tres Estados por lo menos.

Cuando esté participando en la reunión más de una autoridad portuaria de un mismo país, no se entenderá que éste ha dejado de estar representado cuando permanezca en la sesión por lo menos una de tales autoridades.

Artículo 19

Cuando en un país existan dos o más autoridades, la imposibilidad de que una de ellas asista a las reuniones no motivará la situación prevista en el artículo 16 de este Reglamento.

Capítulo V

De las votaciones y resoluciones

Artículo 20

Cada país tendrá derecho a un solo voto, aunque cuente con más de una autoridad portuaria.

Las resoluciones y recomendaciones de la Comisión se adoptarán por mayoría de votos.

En los casos previstos en los artículo 16 y 18, las resoluciones y recomendaciones se tomarán con el voto concurrente de las autoridades portuarias de tres de los cinco países que integren la Comisión.

/Si en

Si en la discusión de algún tema no se pudiera llegar a acuerdo, el asunto será trasladado para su resolución al Consejo Económico, que podrá requerir, a su vez, su previa consideración por el Consejo Ejecutivo.

Artículo 21

Las resoluciones que apruebe la Comisión de conformidad con lo prescrito en el artículo anterior, serán obligatorias para todas las autoridades portuarias que la integran.

Artículo 22

Antes de dar por terminadas las sesiones de la Comisión, deberá redactarse un acta en la que se resuman los asuntos discutidos y figuren las resoluciones y las recomendaciones adoptadas. El original del acta será firmado por los integrantes de aquélla.

Las resoluciones y recomendaciones que adopte la Comisión se tendrán por firmadas por el solo hecho de la suscripción del acta en que figuren, y se considerarán como lugar y fecha de las mismas aquellos en que se hubiera suscrito el acta correspondiente.

Artículo 23

Las actas a que se refiere el artículo anterior serán elaboradas por la Secretaría de la Comisión y, una vez firmadas, quedarán bajo su custodia. Se entregará una copia simple a cada miembro al final de cada reunión.

Dentro de los quince días calendario posteriores a la fecha de clausura de cada reunión, la secretaría de la Comisión enviará copia certificada de las actas a las autoridades portuarias miembros.

Las resoluciones que adopte la Comisión, en el uso de sus atribuciones, entrarán en vigor quince días después de la fecha del envío del acta certificada a las autoridades portuarias miembros.

/Capítulo VI

Capítulo VI

Disposiciones generales

Artículo 24

Las personas que la Comisión designe, así como los representantes de la Secretaría, podrán visitar a las autoridades portuarias, para estudiar sobre el terreno los asuntos que les hayan sido encomendados, a cuyo respecto las mencionadas autoridades deberán proporcionarles las facilidades e informes que requiera el desempeño de sus funciones. Entre esas facilidades no se incluye el derecho a examinar las actas de las sesiones de los cuerpos directivos de dichos organismos.

Artículo 25

La Comisión podrá requerir de las autoridades portuarias que, dentro de sus posibilidades efectivas y de conformidad con las leyes a que se encuentran sujetas, asignen fondos a los organismos e instituciones que aquella les señale, para poder llevar a cabo programas específicos que el Consejo Económico Centroamericano haya definido como de interés regional.

Artículo 26

La Comisión fijará anualmente el monto de las aportaciones con que deba contribuir cada país, a través de sus autoridades portuarias, al financiamiento de los servicios técnicos y administrativos de la Secretaría.

Artículo 27

La Comisión podrá asesorarse de comités técnicos y crear los grupos de trabajo que estime necesarios para el mejor cumplimiento de sus funciones.

Artículo 28

El presente reglamento sólo podrá ser reformado con el voto concurrente de las autoridades portuarias de por lo menos cuatro países.

/Anexo C

Anexo C

PROYECTO DE SISTEMA UNIFORME Y SIMPLIFICADO DE LOS TRAMITES, PROCEDIMIENTOS Y REQUISITOS DE DOCUMENTACION EXIGIDOS EN LAS TERMINALES PORTUARIAS CENTROAMERICANAS

INTRODUCCION

El grupo de estudio que se formó para analizar los problemas relativos a la uniformidad y simplificación de los trámites y documentos exigidos en los puertos de la región, examinó el Anteproyecto de sistema uniforme y simplificado de los trámites, procedimientos y requisitos de documentación exigidos en las terminales portuarias centroamericanas presentado por la secretaría de la CEPAL. Los delegados aprobaron en principio el articulado que figura a continuación, y sugirieron algunas modificaciones a los artículos 11, 18, 22 y 23, que se incluyen como notas a cada uno de ellos. No se pronunciaron en definitiva sobre todo el texto por corresponder también a autoridades distintas a las aduaneras y portuarias decidir sobre algunos aspectos del anteproyecto.

En una próxima reunión conjunta las autoridades correspondientes podrán unificarse los criterios y adoptarse el texto definitivo.

/Capítulo I

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

Se adopta un sistema uniforme y simplificado de la tramitación, procedimientos y requisitos de documentación exigibles a las naves en las terminales portuarias de Centroamérica, para hacer más expedita la recepción y el despacho de los barcos que recalen en sus puertos o zarpen de ellos. Los requisitos mínimos y uniformes sobre inmigración, sanidad, aduana y demás aspectos relativos a la materia, se especifican en el siguiente articulado.

Artículo 2

Las disposiciones aprobadas podrán perfeccionarse gradualmente, a través de revisiones y modificaciones periódicas, cuando de ello se derive una más eficaz y económica recepción y despacho de las naves y un tratamiento más adecuado de los pasajeros, los tripulantes, la carga y el equipaje.

Artículo 3

El tráfico de cabotaje nacional y centroamericano recibirán un tratamiento preferencial consistente en la reducción al mínimo de los requisitos exigidos comúnmente.

Capítulo II

Recepción y despacho de las naves de tráfico exterior

Artículo 4

Aparte de los documentos que deben conservarse en la nave para su inspección por las autoridades que correspondan, como el certificado de matrícula, de navegabilidad y otros, toda nave que solicite recepción y despacho en un puerto centroamericano para efectuar labores de carga y descarga u otras, deberá entregar a las autoridades pertinentes, para su retención, los siguientes documentos básicos:

/a) Declaración

a) Declaración general[1/]
b) Manifiesto de carga[1/]
c) Declaración de suministros[1/]
d) Declaración de efectos de la tripulación[1/]
e) Lista de tripulantes[1/]
f) Lista de pasajeros[1/]
g) Documento para el correo
h) Declaración marítima de sanidad
i) Libretas-cheques

Artículo 5

Las autoridades aceptarán un documento denominado Declaración general, fechado y firmado por el Capitán, el agente de la nave o persona debidamente autorizada para ello, en el que figurará la información básica exigida sobre el barco y servirá tanto para la recepción como para el despacho del mismo.

La Declaración general sustituirá los documentos que se exigen actualmente en las terminales portuarias centroamericanas, como los denominados "zarpe del puerto anterior", "memorándum de viaje", etc. Deberá contener información adicional sobre tripulantes, pasajeros, carga y declaración sanitaria.

Artículo 6

En la Declaración general deberá constar:

a) Clase y nombre de la nave
b) Nacionalidad
c) Registro
d) Tonelaje
e) Nombre del capitán
f) Nombre y dirección del agente de la nave
g) Descripción resumida de la carga, advirtiendo su peligrosidad cuando proceda
h) Tripulantes (número)

/i) Pasajeros

1/ Véase el Anexo 2.

i) Pasajeros (número)

j) Breve detalle del viaje

k) Fecha y hora de llegada o de salida

l) Puerto de llegada o salida

m) Declaración sanitaria

n) Declaración correo

Artículo 7

El Manifiesto de carga será, tanto para la recepción de la nave como para su despacho, el documento básico que proporcionará la información requerida por las autoridades con respecto a la carga. Deberá especificar cualquier mercancía peligrosa que se transporte.

Las autoridades aceptarán el Manifiesto de carga fechado y firmado por el Capitán de la nave, por el agente o por persona debidamente autorizada para ello.

En caso de fuerza mayor, las autoridades podrán aceptar una copia de la lista de carga, en lugar del Manifiesto, siempre que contenga la información básica exigida y vaya fechada y firmada como se especifica en el párrafo anterior.

Como alternativa, las autoridades podrán aceptar copia de los conocimientos de embarque, firmados y fechados en la forma establecida, o certificados como copia fiel, si la naturaleza y la cantidad de la carga lo hacen factible y siempre que se proporcione y certifique en debida forma cualquier información indispensable que no aparezca en los citados documentos.

Artículo 8

Las autoridades exigirán que en el Manifiesto de carga figure la siguiente información:

a) En la recepción

Clase, nombre y nacionalidad de la nave

Nombre del Capitán

/Puerto de

Puerto de embarque

Puerto de descarga

Marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida y descripción de las mercancías según los conocimientos de embarque, especificando cuando proceda que es explosiva, inflamable o venenosa;

Nombre del consignatario de las mercancías;

Número de los conocimientos de embarque;

Puertos a que se destina la carga que quede a bordo;

Puertos originales de embarque respecto a mercancías embarcadas por conocimiento de embarque directo.

b) Al despacho

Clase, nombre y nacionalidad de la nave;

Nombre del Capitán;

Puerto de destino;

Mercancía embarcada en el puerto, con especificación de marcas y números; cantidad y tipo de bultos; peso y/o medida de las mercancías según los conocimientos de embarque y especificación, cuando proceda, de que es explosiva, inflamable o venenosa; número del conocimiento de embarque.

Artículo 9

Las autoridades sólo deberán exigir a la llegada de la nave, detalles esenciales mínimos sobre la carga que quede a bordo.

Artículo 10

La Declaración de suministros o Lista de rancho será el documento básico que proporcione, en el momento de la recepción o de despacho de la nave, la información exigida por las autoridades sobre los suministros que conduce.

Las autoridades aceptarán esta Declaración firmada y fechada por el Capitán de la nave o por otro oficial competente autorizado.

Artículo 11[2/]

La Declaración de efectos de la tripulación es el documento básico que proporcionará la información exigida por las autoridades referente a los

2/ Los delegados propusieron que se elimine esta Declaración.

/efectos

efectos personales de la tripulación. Este documento será exigido en el momento de la recepción del barco, pero no en el de su despacho.

Las autoridades aceptarán esta declaración firmada y fechada por el Capitán o por otro oficial competente de la nave. Podrán requerir también la firma o impresión dactilar de cada tripulante en la parte de la Declaración correspondiente a sus haberes.

Las autoridades sólo exigirán detalles sobre los efectos personales de la tripulación que tengan carácter negociable, imponible, o sujetos a restricciones o prohibiciones.

Artículo 12

La Lista o Rol de tripulantes es el documento básico que proporcionará a las autoridades la información requerida sobre el número y composición de la tripulación, tanto en la recepción como en el despacho de la nave. Esta Lista se aceptará cuando esté firmada y fechada por el Capitán de la nave o por otro oficial autorizado.

Las Autoridades exigirán la siguiente información en la Lista de tripulantes:

Clase, nombre y nacionalidad de la nave;
Apellido y nombre de cada tripulante;
Nacionalidad;
Categoría o función que desempeña;
Fecha y lugar de nacimiento;
Número y clase del documento de identidad;
Puerto y fecha de llegada;
Procedencia.

Artículo 13

La Lista de pasajeros será el documento básico que proporcionará a las autoridades la información requerida sobre los pasajeros transportados. Este documento será exigido tanto en el momento de la recepción como en el despacho de la nave y deberá estar fechado y firmado por el Capitán, el Agente de la nave u otra persona autorizada.

/Alternativamente

Alternativamente se podrá aceptar una lista redactada por la empresa naviera para su propio uso, con la condición de que contenga la información requerida.

Las autoridades exigirán que figure en la Lista de Pasajeros la siguiente información:

Clase, nombre y nacionalidad de la nave;

Puerto de procedencia y de destino;

Apellido y nombre de cada pasajero;

Fecha de nacimiento;

Lugar de nacimiento;

Nacionalidad;

Puerto de embarque;

Puerto de desembarque.

Artículo 14

Las autoridades no deberán exigir tarjetas de embarque o de desembarque, además de la Lista de pasajeros; salvo cuando para ello existan razones especiales.

Las autoridades podrán eximir la presentación de Listas de pasajeros en los casos de rutas acuáticas cortas o de servicios combinados de nave y ferrocarril entre países vecinos.

Artículo 15

Con respecto al Correo, las autoridades no exigirán a la recepción o despacho de la nave mayor información escrita que la establecida en la Convención Postal Universal.

Artículo 16

La Declaración marítima de sanidad será el documento básico exigido por las autoridades de sanidad de los puertos que proporcionará la información sobre el estado de salud a bordo de la nave, durante el viaje y a la llegada a puerto.

/Artículo 17

Artículo 17

La Libreta-cheque es un documento auxiliar del Manifiesto de carga, indispensable para efectuar una correcta recepción de las mercancías que la nave lleva a un puerto determinado, mediante el cotejo de sus especificaciones con las marcas, signos, etc., que figuran en los envases.

Las autoridades exigirán que contenga, por lo menos, la siguiente información básica:

Nombre de la nave;

Lugar y fecha de arribo;

Marcas de los bultos por orden alfabético;

Número de los conocimientos de embarque; y

Número, clase, cantidad y contenido de los bultos.

Artículo 18[3/]

Las autoridades sólo exigirán el número de copias de los documentos básicos establecidos en el artículo 4, que se indican a continuación:

3/ En lo que concierne al número de copias que podrán solicitar las autoridades, los delegados creyeron conveniente exigir en la recepción, 8 copias del manifiesto de carga y 3 de la declaración de suministro, recomendando, al mismo tiempo, que se requiera la opinión de las autoridades competentes sobre la necesidad de la declaración marítima de sanidad. Para el despacho, unos delegados propusieron que se pidiera solamente una copia de la declaración general, la cual podría ser una de las exigidas en la recepción. Otros se pronunciaron en el sentido de incluir en la documentación una copia del zarpe. Manifestaron, además, que se hicieran algunas aclaraciones para diferenciar las listas de pasajeros y tripulantes que salen del país y las de los que pasan en tránsito. Se formularon consideraciones sobre otros documentos que no aparecen en el anteproyecto que, a su juicio, deben entregar las naves que recalen en las terminales portuarias centroamericanas. Entre éstos sugirieron uno o varios planos de estiba de la carga, información que se considera útil para una buena y anticipada programación de las labores, por parte del Departamento de Operaciones del Puerto, siempre y cuando se reciba con la debida antelación. Como alternativa se recomendó recurrir a las comunicaciones radiales en mensajes de rutina con las naves, para que proporcionen la información indispensable sobre la carga.

/a) En la

a) En la recepción

5 de la Declaración general;

4 del Manifiesto de carga;

4 de la Declaración de suministros;

2 de la Declaración de efectos de la tripulación;

4 de la Lista de tripulantes;

4 de la Lista de pasajeros;

1 de la Declaración marítima de sanidad; y

1 del Documento para el correo.

De la Libreta-cheque, deberá exigirse el mínimo de copias indispensables que corresponda al número de bodegas que la nave trabaje en el puerto o que la correcta recepción de las mercancías imponga.

b) En el despacho

5 de la Declaración general;

4 del Manifiesto de carga;

4 de la Lista de tripulantes;

4 de la Lista de pasajeros.

Artículo 19

Las autoridades no exigirán para el despacho de una nave un nuevo Manifiesto de carga sobre la declarada al llegar a puerto y que haya permanecido a bordo.

Artículo 20

Las autoridades no deberán exigir ninguna nueva Declaración de suministros de la nave referente a los declarados a la llegada, ni a los que se hayan embarcado en el puerto amparados por el documento aduanal presentado con dicho objeto.

Artículo 21

Las autoridades aceptarán como Lista de la tripulación, al despacho de una nave, la copia del documento presentado en el momento de la recepción siempre que en ella se anote cualquier cambio de número o de composición si hubiere ocurrido.

/La copia

La copia así entregada deberá ser fechada y firmada de nuevo por el capitán de la nave o por otro oficial autorizado.

Artículo 22[4/]

Las autoridades tomarán las providencias necesarias para que las naves se reciban y despachen en la zona de trabajo donde deban efectuar sus operaciones de carga y descarga. Deberán limitar al máximo el número de personas que intervengan oficialmente a bordo de las naves, y prohibir el acceso a las mismas de toda persona ajena a las actividades de recepción, carga, descarga y despacho.

Artículo 23[5/]

Cuando en el primer puerto centroamericano de destino haya cumplido la nave todo lo que para su recepción se establece en el presente sistema, las autoridades de los puertos subsiguientes del área en que haga escala se limitarán a exigir el mínimo de formalidades y de documentos. Las autoridades podrán exigir, no obstante, el cumplimiento de todas las formalidades y la presentación de la documentación completa cuando el puerto de recalada inmediatamente anterior goce de un régimen aduanero especial.

Artículo 24

Los documentos que deban entregarse en las terminales portuarias centroamericanas estarán redactados en español.

Artículo 25

Los documentos que se mencionan en este Capítulo II deberán escribirse a máquina o con tinta o lápiz indeleble pero en forma claramente legible. Se aceptarán las correcciones o adiciones siempre que se autoricen con la firma del Capitán o de quien le represente.

4/ Los delegados consideraron que deberán dictarse normas precisas sobre los visitantes autorizados a hacer la visita.

5/ Se recomienda que este artículo tenga alcance nacional en vez de regional.

Capítulo III

Entrada y salida de personas

Artículo 26

Las autoridades sólo exigirán a los pasajeros o tripulantes que lleguen a bordo de una nave a puertos centroamericanos, en el momento de recepción o despacho de la misma, el pasaporte válido para su entrada o salida del país, que contenga los visados correspondientes.

Artículo 27

Cuando se trate de pasajeros o tripulantes de origen centroamericano, las autoridades promoverán acuerdos multilaterales que permitan aceptar un documento oficial de identidad del país respectivo en lugar del pasaporte.

Artículo 28

Las autoridades deberán acordar lo procedente para que los pasaportes o los documentos oficiales de identidad sólo sean inspeccionados por la oficina de inmigración o el servicio que corresponda una vez a la entrada, y una vez a la salida de los puertos del área.

Las autoridades no podrán retener, para no interferir con posibles controles ulteriores, el pasaporte o documento oficial de identificación, a menos de que exista algún impedimento para la admisión de un pasajero en el territorio nacional.

Las autoridades deberán abstenerse de exigir de los navieros o de sus representantes información sobre los pasajeros que no sea la estipulada en los pasaportes u otros documentos oficiales de identificación.

Artículo 29

Las autoridades considerarán documento básico de información sobre el pasajero la Tarjeta de Embarque/Desembarque, que podrá ser llenada a mano, por duplicado, por el propio pasajero, siempre que la escritura sea claramente legible.

/Las autoridades

Las autoridades exigirán la siguiente información en dicha Tarjeta:

Apellidos y nombre;

Nacionalidad;

Número del pasaporte o, en su caso, del documento oficial de identidad;

Fecha de nacimiento;

Lugar de nacimiento;

Ocupación;

Puerto de embarque o desembarque;

Sexo;

Dirección permanente;

Dirección en destino;

Firma.

Artículo 30

Las autoridades se limitarán a exigir el Certificado Internacional de Vacunación o Revacunación, extendido en los formularios previstos por el Reglamento Sanitario Internacional.

Si la nave procediera de una zona afectada por alguna de las enfermedades que requieren la permanencia en cuarentena, se exigirá el examen médico de quienes permanezcan a bordo y de las personas que desembarquen. El reconocimiento se practicará de acuerdo con lo dispuesto por el Reglamento Sanitario Internacional.

Artículo 31

Las autoridades se abstendrán de exigir a los pasajeros que desembarquen declaración escrita alguna de su equipaje y dispondrán que la inspección aduanera se realice, en lo posible, sobre una base de muestreo o selección. No se inspeccionará, salvo excepción justificada, el equipaje de los pasajeros que embarcan.

/Artículo 32

Artículo 32

El Certificado de Miembro de la Tripulación o el pasaporte, serán los documentos básicos que proporcionen a la autoridad bien la información requerida sobre un miembro de la tripulación a la llegada o bien a la salida de una nave.

En dicho Certificado las autoridades exigirán que conste:

Apellidos y nombre;

Fecha y lugar de nacimiento;

Nacionalidad;

Filiación;

Fotografía (autenticada);

Firma e impresión digital;

Fecha de expiración del documento;

Autoridad emisora.

Cuando un miembro de la tripulación deba entrar o salir del país como pasajero, por cualquier medio de transporte, para a) reunirse con su nave o ser transferido a otra; o b) pasar en tránsito para incorporarse a su nave en otro país, su repatriación o cualquier otro fin aprobado por su superior competente, las autoridades podrán aceptar, en lugar del pasaporte, el Certificado de Miembro de la Tripulación, siempre que en dicho documento se garantice la readmisión del portador en el país en que dicho documento hubiera sido emitido.

Artículo 33

Las autoridades adoptarán las medidas pertinentes para el rápido despacho de pasajeros y tripulaciones, sin sujeción a horario ni a días feriados, asignando, para lograrlo, el personal que se requiera y los medios necesarios para el transporte del equipaje. También será de su responsabilidad la habilitación de locales o de servicios que permitan a los pasajeros y a la tripulación trasladarse con las menores molestias posibles del barco a los lugares de inspección.

Las autoridades procurarán, por una parte, que el despacho de los pasajeros sea individual y fluido, y que se puede identificar y retirar

/rápidamente

rápidamente, el equipaje por el procedimiento más sencillo. Las autoridades portuarias proveerán lo necesario para facilitar el embarque y desembarque de los pasajeros y de sus equipajes, entre la nave y los medios de transporte en que lleguen o salgan del puerto.

Artículo 34

Las naves que arriben a puertos centroamericanos deberán trasmitir por radio a las autoridades, con la suficiente anticipación, la hora aproximada de llegada (amarre o anclaje), y de cualquier cambio de horario o itinerario de viaje, cuando el hecho pudiera afectar a los requisitos de inspección. Del mismo modo deberán:

a) Tener dispuestos los documentos de la nave para que sean revisados de inmediato;

b) Tomar las medidas necesarias para que las planchadas, escalas o los medios de acceso a la nave que se necesiten queden colocados mientras se hacen las maniobras de atraque al muelle o de anclaje;

c) Disponer lo necesario para que se reúnan y presenten en forma rápida y ordenada, provistos de los documentos necesarios para la inspección, los miembros de la tripulación que deban hacerlo, para lo cual dispondrán el relevo de los tripulantes que tengan a su cargo la realización de funciones esenciales en las salas de máquinas o en otros lugares.

Capítulo IV

Entrada y salida de mercancías y otros artículos

Artículo 35

Las autoridades, en cooperación con los navieros y demás usuarios de los servicios portuarios, deberán disponer lo necesario para que los trámites de manejo y despacho de la carga resulten fáciles y expeditos.

Las medidas deben contemplar todos los aspectos, desde que la nave atraca al muelle para su descarga, incluso el despacho aduanero, y el almacenamiento y la reexpedición, si estos dos últimos fuesen necesarios.

/Artículo 36

Artículo 36

La aduana exigirá la presentación de una Póliza de importación para el retiro de las mercaderías depositadas en los almacenes de las terminales portuarias.

La Póliza de importación constituirá, unida a la Solicitud de destinación, la declaración del importador sobre peso, valor, fracción arancelaria, descripción y demás datos exigibles sobre la mercancía.

En la declaración hecha por el importador en la póliza se podrán rectificar los datos de la factura comercial o agregar los que se hubiesen omitido, excepto con respecto al valor.

La Póliza de importación se presentará con 4 copias y contendrá básicamente los siguientes datos:

a) Nombre de la Aduana;

b) Nombre, razón social o denominación del consignatario y del remitente;

c) Nombre y características principales del barco que transportó las mercancías al país;

d) Puerto de embarque;

e) País de procedencia de las mercaderías;

f) País de origen de las mercaderías;

g) Lugar y fecha de arribo del barco;

h) Número del conocimiento de embarque o carta de porte;

i) Marcas, contramarcas y numeración, en su caso; cantidad y clase de los bultos;

j) Peso bruto en kilogramos, y, en su caso, la cuantía, expresada en la unidad gravable según el Arancel;

k) Especificaciones de las mercancías conforme al artículo 79 del CAUCA;

l) Valor cif correspondiente a las mercancías de la misma clasificación arancelaria; valor fob y detalle de gastos. Estos dos últimos datos podrán declararse globalmente al final de la póliza. El seguro y el flete deberán declararse individualmente; los demás gastos incluidos en el valor cif podrán agruparse; y

m) Fecha de presentación de la póliza y nombre y firma de quien solicita la destinación.

/Artículo 37

Artículo 37

En toda importación efectuada por la vía marítima, deberá acompañar a la póliza un original (o copia legalizada) y una copia simple del Conocimiento de Embarque, que serán exigidas por la aduana.

El Conocimiento de Embarque es un documento naviero que debe contener básicamente los siguientes datos:

a) Nombre del barco;

b) Nombre, razón social o denominación del cargador, porteador o consignatario, según el caso;

c) Puerto de embarque y de destino;

d) Clase y cantidad de los bultos; descripción breve de su contenido; números y marcas, si la naturaleza del envase lo permite;

e) Peso bruto en kilogramos, o volumen, en su caso;

f) Flete contratado;

g) Lugar y fecha de expedición del documento; y

h) Firma del porteador.

El Conocimiento de embarque podrá ser "al portador", "nominativo" o "a la orden". Si la consignación "a la orden" no va seguida de ningún nombre, se entenderá que es al remitente o embarcador y si el conocimiento estuviese endosado en blanco, se entenderá que la consignación es "al portador".

Artículo 38

Las aduanas exigirán que a la Póliza de importación acompañen dos copias, en español de la factura comercial, que básicamente deberá contener los siguientes datos:

a) Nombre, razón social o denominación del exportador y domicilio;

b) Lugar y fecha de expedición del documento;

c) Nombre, razón social o denominación del consignatario y dirección;

d) Marcas, números, clase y cantidad de los bultos, si la naturaleza del empaque lo permite;

e) Contenido de cada bulto con el detalle de las mercancías, especificando su naturaleza o, en su caso, el nombre comercial de las mismas, en forma que permita establecer la clasificación arancelaria que les corresponde;

f) Referencia

f) Referencia comercial, codificación o números de modelo y serie que utilice el exportador para identificar las mercancías;

g) Peso bruto de las mercancías, peso neto, cuantía, medida o detalle necesario de cada unidad o unidades que sirvan de base para la aplicación de los gravámenes aduaneros;

h) Valor fob y cif de las mercaderías, con el detalle de gastos;

i) País de origen de las mercancías; y

j) Firma del exportador o de su representante.

Artículo 39

Cuando por razón de fuerza mayor no pudieran acompañarse a la póliza de importación los documentos a que se refieren los artículos precedentes, las aduanas aceptarán el retiro de las mercancías, previa presentación de copias no negociables del conocimiento de embarque, con una constancia del porteador en la que se exprese que la persona que aparece como consignatario tiene derecho a retirar la mercadería de que se trate. Las aduanas exigirán la garantía que señala el artículo 87 del CAUCA, cuyo monto deberá, en todo caso, cubrir el flete y otros gastos conexos.

Artículo 40

Cuando se requiera efectuar el aforo de una mercadería determinada las autoridades aduaneras dispondrán que dicha operación se practique en el lugar en que se encuentre depositada en la terminal portuaria, sin verificar movilizaciones o traslados que puedan encarecerla, producir pérdidas o deteriorarla.

Artículo 41

En las terminales portuarias centroamericanas los procedimientos de almacenaje, tiempos de depósito libre, tasas, etc., serán determinados por las autoridades portuarias de acuerdo con las circunstancias, teniendo presente la necesidad de evitar congestionamientos que impidan la rápida rotación de las naves.

/Artículo 42

Artículo 42

Para autorizar la salida de mercancías nacionales o nacionalizadas destinadas al uso o consumo definitivo fuera de la región, las aduanas exigirán en las terminales portuarias de la región la presentación de una "póliza de exportación", en un original y 4 copias, que deberá contener los siguientes datos básicos:

a) Nombre de la aduana;

b) Nombre, razón social o denominación del exportador y del consignatario;

c) Nombre del barco que transportará las mercancías;

d) Puerto de embarque;

e) País de origen de las mercancías;

f) País de destino de las mercancías;

g) Marcas, contramarcas, numeración y clase de los bultos;

h) Peso bruto en kilogramos o en unidades gravables, según el arancel de exportación, así como la fracción arancelaria correspondiente, si la hubiere;

i) Especificaciones de las mercancías y de su valor fob; y

j) Fecha de presentación de la póliza y firma de quien solicita la destinación.

Artículo 43

Las autoridades reducirán al mínimo los requisitos señalados para la exportación, cuando se trate de mercancías naturales o manufacturadas de origen centroamericano; en estos casos se prescindirá de la intervención de agentes aduaneros y la póliza podrá ser presentada directamente por el interesado.

Artículo 44

Las aduanas centroamericanas exigirán que la póliza de exportación se presente acompañada de los documentos que se determinan en el CAUCA o de aquellos que las disposiciones legales de los países contratantes establezcan.

/Artículo 45

Artículo 45

En los casos de aforo de mercancías de exportación se procederá en la forma establecida en el artículo 40 de estas disposiciones.

Artículo 46

Sólo mediante la presentación de una "póliza de reexportación" autorizará la aduana la salida de las terminales portuarias de una mercancía extranjera llegada al país y no nacionalizada.

Dicha póliza se presentará en un original y 4 copias y contendrá la siguiente información básica:

a) Nombre de la aduana;

b) Nombre, razón social o denominación del exportador y del consignatario;

c) Nombre del barco;

d) Lugar del embarque;

e) País de origen de las mercancías;

f) País de destino de las mercancías;

g) Marcas, contramarcas, numeración y clase de bultos;

h) Peso bruto en kilogramos o en la unidad gravable, según el arancel de exportación;

i) Especificaciones de las mercancías y de su valor fob;

j) Fecha de presentación de la póliza y firma de quien solicita la destinación;

k) Fecha de cancelación del manifiesto de importación.

Artículo 47

Cuando se requiera aforo, deberá practicarse en la forma establecida en los artículos 40 y 45 de estas disposiciones.

Artículo 48

Las aduanas procurarán reducir al mínimo los trámites y exigencias para importaciones y exportaciones temporales e importaciones no comerciales, y solicitarán, cuando la experiencia lo aconseje, que se estudien posibles modificaciones del CAUCA y del RECAUCA.

/Artículo 49

Artículo 49

Las aduanas exigirán que las mercaderías que lleguen a las terminales portuarias en tránsito internacional vayan amparadas por el correspondiente Manifiesto de carga.

Para el retiro de las mismas se requerirá la presentación de una Guía de Mercancías en Tránsito que hará las veces de póliza, y que será formulada en cuatro ejemplares. Esta guía contendrá básicamente los siguientes datos:

a) Número de guía;

b) Aduana de ingreso;

c) Nombre, razón social o denominación del consignatario;

d) Aduana de salida;

e) País de destino;

f) Nombre, razón social o denominación del porteador y su domicilio;

g) Número o características de los marchamos de la aduana;

h) Fecha de entrada de las mercancías a la aduana de ingreso;

i) Fecha de salida de las mercancías de la aduana de ingreso;

j) Marcas, número, clase y cantidad de bultos; su contenido y peso bruto en kilogramos;

k) Fecha de llegada de las mercancías a la aduana de salida;

l) Firma del empleado aduanero que entrega;

m) Fecha de emisión del documento;

n) Firma del administrador y sello de la aduana de ingreso;

o) Firma del administrador y sello de la aduana de salida;

p) Firma del porteador o de su representante.

Artículo 50

Cuando el tránsito internacional se realice en vehículos cerrados que ofrezcan las debidas seguridades, las aduanas no exigirán caución, inspección de los bultos o abertura del vehículo.

Cuando las autoridades lo estimen necesario, podrán asegurar la inviolabilidad de los bultos o vehículos con marchamos, sellos o precintos oficiales, pero, en todo caso, deberán proporcionar el máximo de facilidades

/y un

y un servicio oportuno para fomentar el uso de este tipo de transporte que ofrece ventajas en costos, eliminación de pérdidas, robos, etc.

Las aduanas de salida deberán confrontar los datos de la guía con las mercancías a que se refieran. Si fuesen correctos, autorizarán la salida y devolverán a la aduana de ingreso un ejemplar de la guía, en el que anotarán su conformidad. Sólo practicarán reconocimientos de todos o de parte de los bultos cuando observasen diferencias o señales manifiestas de violación o de irregularidades.

Artículo 51

Las mercaderías de origen centroamericano sólo estarán sometidas a la tramitación y documentación mínimas y únicamente serán objeto de registro y examen para comprobar la descripción que de ellas aparezca en el formulario aduanero.

Artículo 52

Cuando para la tramitación de la entrada y salida por las terminales portuarias de mercancías y de otros artículos, las autoridades exijan documentos como la factura comercial, formularios de declaración, licencias de importación u otros similares, no se podrá responsabilizar al naviero, ni multarlo o sancionarlo, por inexactitudes u omisiones de tales documentos, salvo cuando el naviero sea el importador o el exportador o intervenga en su representación.

Artículo 53

Las autoridades deberán gestionar que se legisle lo procedente para que puedan conceder tratamiento preferencial al despacho de repuestos, combustibles o cualquier artículo de que no disponga el naviero en el puerto y se precise con urgencia para la operación o seguridad de la nave.

/Artículo 54

Artículo 54

Las autoridades aduaneras deberán considerar el equipaje no acompañado como tal y no como mercancía y le señalarán el mismo tratamiento que al equipaje acompañado, de conformidad con lo dispuesto en estas disposiciones.

Artículo 55

Cuando la carga o los equipajes no se descarguen en su punto de destino por error, por fuerza mayor, por no haber sido embarcados o por estiba inaccesible, y ello quede debidamente comprobado por las autoridades competentes, el naviero no será objeto de sanciones, multas, derechos o impuestos de aduana, será autorizado a anotar en el manifiesto o declaración general dicha circunstancia, y eximido de la presentación de nueva documentación.

Artículo 56

Cuando por fuerza mayor o por otra razón atendible, se descargue alguna mercancía en un puerto centroamericano distinto al de su destino, las autoridades que la reciban, de ser así solicitado, facilitarán su reexpedición a la dirección debida o su ingreso al puerto con el mínimo de formalidades.

Capítulo V

Exigencias y aspectos sanitarios en las terminales portuarias centroamericanas

Artículo 57

Las autoridades sanitarias se regirán por lo dispuesto en el Reglamento Sanitario Internacional de la Organización Mundial de la Salud --en lo que al transporte acuático internacional se refiere--, para cuantas exigencias de carácter sanitario sean aplicables a las naves, pasajeros, tripulantes y carga que salgan de los puertos de la región, o arriben a ellos.

Artículo 58

Las autoridades sanitarias solicitarán la concertación de acuerdos especiales, en lo que se refiere al artículo 104 del Reglamento Sanitario Internacional, si estiman que tales medidas pueden facilitar y hacer más expedita la aplicación de dicho reglamento, teniendo en cuenta que los problemas y las condiciones geográficas, sociales y económicas son muy similares en todos los países de la región.

Artículo 59

Las autoridades sanitarias centroamericanas propugnarán el establecimiento de las normas y requisitos comunes --como certificados o documentos afines, similares y sencillos-- que la protección de la salud pública aconseje aplicar a ciertos cargamentos.

Artículo 60

Las autoridades sanitarias estarán facultadas para otorgar, por medio de la radio, libre plática a cualquier nave que les proporcione, antes de su llegada, la informaeión que les permita estimar que su arribo no dará lugar a la introducción o propagación de una enfermedad que exija el mantenimiento de la nave en cuarentena. Si del informe proporcionado por la nave se desprendiera la conveniencia de que la autoridad sanitaria la visite antes de su entrada al puerto, el capitán quedará obligado a prestarle la colaboración indispensable que necesite.

/Artículo 61

Artículo 61

Será obligación de todo barco que navegue hacia puertos centroamericanos informar sin pérdida de tiempo por radio a las autoridades sanitarias del puerto de destino la existencia de cualquier enfermedad a bordo para facilitar la presencia de personal médico especializado o la obtención de equipo de sanidad para su llegada.

Artículo 62

Las autoridades sanitarias adoptarán, en cooperación con los navieros o con sus representantes y con todas las entidades interesadas, las providencias pertinentes para garantizar que antes de embarcar:

a) Los pasajeros y tripulantes hayan sido vacunados o revacunados con arreglo a los requisitos de los países interesados; y

b) Se hayan completado debidamente los certificados correspondientes.

Artículo 63

Las autoridades sanitarias serán las responsables de que las medidas y procedimientos sanitarios se inicien y terminen sin demora, para no retrasar innecesariamente la puesta de la nave en libre plática.

Artículo 64

Las autoridades sanitarias adoptarán las medidas pertinentes para que se encuentre disponible el personal necesario y las instalaciones adecuadas para el debido cumplimiento de sus programas de prevención y de protección de la salud pública, animal y agrícola.

Artículo 65

Las autoridades sanitarias permitirán que una nave efectúe sus labores de carga y descarga, o de aprovisionamiento de combustible o agua, cuando sus pasajeros, tripulantes o carga se encuentren afectados por una enfermedad epidémica que no requiera cuarentena.

/Capítulo VI

Capítulo VI

Tráfico de cabotaje centroamericano

Artículo 66

Se entenderá por cabotaje nacional el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías entre los puertos de un mismo país o el efectuado por medio de sus vías fluviales y lacustres.

Se entenderá por cabotaje regional el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías entre los puertos, vías fluviales y lacustres de los países centroamericanos.

Artículo 67

Todo barco que solicite recepción o despacho en un puerto centroamericano para efectuar labores de carga y descarga, u otras, en un servicio de tráfico de cabotaje nacional o regional, deberá entregar a las autoridades pertinentes para su retención, independientemente de los documentos que deben permanecer en la nave, a disposición de las autoridades correspondientes como son el certificado de matrícula, de navegabilidad, bitácora, etc., los siguientes documentos básicos:

a) Declaración general;

b) Manifiesto de carga;

c) Lista de tripulantes;

d) Lista de pasajeros, si se transportan;

e) Documento para el correo, si se conduce correspondencia.

Artículo 68

Las autoridades aceptarán dentro del tráfico nacional o regional de cabotaje, que el documento denominado Declaración general, fechado y firmado por el capitán de la nave, el agente o persona debidamente autorizada, sustituya entre otros, al zarpe, al memorándum de viaje y a la declaración sanitaria.

/Con este

Con este objeto, la declaración general deberá contener la siguiente información:

a) Nombre de la nave;

b) Nacionalidad;

c) Registro;

d) Tonelajes;

e) Nombre del capitán;

f) Nombre y dirección del agente de la nave;

g) Descripción general de la carga, señalando si es peligrosa o no, toda o parte de ella, cuando proceda;

h) Número de tripulantes;

i) Número de pasajeros;

j) Breve detalle del viaje;

k) Fecha y hora de llegada o salida;

l) Puerto de llegada o salida;

m) Declaración sanitaria;

n) Firma del capitán o agente autorizado.

Artículo 69

El manifiesto de cabotaje deberá incluir la siguiente información básica:

a) Nombre, eslora, tonelajes bruto y neto de la nave;

b) Nombre y apellidos del capitán;

c) Nombre o razón social del agente en el puerto de destino;

d) Puerto de salida y puerto de destino;

e) Nombre, razón social o denominación del remitente y consignatario de las mercancías;

f) Marcas, número, cantidad y clase de los bultos;

g) Descripción general de las mercancías y su peso bruto en kilogramos;

h) Lugar y fecha de expedición del documento y firma del capitán o de su representante.

/Artículo 70

Artículo 70

La lista de tripulantes, firmada y fechada por el capitán de la nave u otro oficial autorizado, deberá contener básicamente cuanta información puedan requerir las autoridades sobre el número y la composición de la tripulación.

Las autoridades exigirán la información siguiente:

a) Nombre y nacionalidad de la nave;

b) Apellido y nombre de cada tripulante;

c) Nacionalidad;

d) Cargo que desempeña;

e) Fecha y lugar de nacimiento;

f) Número y clase del documento de identidad;

g) Puerto y fecha de llegada;

h) Procedencia.

De no producirse modificaciones en la composición de una tripulación, las autoridades centroamericanas aceptarán una copia autorizada de la lista entregada en el puerto en que se inició el viaje.

Artículo 71

La lista de pasajeros sólo será exigida por las autoridades a las naves que los transporten y deberá ser firmada y fechada por el capitán u otro oficial autorizado. Contendrá la siguiente información:

a) Nombre y nacionalidad de la nave;

b) Puerto y fecha de llegada;

c) Apellidos y nombre de cada pasajero;

d) Fecha y lugar de nacimiento;

e) Nacionalidad;

f) Ocupación;

g) Dirección permanente;

h) Número del documento de identidad;

i) Puerto de embarque y puerto de desembarque

/Artículo 72

Artículo 72

El documento que se refiere a la información sobre el correo sólo se presentará cuando la nave transporte correspondencia o encomiendas postales.

Artículo 73

Para los efectos del tráfico marítimo regional de cabotaje, las aduanas centroamericanas concederán a las mercaderías transportadas por mar las mismas franquicias que corresponden a las que gozan de libre comercio o tratamiento preferencial conforme al Tratado General de Integración Económica Centroamericana.

Artículo 74

Las autoridades procurarán que el tráfico de cabotaje, nacional o regional, reciban todas las preferencias compatibles con una sana fiscalización, permitiendo incluso que la nave inicie sus operaciones de carga o descarga mientras cumple con lo estipulado sobre la entrega de los documentos antes señalados. No se autorizará, sin embargo, la partida de la nave si al terminar la acción de cargar y descargar no hubieren quedado cumplimentados los requisitos documentarios mínimos.

Artículo 75

Dentro del tráfico marítimo de cabotaje, nacional o regional, la inspección aduanera se limitará a comprobar que las mercaderías que se transportan sean de origen centroamericano. Su fiscalización será efectuada por la aduana de destino con base en el manifiesto, anotándose en dicho documento las observaciones pertinentes.

Artículo 76

Las mercaderías no amparadas en el manifiesto de cabotaje se considerarán de procedencia extranjera, salvo prueba en contrario, y quedarán sujetas al pago de los derechos aduaneros de importación.

/Artículo 77

Artículo 77

Cuando las mercaderías no lleguen al puerto de destino y el naviero o su representante no estén en condiciones de proporcionar una explicación razonable al respecto, la aduana considerará que han sido exportadas. En tal caso el naviero responderá de las obligaciones fiscales y demás que determinen leyes especiales.

Artículo 78

Cuando una nave de cabotaje nacional o regional transporte mercancías destinadas al cabotaje y al comercio internacional, deberá formularse la salvedad necesaria en el manifiesto de carga correspondiente y anotarse en dicho documento por separado las mercancías que correspondan a cada clase de tráfico.

Capítulo VII

Disposiciones varias

Artículo 79

Las autoridades quedarán dispensadas de la obligación de presentarse a bordo de cada nave que arribe a un puerto cuando el aumento de la frecuencia de las recaladas requiera que los jefes de servicio o sus representantes dediquen una parte importante de su tiempo exclusivamente a dicha actividad.

Las autoridades resolverán efectuar dichas visitas cuando las circunstancias lo aconsejen y designarán las personas que debidamente autorizadas deberán llevarlas a efecto.

Artículo 80

El agente naviero o representante autorizado del barco que solicite atención será el responsable de entregar a las autoridades competentes la documentación que en el presente Convenio se especifica, cumplido lo cual, la nave quedará en libre plática.

Ninguna persona podrá subir o bajar de la nave, ni cargar o descargar mercancías, salvo en caso de fuerza mayor, mientras la nave no haya sido recibida.

/Artículo 81

Artículo 81

Cuando las autoridades exijan a los navieros o a sus representantes fianzas u otras garantías para cubrir responsabilidades relativas a servicios portuarios, aduaneros, de inmigración, de salud o de otras leyes o reglamentos, permitirán recurrir a garantías usuales y razonables.

Tratándose de barcos de una misma compañía, accederán a que presenten una garantía conjunta única.

Artículo 82

Las autoridades deberán permitir, sin demoras para la nave, la rectificación de los errores que se comprueben en cualquier documento, siempre que no sean graves y el naviero o su representante no se consideren negligentes reincidentes y se estime que no ha habido intención de violar leyes ni reglamentos. La rectificación se deberá hacer siempre que los errores se adviertan antes de que el documento sea verificado en su totalidad y siempre que las correcciones se efectúen sin dilación.

Artículo 83

Las autoridades deberán establecer horarios de trabajo regulares, sincronizados entre ellos y concordantes con los períodos de mayor movimiento portuario, para los servicios de los puertos.

La tramitación de solicitudes de habilitación de horas extraordinarias o de turnos especiales para ampliar el horario normal debe ser simple y expedita, eliminando formulismos innecesarios.

Artículo 84

Las autoridades concederán especial atención a que el trabajo de su personal en horarios de trabajo fuera de los normales se remunere de acuerdo a tarifas razonables, que cubran los costos del servicio.

Artículo 85

Cuando por fuerza mayor o caso fortuito arribe una nave a un lugar distinto al de su destino, el capitán o un oficial autorizado para ello presentará a la autoridad más cercana, lo más pronto posible, una declaración escrita en la que se explique la causa del hecho.

/Tan pronto

Tan pronto como llegue a conocimiento de las autoridades el arribo forzoso, adoptarán las medidas de emergencia que estimen convenientes para proteger la salud y seguridad de pasajeros, tripulantes y mercancías y dispondrán lo necesario para reducir los daños o evitar la pérdida de la nave.

Artículo 86

En los casos de arribo forzoso, el capitán de la nave podrá ordenar bajo su responsabilidad el desembarco de las personas y la descarga del barco, sin la previa autorización de las autoridades, cuando considere que corren peligro inminente.

Artículo 87

Pasada la emergencia, se permitirá que las mercaderías transportadas por naves en arribada forzosa prosigan el viaje en el mismo barco o en cualquier otro, realizándose la operación bajo el control y las disposiciones de las autoridades correspondientes.

Artículo 88

Cuando una nave transporte artículos peligrosos, como productos inflamables, explosivos o corrosivos, pertrechos de guerra, etc., el capitán de la nave, o su representante autorizado, tendrá la obligación de advertir su arribo a las autoridades con la anticipación necesaria para que puedan adoptarse las providencias aconsejables para evitar accidentes.

Las autoridades podrán, a su vez, disponer que la descarga de dichas mercancías se efectúe en lugares especiales de la terminal portuaria, o fuera de los recintos, si lo estimaren necesario.

Artículo 89

Cuando en una terminal portuaria se encuentren mercancías que por su estado o naturaleza puedan causar daño inminente a la salud, a otras mercancías, o a las instalaciones, la autoridad correspondiente tomará las medidas que el caso aconseje, y procederá a su destrucción si ello fuere necesario. En ese caso levantará un acta firmada por los funcionarios que corresponda.

/Artículo 90

Artículo 90

Cuando la autoridad admita una solicitud de traslado de mercancías que le presente el consignatario o remitente para que sean depositadas total o parcialmente en almacenes generales de depósito, exigirá la cancelación de los valores que se adeuden a la autoridad portuaria antes de permitir que las mercancías salgan del recinto de la terminal.

Artículo 91

Las autoridades portuarias y aduaneras tratarán de obtener acuerdos uniformes para la región centroamericana referentes a la calificación de mercancías abandonadas, donde se establezca un procedimiento común para su pública subasta o, en su caso, para su destrucción.

Con objeto de llevar el debido control, se elaborará un documento especial que se llamará "registro de abandono" y básicamente deberá contener la siguiente información:

a) Nombre de la terminal;
b) Nombre, razón social o denominación del consignatario;
c) Número y fecha del conocimiento de embarque;
d) Marcas, contramarcas y numeración de los bultos;
e) Cantidad y clase de los bultos;
f) Peso bruto en kilogramos o unidades gravables, según el arancel;
g) Especificaciones de las mercancías conforme al artículo 79 de CAUCA;
h) Valor cif de las mercancías;
i) Monto de los derechos, tasas, multas y demás cargos aduaneros;
j) Monto de los servicios y demás cargos portuarios;
k) Lugar y fecha del documento y firma de la autoridad aduanera y portuaria;
l) Indicación si se destina a subasta o a destrucción.

Se dispondrá una numeración correlativa en los documentos que amparen "mercancías en abandono" que será diferente para las que se saquen a subasta y para las destruidas.

/Artículo 92

Artículo 92

Para la pública subasta o para la destrucción de una mercancía depositada en una terminal portuaria centroamericana se adoptará el procedimiento determinado en el título 11 (once) del RECAUCA.

Artículo 93

Las disposiciones referentes a la simplificación de la documentación que aquí se determinan implican la necesidad de que las autoridades centroamericanas establezcan formularios comunes para que sean utilizados en las operaciones relativas a la recepción y despacho de naves, pasajeros, tripulantes, mercancías y otros, facilitando el rápido perfeccionamiento del Mercado Común Centroamericano.

Artículo 94

Las autoridades deberán mantener contacto con las organizaciones gubernamentales y privadas de los países latinoamericanos dedicadas a las actividades portuarias para lograr la implantación a nivel regional de la simplificación, reducción y uniformidad de los requisitos de documentación que se exigen a las naves en los puertos de Latinoamérica.

Artículo 95

Las autoridades portuarias sólo aceptarán el retiro o embarque de las mercaderías depositadas en sus recintos, cuando se compruebe previamente la debida cancelación de los derechos o tasas aplicables a la importación, exportación o reexpedición de las mismas.

/Anexo 2

MODELOS DE FORMULARIOS

Armador DECLARACION GENERAL(*) Formulario I

Clase y nombre del buque _____
Nacionalidad según bandera _____
Tonelaje: _____ registro neto; _____ registro bruto _____
Nombre del capitán _____ fecha inicial del viaje _____
Itinerario (a) _____

SALIDA DE _____ [ ]

Próximo puerto de destino _____ Fecha de zarpe _____
No. de tripulantes (incl. capitán) _____ Correo: si/no (b) Calado máximo al zarpe _____
No. de pasajeros: embarcados en el puerto _____; en tránsito _____; total _____
Carga: embarcada en el puerto _____ tons.; en tránsito _____ tons; total _____ tons.
Clase de carga: (c)

Carga peligrosa (ton. y clase): embarcada en el puerto: _____ en tránsito: _____

LLEGADA A _____ [ ]

Fecha y hora de llegada _____ Sitio atraque o amarre _____ Calado máximo a la entrada _____
Agente y su dirección _____

No. de pasajeros: para el puerto ____; en tránsito _____; total _____ Correo: si/no (b)
Carga: para el puerto _____ tons.; en tránsito _____ tons.; total _____ tons.
Clase de carga: (c)

Carga peligrosa (ton. y clase): para el puerto _____ ; total

DOCUMENTOS ADJUNTOS Y No. DE EJEMPLARES

____rol de tripulación (d) ____lista de pasajeros (e) ____manif. carga ____manif. carga peligrosa
____lista de rancho (f) ____decl. efectos tripulantes (f) ____decl. marítima sanidad (g)

OBSERVACIONES DEL CAPITAN:

El suscrito certifica que a su leal saber y entender, esta declaración general y los documentos adjuntos son completos y exactos.

Puerto y fecha _____ Firma del capitán u otra persona autorizada(**)

OBSERVACIONES DE LA AUTORIDAD MARITIMA:

AUTORIZACION DE ZARPE

Zarpe a _____ Fecha _____

Firma y sello del capitán de puerto (**)

(*) Este documento se presentará en dos ejemplares a la autoridad marítima del puerto de salida, la que devolverá al buque una copia con la autorización de zarpe para ser presentada a la llegada al puerto siguiente, cuando se requiera.
(**) Las delegaciones consideraron que ambas firmas deberían ser de la misma autoridad.

Notas:
(a) Breve detalle del mismo, incluyendo los puertos inicial y final del viaje, así como el previo de recalada;
(b) Indicar si transporta o no valijas de correo, desde el puerto o para el puerto;
(c) Clasificadas en: carga general; carga frigorífica; combustibles líquidos y carga a granel, indicando, en este último caso, el o los productos;
(d) Exigible sólo a la llegada, a menos que hayan habido cambios en el rol;
(e) No se presentará este documento cuando el barco no transporte pasajeros;
(f) Exigible sólo a la llegada.

MANIFIESTO DE CARGA(*)

Formulario 2

Armador _____

Clase y nombre del buque _____ Nombre del capitán _____

Puerto de embarque _____ Nacionalidad _____ Puerto de descarga _____ Viaje No. _____ Pág. No. _____

Embarcador (a)	Consignatario (b)	Conocimiento No. (c)	Marcas y números	No. y clase de bultos y descripción de las mercaderías	Peso bruto en kilos	Volumen en m3	Para uso oficial o del armador (d)

(Las medidas reglamentarias de este formulario serán suministradas a la Comisión que efectuará el estudio correspondiente)

Fecha de emisión _____

Firma del capitán, oficial autorizado o agente

(*) Este formulario será utilizado también para las cargas peligrosas (explosivas, inflamables y venenosas), para las cuales se hará un manifiesto separado del que se presente para la carga general.

Notas

(a) No se incluirá este dato en los ejemplares de los manifiestos destinados a las autoridades que no lo requieran;

(b) Cuando corresponda, indicar nombre y dirección de notificación;

(c) Indicar abreviadamente los puertos originales de embarque de las mercaderías amparadas por conocimientos de embarque directos (es decir, carga de transbordos);

(d) Destinados a uso oficial (Aduana/Autoridad o Administración Portuaria) o datos internos del armador en el manifiesto de fletes (tarifa, flete pagado, flete por pagar, etc.)

Armador _____ Formulario 3

_____

DECLARACION DE SUMINISTROS

(Lista de rancho)

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____ No. de personas a bordo _____

Artículos	Cantidad	Unidad	Para uso oficial

Puerto y fecha _____

.....
Firma del capitán u oficial autorizado

Armador _____ Formulario 4

_____ DECLARACION DE EFECTOS DE LA TRIPULACION

Clase y nombre del buque _____

Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____

Número	Apellido y nombre	Cargo u ocupación	Efectos negociables, imponibles o sujetos a prohibiciones o restricciones (*)

Puerto y fecha _____

.....
Firma del capitán u oficial autorizado

(*) Según la legislación aduanera vigente en cada país.

Armador

LISTA DE TRIPULANTES

(Rol de tripulación)

Formulario 5

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____ Puerto de destino _____

No.	Apellido y nombre	Cargo u ocupación	Nacionalidad	Edad y lugar de nacimiento	Clase y No. del documento de identidad(*)

Puerto y fecha _____

☐ Llegada (**) ☐ Salida (**)

_____
Firma del capitán u oficial autorizado

(*) Indicar el documento de identidad: P: Pasaporte; CI: Cédula de identidad; LE: Libreta de marino o de embarco; y PE: Permiso de embarco.

(**) Algunos delegados consideraron innecesarios estos datos.

Armador

LISTA DE PASAJEROS

Formulario 6

Clase y nombre del buque _____ Nacionalidad _____

Puerto de procedencia _____ Puerto de destino _____

No.	Apellido y nombre	Nacionalidad	Edad y lugar de nacimiento	Puerto de embarco	Puerto de desembarco

Puerto y fecha _____

☐ Llegada (*) ☐ Salida (*)

Firma del capitán, oficial autorizado o agente

(*) Algunos delegados consideraron innecesarios estos datos.

/Anexo D

Anexo D

PROYECTO DE CODIGO UNIFORME DE CUENTAS[1/]

1/ Este catálogo está hecho con base en el documento Principios generales de un código uniforme de cuentas y estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91) y de las ampliaciones y modificaciones incorporadas por el Grupo de Trabajo en su segunda reunión, septiembre de 1968.

/El código

El código de cuentas constituye la estructura del sistema de contabilidad básico para el establecimiento de un sistema informativo adecuado que proporcione datos confiables, oportunos y apropiados que permitan a la administración la realización de sus propósitos.

Se ha dividido el código de cuentas en: a) lista o manual de cuentas, y b) descripción de las mismas. Se acompañan al final del anexo modelos del Balance de Situación y del Estado de Ingresos y Gastos (ganancias y pérdidas), que son el resultado del código de cuentas recomendado.

a) Lista de cuentas

La lista o tabla de cuentas con su respectiva codificación que a continuación se detalla, tiene las siguientes características:

i) Una codificación flexible que permita incorporar las cuentas y subcuentas necesarias para registrar las transacciones financieras y económicas de la empresa. Esta codificación permite utilizar cualquier sistema de contabilidad mecanizado. Las cuentas del Mayor General siempre tendrán 3 dígitos.

ii) Clasificación de las cuentas del Balance General y del Estado de Ingresos y Gastos (Ganancias y Pérdidas) por localización geográfica, que permite obtener estados financieros para cada "terminal portuaria" cuando la empresa nacional administre dos o más puertos. Este código de cuentas permite además, según lo estime conveniente la entidad, descentralizar total o parcialmente la contabilidad de cada unidad operativa (puerto), y a su vez la oficina central podrá hacer las consolidaciones respectivas.

iii) La clasificación funcional en las cuentas de productos y gastos persigue obtener resultados en cada una de las actividades que lleva a cabo la empresa. Esta parte del código de cuentas, más algunos registros

/especiales,

especiales, formará la contabilidad de costos, base imprescindible para la estructuración y control de las tarifas portuarias. El sistema está diseñado para que los gastos se carguen al concepto (actividad) que los originó; sólo los gastos generales de explotación deberán prorratearse para la determinación de los costos unitarios.

iv) En las cuentas de gastos se ha establecido, al mismo tiempo, la clasificación por objeto específico del gasto, que permita el análisis de esos rubros. Una lista general de gastos se acompaña al final del cuadro de cuentas.

v) El código de cuentas propuesto está básicamente dirigido hacia la obtención de costos en los servicios que prestan las terminales portuarias, sin descuidar el aspecto de áreas de responsabilidad, que se consigue con una clasificación por dependencias en cada cuenta que así lo permita. El código da lugar a hacer otras clasificaciones, principalmente de los gastos, por ejemplo: fijos y variables, controlables y no controlables; sin embargo, no se juzga pertinente incorporarlos al código, ya que esas subdivisiones pueden realizarse en la presentación de los informes, sin necesidad de introducir clasificaciones adicionales que harían engorrosa la codificación y anotación contable.

vi) En cada organismo nacional portuario deberá definirse, de acuerdo con su organización y con el campo que abarque, dónde se incluyen los gastos de las secciones como la oficina de personal, contabilidad e ingeniería, que siendo gastos generales de explotación pueden ser de cada terminal portuaria o de la oficina central.

1. Activo inmovilizado

101 Planta portuaria en operación [2/]

1. Oficina Central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   - 01. Terrenos
   - 02. .....
   - 03. Edificios e instalaciones
   - 04. Muelles
   - 05. Equipo flotante
   - 06. Equipo rodante
   - 07. Vehículos
   - 08. Maquinaria y equipo fijo de muelle
   - 09. Herramientas
   - 10. Mobiliario
   - 11. Equipo de oficina
   - 12. Equipo contra incendio
   - 13. Equipo médico y de clínica
   - 14. Planta eléctrica
   - 15. Equipo menor
   - 16. Paletas y aparejos
   - 17. .....

102 Planta ..... en operación

Esta cuenta, o cuentas adicionales que se agreguen al manual, serán utilizadas en otros activos fijos en operación, tales como ferrocarriles y camiones de carga, que no pertenecen estrictamente al negocio portuario. Se sugiere que cuando el organismo portuario se ocupe de otras actividades distintas, lleve por separado la contabilidad de las mismas y para efectos especiales haga la consolidación de los balances.

2/ Todas estas subcuentas del activo fijo en operación deberán tener un mayor auxiliar "control de activos fijos en operación" en el que se debe particularizar cada uno de los activos o bienes y donde se harán figurar su costo original, las mejoras y su depreciación acumulada.

105 Obras y equipos en proceso de construcción e instalación

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Terrenos
   02. .....
   03. Edificios
   04. Muelles
   05. Equipo flotante
   06. Equipo rodante
   07. Vehículos
   08. Maquinaria y equipo fijo de muelles
   09. Herramientas
   10. Mobiliario
   11. Equipo de oficina
   12. Equipo contra incendio
   13. Equipo médico y de clínica
   14. Planta eléctrica
   15. Equipo menor
   16. Paletas y aparejos
   17. .....

/2. Activo

2. Activo circulante

201 Efectivo en caja

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   - 01. Caja chica
   - 02. Cajero
   - 03. Efectivo por depositar (remesas en tránsito)
   - 04. Especies fiscales
   - 05. .....

202 Bancos

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   - 01. Banco ..... cuenta corriente
   - 02. Banco ..... cuenta dólares
   - 03. Banco .....
   - 04. Banco .....

203 Documentos por cobrar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle por orden alfabético y control de vencimientos

/204 Cuentas

204 Cuentas por cobrar por servicios

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle por orden alfabético. Si se considera necesario puede hacerse una clasificación previa por tipo de deudor: 01. Importadores; 0.2 Exportadores; 03. Compañías navieras; 04. Gobierno, municipalidades y otros organismos estatales; 05. Otros.

205 Deudores no comerciales

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle por orden alfabético.

206 Inventarios

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar de control permanente de inventarios sobre materiales, repuestos y otros, propiedad de la empresa.

207 Materiales en tránsito

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar de pedidos de materiales, repuestos y otros de la empresa, en que cada pedido se llevará por separado.

/208 Inversiones

208 Inversiones transitorias

1. Oficina central
2. Puerto.....
3. Puerto.....
4. Puerto.....
   01. Depósitos a plazo Banco.....
   02. Valores.....
   03. Valores.....

209 Productos acumulados

1. Oficina central
2. Puerto.....
3. Puerto.....
4. Puerto.....
   01. Intereses por recibir
   02. Alquiler por recibir
   03. Servicios por solicitar de los clientes
   04. .....

210 Comitentes

1. Oficina central
2. Puerto.....
3. Puerto.....
4. Puerto.....

/3. Otros

3. Otros activos

301 Inversiones permanentes

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de estas inversiones en acciones, participaciones en otras empresas, etc.

302 Estudios preliminares y de preinversión

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada uno de estos estudios que posiblemente sean capitalizables a obras en construcción.

303 Préstamos y anticipos al personal

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle en auxiliar por personas (funcionarios y empleados)

304 Fondos especiales

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Depósito para pago de bonos
   02. Construcción proyecto.....
   03. .....

/305 Depósitos

305 Depósitos en garantía

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto.....
4. Puerto .....

Detalle en auxiliar por orden alfabético.

306 Derechos y gastos amortizables

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   - 01. Derecho telefónico
   - 02. Mejoras sobre terrenos ajenos
   - 03. Concesión adquirida
   - 04. Gastos de organización
   - 05. .....

307 Inventarios y trabajos en proceso de centros de servicio

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto.....
   - 01. Taller mecánico
   - 02. Grúas, montacargas y equipo pesado
   - 03. Vehículos
   - 05. Inventario en Comisariato

308 Gastos diferidos

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   - 01. Papelería y útiles de oficina
   - 02. Alquileres pagados por adelantado
   - 03. Seguros no vencidos (anticipados)
   - 04. Intereses pagados por adelantado
   - 05. Fondos de trabajo (anticipos para viáticos)
   - 06. .....
   - 07. .....

/4. Pasivo a

4. Pasivo a largo plazo

401. Bonos por pagar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada emisión de bonos.

402. Hipotecas por pagar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada una de estas obligaciones por orden alfabético.

403. Documentos por pagar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada una de estas obligaciones por orden alfabético.

404. Cuentas por pagar a plazo

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada una de estas obligaciones por orden alfabético.

405. Otras obligaciones por pagar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada una de estas obligaciones por orden alfabético.

/5. Pasivo

5. Pasivo a corto plazo (circulante)

501 Obligaciones a largo plazo con vencimiento un año

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle por obligación.

502 Documentos por pagar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle de cada obligación y por orden alfabético.

503 Cuentas por pagar

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Auxiliar con detalle por orden alfabético.

504 Depósitos por servicios (de clientes).

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle en auxiliar por orden alfabético. Puede hacerse una clasificación previa por tipo de cliente.

/505 Gastos

505 Gastos acumulados

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Intereses acumulados
   02. Alquileres acumulados
   03. Sueldos por pagar
   04. Planillas por pagar
   05. Bonificaciones personal por pagar
   06. Seguro Social (cuota patronal)
   07. . . . . .
   08. . . . . .
   11. Impuesto de la renta
   12. Otros impuestos acumulados
   13. . . . . .
   14. . . . . .

506 Retenciones por pagar

1. Oficina Central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Cuota Sindical
   02. Seguro Social (cuota obrera)
   03. . . . . .
   04. . . . . .
   05. . . . . .

507 Prestaciones sociales por pagar

1. Oficina Central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Preaviso y cesantía
   02. Vacaciones
   03. Aguinaldo o décimotercer mes
   04. . . . . .
   05. . . . . .

/6. Patrimonio

6. Patrimonio

601 Capital aportado gobierno central

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

01. Aportación inicial
02. Aportación proyecto
03. . . . . .

602 Capital aportado vario

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle por tipo y origen de aportación no reembolsable proveniente de municipalidades, organismos públicos y privados.

603 Superávit de revaluación

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Detalle por origen de revaluación.

604 Reserva legal

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

605 Reserva para contingencias

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

606 Reserva para prestaciones sociales

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

Nota: Esta cuenta la podrán emplear aquellas empresas que, por razones legales, deban constituir una reserva patrimonial de este tipo. Lo normal es considerar como pasivo estas obligaciones y utilizar la cuenta 50.

610 Superávit ganado

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

611 Ingresos y Gastos (ganancias y pérdidas)

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

7. Cuentas de valuación

701 Depreciación acumulada planta portuaria en operación

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

03. Edificios
04. Muelles
05. Equipo flotante
06. Equipo rodante
07. Vehículos
08. Maquinaria y equipo fijo muelle
09. Herramientas
10. Mobiliario
11. Equipo de oficina
12. Equipo contra incendio
13. Equipo médico y clínica
14. Planta eléctrica
15. Equipo menor
16. Paletas y aparejos
17. . . . . .

711 Estimación de incobrables

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

/712 Estimación

712 Estimación para faltantes de inventarios

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

713. Estimación para fluctuación de valor de inversiones transitorias

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

/8. Productos

8. Productos

La clasificación de productos o servicios que a continuación se detalla, ha sido elaborada tomando en cuenta una estructura básica universal de las operaciones portuarias y las tarifas vigentes en los puertos centroamericanos. Sin embargo, dadas las diferencias que se aprecian en las tarifas del área en lo que se refiere a nomenclatura y contenido, se sugiere que cada terminal portuaria amplíe la lista de cuentas, si es del caso, para incluir todos los servicios considerados en su pliego tarifario, hasta que el mismo pueda ser modificado con base en una estructura tarifaria uniforme para Centroamérica.

80 Provenientes de los importadores y exportadores (carga)

801 Servicios de muellaje

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Importación
   02. Exportación

802 Servicio de lanchaje (gabarraje)

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Importación
   02. Exportación

803 Manejo de carga

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Importación
   02. Exportación

/804 Bodegaje

804. Bodegaje y desalmacenaje

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Importación

02. Exportación

Nota: Esta clasificación en "importación" y "exportación" de esta cuenta y de las anteriores puede ampliarse para la carga "en tránsito", si el organismo portuario lo estima necesario.

805 Otros servicios a importadores y exportadores

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Servicios por mano de obra(extraordinaria)

02. Arrendamiento y equipo flotante

03. Arrendamiento equipo rodante

04. Arrendamiento de paletas y aparejos

05. Reacondicionamiento de empaques

06. . . . . .

07. . . . . .

Nota: Este detalle es a manera de ejemplo y será cada organismo portuario quien lo establezca según las tarifas vigentes para aquellos servicios a la mercadería no considerados en las cuentas 801 a 804.

81 Provenientes de los navieros

811 Derechos de puerto

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Derecho de atraque y desatraque

02. Derecho de anclaje

03. Derecho de puerto

04. . . . . .

Nota: Este desglose se hará en cada empresa según las tarifas establecidas como cobro a las naves o barcos por tener derecho de usar las instalaciones portuarias, tales como bahía, canales, muelle, etc.

/812 Servicios

812 Servicios varios a los navieros

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Servicios por mano de obra

02. Servicio de faro

03. Servicio eléctrico

04. Suministro de agua

05. Arrendamiento equipo flotante

06. Pilotaje y remolcadores

07. Limpieza de muelle

08. Pasajes

09. Recibo y despacho de barcos (amarre y desamarre)

10. . . . . .

11. . . . . .

Nota: Este detalle deberá ser variado en cada empresa, según los servicios que le presten a los navieros no considerados en la cuenta 811. Algunos de ellos (servicio de faro, pilotaje, limpieza de muelle y recibo y despacho de barcos) podrían estar involucrados en "derechos de puerto" o en una cuenta independiente, si la estructura tarifaria vigente así lo estipulara (véase anexo G, lineamientos generales sobre determinación de costos unitarios y estructura tarifaria).

813 Servicios de manejo de carga en los barcos (cargue y descargue)

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Importación (descargue)

02. Exportación (cargue)

Nota: Esta cuenta se emplea únicamente en aquellas terminales portuarias que tienen tarifas básicas (cobro por tonelada) para el manejo de la carga dentro del barco; y que para otros puertos está considerada en la cuenta 812-01.

82 Provenientes de otros

821 Servicios especiales varios

2. Puerto .....

3. Puerto .....

/4. Puerto

4. Puerto .....

01. Reintegro de especies fiscales y trámites aduanales

02. Comisiones

03. Arrendamiento de equipo

04. Despacho de mercancías

05. Pesar por orden interesado

06. Fumigación

07. Servicios de taller

08. .....

Nota: Este desglose es un ejemplo que deberá ser revisado por cada organismo según las particularidades de sus tarifas, como cobro de servicios de explotación no incluibles en los grupos 80 y 81.

84 Fuera de explotación

841 Productos financieros

1. Oficina central

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Intereses ganados

02. Descuentos recibidos por pronto pago

03. .....

04. .....

842 Otros productos

1. Oficina central

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Productos en comisariatos

02. Alquileres

03. Venta de energía eléctrica servicio público

04. Ganancia en venta de activos

05. .....

06. .....

Nota: Este desglose lo fijará según sus necesidades cada ente portuario para aquellos productos fuera de explotación.

/9. Gastos

9. Gastos

Nota: La clasificación de gastos, según este código, corresponde a la división de los productos (servicios) grupo 8 y por lo tanto se aplican las observaciones anotadas en ese grupo, especialmente en lo que se refiere a ampliar la lista de cuentas, para que se pueda identificar el costo de cada una de las operaciones y movimientos (tareas) físicos de la terminal.

90 Derivados de los importadores y exportadores

901 Gastos de muelles

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01 Importación

02 Exportación

01. Supervisión

02. Sueldos para cargos fijos

03. Sueldos de personal transitorio

04. Jornales

05. Sobresueldos

09. Prestaciones sociales

10. Aguinaldo

12. Atención médica

25. Transportes

26. Arrendamientos

29. Mantenimiento equipo

30. Mantenimiento muelles

33. Seguros

34. Otros servicios

35. Dragado
36. Uso de equipo
53. Combustibles y lubricantes
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayuda al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal seguro social
82. Gastos diversos
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos

902 Gastos de lanchaje (gabarraje)

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
01. Importación
02. Exportación
01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
24. Viáticos y gastos conexos
25. Transportes
26. Arrendamientos

/29. Mantenimiento

29. Mantenimiento equipo
33. Seguros
36. Uso de equipo
53. Combustibles y lubricantes
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayuda al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
82. Gastos diversos
92. Depreciación equipos

903 Gastos de manejo de carga

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
01. Importación
02. Exportación
01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
24. Viáticos y gastos conexos
25. Transportes
26. Arrendamientos
28. Electricidad
29. Mantenimiento de equipo
34. Otros servicios
36. Uso de equipo

/37. Servicios de

37. Servicios de equipo rodante
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayudas al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal Seguro Social
82. Gastos diversos
92. Depreciación equipos

904. Gastos de bodegaje y desalmacenaje

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
01. Importación
02. Exportación
01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
21. Comunicaciones
22. Impresión y encuadernación
24. Viáticos y gastos conexos
25. Transportes
26. Arrendamientos
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipo
30. Mantenimiento obras

/33. Seguros

33. Seguros
36. Uso de equipo
37. Servicio de equipo rodante
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
56. Enseres y útiles de oficina
57. Enseres y útiles de limpieza
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayudas al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal Seguro Social
82. Gastos diversos
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos

905 <u>Gastos por otros servicios a importadores y exportadores</u>

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
   01. Mano de obra (extraordinaria)
   02. Arrendamiento de equipo flotante
   03. Arrendamiento de equipo rodante
   04. Arrandamiento paletas y aparejos
   05. Reacondicionamiento de empaques
   06. .....
   07. .....

<u>Nota:</u> Véase comentario en cuenta 805

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales

/05. Sobresueldos

05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
25. Transportes
26. Arrendamientos
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipo
36. Uso de equipo
37. Servicios de equipo rodante
52. Productos de acero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
72. Gratificaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
82. Gastos diversos
92. Depreciación equipos

91 Derivados de los navieros

911 Gastos de atraque y anclaje

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
01. Atraque y desatraque
02. Anclaje
03. .....

Nota: Véase comentario en cuenta 811.

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos para personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos

/09. Prestaciones

09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
21. Comunicaciones
22. Impresión y encuadernación
25. Transportes
26. Arrendamientos
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipo
30. Mantenimiento obras
33. Seguros
34. Otros servicios
35. Dragado
36. Uso de equipo
52. Productos de cuero y caucho
57. Enseres y útiles de limpieza
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayudas al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
82. Gastos diversos
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos

912 Gastos por servicios varios a los navieros

2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....
01. Mano de obra
02. Gastos farolaje
03. Costo electricidad a naves
04. Costo agua a naves

/05. Arrendamiento

05. Arrendamiento equipo flotante
06. Pilotaje y remolcadores
07. Limpieza muelle
08. Pasajes
09. Recibo y despacho barcos (amarre y desamarre)
10. .....

Nota: Véase comentario en cuenta 812

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
21. Comunicaciones
25. Transportes
26. Arrendamientos
27. Agua
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipo
30. Mantenimiento instalaciones
33. Seguros
34. Otros servicios
36. Uso de equipo
37. Servicios de equipo rodante
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
57. Enseres y útiles de limpieza
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayuda al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos

/913 Gastos

913 Gastos por manejo de carga en los barcos

Nota: Véase comentario en cuenta 813.

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Importación (descargue)

02. Exportación (cargue)

01. Supervisión

02. Sueldos para cargos fijos

03. Sueldos personal transitorio

04. Jornales

05. Sobresueldos

09. Prestaciones sociales

10. Aguinaldo

12. Atención médica

21. Comunicaciones

25. Transportes

26. Arrendamientos

27. Agua

28. Electricidad

29. Mantenimiento equipo

30. Mantenimiento instalaciones

33. Seguros

34. Otros servicios

36. Uso de equipo

37. Servicios de equipo rodante

52. Productos de cuero y caucho

53. Combustibles y lubricantes

57. Enseres y útiles de limpieza

58. Otros productos varios

72. Gratificaciones

73. Ayuda al personal

74. Indemnizaciones

75. Cuota patronal al Seguro Social

91. Depreciación instalaciones

92. Depreciación equipos

/92. Derivados

92 Derivados de servicios especiales varios

921 Gastos por servicios especiales varios

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. .....

02. .....

03. .....

Nota: Igual clasificación que la que se adopte en la cuenta 821

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
29. Mantenimiento equipo
34. Otros servicios
36. Uso de equipo
37. Servicios de equipo rodante
72. Gratificaciones
73. Ayudas al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal Seguro Social
82. Gastos diversos

93 Generales de explotación

931 Gastos superintendencia puertos

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

/01. Gerencia

01. Gerencia de puerto

02. Seguridad

03. .....

04. .....

Nota: Esta clasificación dependerá de la organización administrativa de cada puerto

01. Supervisión

02. Sueldos para cargos fijos

03. Sueldos de personal transitorio

04. Jornales

05. Sobresueldos

07. Gastos de representación

08. Remuneración por servicios técnicos y profesionales

09. Prestaciones sociales

10. Aguinaldo

11. Otros servicios personales no clasificados

12. Atención médica

21. Comunicaciones

22. Impresión y encuadernación

23. Publicidad y propaganda

24. Viáticos y gastos conexos

25. Transportes

26. Arrendamientos

27. Agua

28. Electricidad

29. Mantenimiento equipo

30. Mantenimiento instalaciones

33. Seguros

34. Otros servicios

36. Uso de equipo

51. Productos de papel, cartón e impresos

52. Productos de cuero y caucho

/53. Combustibles

53. Combustibles y lubricantes
54. Otros productos químicos
55. Productos metálicos
56. Enseres y útiles de oficina
57. Enseres y útiles de limpieza
58. Otros productos varios
71. Pensiones y jubilaciones
72. Gratificaciones
73. Ayudas al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
76. Cuotas internacionales
77. Becas y entrenamiento
78. Donaciones y contribuciones
81. Atenciones
82. Gastos diversos
83. Emergencias y calamidades públicas
84. Asignaciones especiales
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos
95. Gastos no aplicados en centros de servicio

932 Gastos administrativos y generales

1. Oficina central

01. Consejo directivo
02. Gerencia general
03. Auditoría
04. Contabilidad
05. Personal
06. .....

Nota: La clasificación se hará según la organización administrativa del organismo portuario.

/01. Supervisión

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
06. Dietas
07. Gastos de representación
08. Remuneración por servicios técnicos y profesionales
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
11. Otros servicios personales no clasificados
12. Atención médica
21. Comunicaciones
22. Impresión y encuadernación
23. Publicidad y propaganda
24. Viáticos y gastos conexos
25. Transportes
26. Arrendamientos
27. Agua
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipo
30. Mantenimiento instalaciones
33. Seguros
34. Otros servicios
36. Uso de equipo
51. Productos de papel, cartón e impresos
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
54. Otros productos químicos
55. Productos metálicos
56. Enseres y útiles de oficina
57. Enseres y útiles de limpieza
58. Otros productos varios

/71. Pensiones y

71. Pensiones y jubilaciones
72. Gratificaciones
73. Ayudas al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
76. Cuotas internacionales
77. Becas y entrenamiento
78. Donaciones y contribuciones
81. Atenciones
82. Gastos diversos
83. Emergencias y calamidades públicas
84. Asignaciones especiales
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos
95. Gastos no aplicados en centros de servicio

94 Fuera de explotación

941 Gastos financieros

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

31. Intereses
32. Comisiones
38. Incobrables

942 Otros gastos fuera explotación

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

94. Pérdidas en venta de activos

/95 Centros de

95 Centros de servicio

951 Taller mecánico

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos del personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
24. Viáticos y gastos conexos
25. Arrendamientos
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipos
30. Mantenimiento inmuebles
34. Otros servicios
36. Uso de equipo
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayuda al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
82. Gastos diversos
91. Depreciación instalaciones
92. Depreciación equipos

00. Productos por servicios suministrados (subcuenta de crédito)

/952. Grúas,

952 Grúas, montacargas y equipo pesado

2. Puerto .....

3. Puerto .....

4. Puerto .....

01. Supervisión

02. Sueldos para cargos fijos

03. Sueldos del personal transitorio

04. Jornales

05. Sobresueldos

09. Prestaciones sociales

10. Aguinaldo

12. Atención médica

24. Viáticos y gastos conexos

25. Arrendamientos

28. Electricidad

29. Mantenimiento equipos

30. Mantenimiento inmuebles

34. Otros servicios

36. Uso de equipo

52. Productos de cuero y caucho

53. Combustibles y lubricantes

58. Otros productos varios

72. Gratificaciones

73. Ayuda al personal

74. Indemnizaciones

75. Cuota patronal al Seguro Social

82. Gastos diversos

91. Depreciación instalaciones

92. Depreciación equipos

00. Productos por servicios suministrados (subcuenta de crédito)

/953. Vehículos

953 Vehículos

1. Oficina central
2. Puerto .....
3. Puerto .....
4. Puerto .....

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos del personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
09. Prestaciones sociales
10. Aguinaldo
12. Atención médica
24. Viáticos y gastos conexos
25. Arrendamientos
28. Electricidad
29. Mantenimiento equipos
30. Mantenimiento inmuebles
34. Otros servicios
36. Uso de equipo
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
58. Otros productos varios
72. Gratificaciones
73. Ayuda al personal
74. Indemnizaciones
75. Cuota patronal al Seguro Social
82. Gastos diversos
91. Depreciación instalaciones
92 . Depreciación equipos

00. Productos por servicios suministrados (subcuenta de crédito)

Clasificación por objeto específico del gasto

Las cuentas de gastos corresponden a los servicios que presta el organismo portuario en cada terminal, dentro de su programa de funcionamiento, y a su vez se han subdividido por actividades. Como un desglose de tercer grado, se han dividido esas cuentas por objeto específico del gasto, que permita conocer en qué se aplicó el gasto y al mismo tiempo es un instrumento eficiente para la programación y control de las actividades.

Con el fin de buscar una estandarización entre las normas uniformes presupuestales y los de la contabilidad portuaria, se ha tratado de hacer una lista general bastante similar a la establecida por los manuales de clasificaciones presupuestarias en base al sistema de Presupuesto por programas, ya adoptado por los países centroamericanos. Dicha lista incluye los siguientes grupos: Servicios personales (01 a 19); servicios no personales (21 a 49); materiales y suministros (51 a 69); transferencias corrientes (71 a 79); asignaciones globales (81 a 89) y otros (91 a 99).

01. Supervisión
02. Sueldos para cargos fijos
03. Sueldos de personal transitorio
04. Jornales
05. Sobresueldos
06. Dietas
07. Gastos de representación
08. Remuneración por servicios técnicos y profesionales
10. Aguinaldo
11. Otros servicios personales no clasificados
12. Atención médica
13. .....
14. .....
21. Comunicaciones (teléfono, correo, telégrafo, cablegramas, etc.)
22. Impresión y encuadernación

/23. Publicidad y

23. Publicidad y propaganda
24. Viáticos y gastos conexos
25. Transportes
26. Arrendamientos
27. Agua
28. Electricidad
29. Mantenimiento y reparaciones de equipo, por contrato
30. Mantenimiento y reparación de obras, por contrato
31. Intereses
32. Comisiones
33. Seguros (primas)
34. Otros servicios
35. Dragado
36. Uso de equipo
37. Servicios de equipo rodante (ferrocarril, carretones, etc.)
38. .....
39. .....
51. Productos de papel, cartón e impresos (libros, revistas, etc.)
52. Productos de cuero y caucho
53. Combustibles y lubricantes
54. Otros productos químicos
55. Productos metálicos
56. Enseres y útiles de oficina
57. Enseres y útiles de limpieza
58. Otros productos varios
59. .....
60. .....
61. .....
71. Pensiones y jubilaciones
72. Gratificaciones (bonificaciones)
73. Ayuda al personal
74. Indemnizaciones

75. Cuota patronal al Seguro Social
76. Cuotas internacionales
77. Becas y entrenamiento
78. Donaciones y contribuciones
79. .....
81. Atenciones
82. Gastos diversos
83. Emergencias y calamidades públicas
84. Asignaciones especiales
85. .....
91. Depreciaciación instalaciones
92. Depreciación equipos
93. Incobrables
94. Pérdida en venta de activos
95. Gastos no aplicados en centros de servicio
96. .....

/b) Descripción

b) Descripción de cuentas

Activo

1. Activo inmovilizado

Dentro de este grupo de balance, también denominado activo fijo, se incluyen aquellas cuentas que representan las inversiones de la empresa necesarias para llevar a cabo las actividades encomendadas. Se dividen en dos grupos: los activos fijos en operación y en construcción.

101 Planta portuaria en operación

En esta cuenta se registra el valor de costo y las mejoras de las instalaciones, equipo, mobiliario y otros activos necesarios para las operaciones, y cuya vida útil sea de más de un año. Conviene señalar un valor mínimo a los bienes que se cargan a esta cuenta (por ejemplo $30.00). Esta cuenta es de control de las cuentas subsidiarias o subcuentas que aparecen en la lista de cuentas, según la sección anterior.

Para obtener el valor neto del activo fijo, es necesario deducir la cuenta 701 "Depreciación acumulada planta portuaria en operación".

Cada una de las subcuentas deberá constar de un registro de activos individualizados, que constará de un tarjetero o formulario para cada uno con la siguiente información: descripción, costo de adquisición (o, en su caso, valor de traspaso si es una aportación estatal o privada), fecha de adquisición, vida útil estimada, fecha y costo de las mejoras, valor residual (salvamento) estimado, costo mensual de depreciación, depreciación acumulada, valor neto, etc., que permita identificar al activo.

Las cuentas y subcuentas se debitan por el costo de adquisición del bien, incluso el costo del transporte y la instalación, y por el valor tasado de la propiedad adquirida sin cargo. Se acreditan, por los bienes retirados de servicio al valor actual (costo menos depreciación acumulada).

Cualquier ganancia percibida al disponerse del activo fijo se acredita a "otros productos" (832) y la pérdida a "otros gastos fuera de explotación" (942).

/Las subcuentas

Las subcuentas que se proponen pueden estar sujetas a modificaciones y ampliaciones de acuerdo con las necesidades de cada empresa. No se considera necesario definir cada una de ellas por ser los nombres suficientemente explícitos.

La clasificación geográfica o por terminales portuarias es necesaria para efectos de costos y tarifas, que permita un correcto cálculo y distribución del gasto por depreciación y estimación de la rentabilidad por actividades.

105 Obras y equipos en proceso de construcción e instalación

En esta cuenta, con el desglose especificado en subcuentas, se acumularán los cargos efectuados en la adquisición y construcción de obras o mejoras. Cuando se completa un proyecto, se traspasa a la cuenta 101 "planta portuaria en operación", con crédito a esta cuenta 105, por el total del costo del proyecto.

De acuerdo con la importancia y magnitud de la obra se abrirá mayor auxiliar que registre el proceso y el costo de las diferentes partes del proyecto.

Durante el período de construcción, al proyecto se le cargarán los intereses "intercalarios" o sean los gastos financieros que la obra demande, y una parte proporcional, según estimación de la gerencia de la empresa, de los "gastos generales de explotación" (gastos de superintendencia de puerto y gastos administrativos y generales). Al iniciarse la construcción de un proyecto, los gastos por estudios de preinversión cargados en la cuenta 302, deberán ser traspasados a esta cuenta 105.

/2. Activo

2. Activo circulante

Este grupo de cuentas de balance de situación, incluye aquéllas que forman parte del capital de trabajo de la empresa, complemento necesario a las inversiones fijas para el normal desarrollo del negocio. Este grupo de cuentas comprenden el disponible, exigible y realizable. La clasificación geográfica se hará en todas aquellas cuentas que la organización administrativa permita.

201 Efectivo en caja

La caja comprende toda clase de dinero (en metálico o billetes). Representa el efectivo en poder de la empresa, que puede estar en manos de cajeros, cajas chicas (de fondo fijo o variable), etc. Pueden incluirse como efectivo las especies fiscales que se tengan para venta a importadores y exportadores y navieros.

No deberán incluirse fondos especiales para fines específicos, como fondos de amortización, etc.

Se sugiere usar, siempre que las circunstancias lo permitan, el procedimiento de depositar todos los ingresos en el banco y pagar por medio de cheques. A su vez las cajas auxiliares o cajas chicas, preferiblemente deben ser de fondo fijo (de balance constante).

202 Bancos

Esta cuenta comprende el efectivo de la empresa depositado en los bancos, para las necesidades normales de operación. Se cargará con los depósitos y se acreditará con los cheques girados a cargo de los bancos.

Se abrirán tantas subcuentas como "cuentas corrientes" tenga la empresa para su operación. No incluye depósitos especiales para fines específicos, como construcción, etc.

203 Documentos por cobrar

Se registran en esta cuenta los efectos o documentos a cobrar, que constituyan compromisos de pago, debidamente formalizados, que los deudores suscriban como reconocimiento de sus deudas. Pueden incluirse las

/letras y

letras y otros giros a plazo que se libren a cargo de deudores y sean aceptados por éstos. Se cargará esta cuenta con el valor nominal de los documentos y se acreditará con la cancelación de los mismos.

Cualquier descuento que se otorgue deberá cargarse a "gastos financieros". Deberá llevarse un mayor auxiliar, con detalle de cada documento, de preferencia por orden alfabético.

204 Cuentas a cobrar por servicios

Esta cuenta abarca todas las cantidades que resulten a favor de la empresa y a cargo de sus clientes, por servicios prestados que estén aún pendientes de reembolso. La cuenta es un resumen de control que figura en el balance de situación y que representa la suma de los saldos individuales de clientes, a quienes se les llevará una cuenta o registro individual.

Para mayor facilidad de manejo, las cuentas a cobrar se pueden subdividir en: a) Importadores; b) Exportadores; c) Agencias de vapores; d) Agencias estatales; y e) Otros clientes.

La cuenta, y sus respectivas cuentas individuales, se debitará con los cargos facturados y se acreeditará con las cantidades recibidas de los clientes en pago de las facturas a su cargo o liquidación de depósitos, y con las cantidades autorizadas para ser descargadas como incobrables. El registro de las "Cuentas a cobrar", puede realizarse en dos formas: 1) derivadas únicamente de servicios prestados a crédito, de manera que los servicios al contado se llevan directamente a ingresos; 2) derivadas de todos los servicios que preste la empresa, incluyendo las que se paguen al contado. Este segundo sistema, aunque da mayor trabajo de teneduría, permite llevar a un mayor control interno y al mismo tiempo un registro permanente de todas las transacciones con los clientes de la empresa.

Mensualmente debe prepararse un informe con el estado de las "Cuentas por cobrar" que debe revelar la antigüedad de cada cuenta individual, por ejemplo: menos de 30 días, entre 30 y 60, entre 60 y 90, y más de

/90 días.

90 días. Este informe es de importancia para que la administración pueda efectuar las gestiones de cobro y tomar las medidas establecidas dentro de la política de crédito de la empresa.

205 Deudores no comerciales

En esta cuenta se incluyen los saldos deudores a menos de 1 año a favor de la empresa, que no provengan de los servicios normales de la operación portuaria. No se incluyen en ella los préstamos a funcionarios y empleados que por su carácter no suelen considerarse activos circulantes. La razón de esta cuenta es llevar por separado las sumas a cobrar a particulares provenientes de ventas de activos, reclamaciones, sanciones, etc., que no corresponden a los servicios de explotación que presta la terminal portuaria.

206 Inventarios

Bajo este concepto se registran las mercancías, repuestos, materiales, etc., propiedad de la empresa para sus operaciones portuarias.

Se recomienda mantener un inventario permanente de los bienes aquí incluidos que se cargará con las compras y se acreditará con las salidas, mediante requisiciones o vales de bodega.

207 Materiales en tránsito

Esta cuenta registrará los pedidos de mercancías, repuestos, etc., que se formulen.

Se cargará con la orden del pedido y los gastos adicionales que ocasione la compra. Se acreditará al recibir los materiales e ingresarlos al inventario permanente.

Se llevará un auxiliar individualizando cada pedido.

/208 Inversiones

208 Inversiones transitorias

Esta partida comprende los valores (bonos, obligaciones, etc.) propiedad de la empresa que hayan sido emitidos por gobiernos, municipios y compañías, sujetos a su vez a una posible venta a corto plazo para reforzar la disponibilidad en efectivo en un determinado momento.

Se cargará con el costo de adquisición y se acreditará al venderlos.

Se usará un auxiliar para su registro por tipo y denominación de título.

209 Productos acumulados

Figuran bajo este título la parte del activo que está representada por créditos a cargo de terceros como consecuencia de productos de la empresa ya devengados, pero que no son cobrables todavía. Reciben una consideración análoga a la de las cuentas por cobrar, pero su diferencia estriba en que normalmente no son servicios o rentas facturables, como sucede con los intereses y alquileres devengados a favor de la empresa no cobrables aún.

Se cargará con el valor de esos productos y se acreditará cuando se reciba el pago de los mismos.

210 Comitentes

En algunas empresas administradoras de terminales portuarias, los servicios a clientes son cargados a esta cuenta hasta que se facturen, en en que se trasladan a Cuentas a Cobrar por servicios.

3. Otros activos

El grupo de "otros activos" incluye las cuentas de saldo deudor del balance general que no son activo inmovilizado ni circulante.

/301 Inversiones

301 Inversiones permanentes

Está cuenta registra los valores (acciones, etc.) que la empresa adquiere, emitidos por otros organismos públicos o privados, con fines de inversión a largo plazo.

Se cargará al adquirir los títulos y se acreditará con la venta. Deberá tomarse en cuenta en la contabilización el descuento o premio de los valores. Esta cuenta es control de las subcuentas que se abran según los diferentes valores o participaciones en otras empresas que el organismo portuario llegue a adquirir.

302 Estudios preliminares y de preinversión

Representa esta cuenta los saldos acumulados por las cantidades invertidas por la empresa en estudios sobre proyectos futuros.

Hasta que no se inicie la construcción de un proyecto, todos los costos necesarios para elegir su factibilidad y decidir su construcción serán cargados a esta cuenta, con las subcuentas necesarias. Se acreditará al traspasar las sumas acumuladas a la cuenta 105 "obras en construcción". Si se decidiera no llevar a cabo algún proyecto, los gastos incurridos deberán amortizarse en varios períodos económicos, de acuerdo con la magnitud de la inversión fallida, con cargo a "otros gastos fuera de explotación" (cuenta 942).

303 Préstamos y anticipos al personal

Este título abarca en general todos los préstamos o anticipos que se hagan a empleados y funcionarios de la empresa, cualquiera que sea su plazo y condiciones. Algunos organismos estatales no están facultados legalmente a otorgar préstamos a su personal, en cuyo caso se sugiere denominar a esta cuenta "Anticipos al personal".

/Se cargará

Se cargará con las sumas que se otorguen en calidad de préstamos y se acreditará con los abonos que periódicamente se reciban de esos empleados y funcionarios.

Al igual que "cuenta a cobrar", se llevará un auxiliar, con folio o tarjeta para cada préstamo otorgado.

304 Fondos especiales

Esta cuenta representa los fondos, en efectivo o en valores, para fines especiales, tales como la amortización de títulos emitidos por la empresa, construcción y adquisiciones de activos fijos, etc.

Se cargará con los depósitos o adquisición de valores y se acreditará al utilizar dichos fondos en los fines especiales.

Esta cuenta es de control de las subcuentas para los diversos fondos establecidos por la empresa.

305 Depósitos en garantía

Registra los depósitos pendientes como garantía de buena fe hechos por el organismo portuario ante terceros.

Se cargará al efectuar el depósito y se acreditará con la redención o devolución del mismo.

Esta cuenta es de control del auxiliar donde se individualiza cada depósito, en su cantidad, finalidad, localización y la fecha probable de redención.

306 Derechos y gastos amortizables

Dicha cuenta será representativa de los saldos de ciertos activos adquiridos por la empresa a título oneroso que por su carácter no reintegrable deben ser amortizados durante varios ejercicios económicos, como los derechos telefónicos y los gastos de organización, por ejemplo.

/Se cargará

Se cargará con la erogación correspondiente y se acreditará periódicamente con la amortización establecida, hasta su extinción final, con cargo a "otros gastos fuera de explotación" (cuenta 942).

307 Inventarios y trabajos en proceso de centros de servicio

Esta cuenta recibirá, al final del ejercicio económico o a cada cierre, los saldos, según inventario, de los trabajos en proceso que los centros de servicio tengan y para los cuales se han dispuesto las cuentas del grupo 95. Siendo estas últimas cuentas de gastos que acumularán los cargos a los centros de servicio y los créditos por servicios prestados, deberán considerarse los saldos por materiales o trabajos en proceso, que deberán ser absorbidos por una cuenta de activo, para que al iniciarse el nuevo ejercicio económico dichos saldos sean de nuevo traspasados de esta cuenta 307 a la que corresponda del grupo de gastos 95.

308 Gastos diferidos

Esta cuenta, también denominada gastos anticipados o prepagados, incluye los pagos anticipados, abastecimientos (papelería y útiles de oficina y aseo), para uso futuro y cualquier otra erogación que posteriormente se transformará en gasto.

Se cargará al efectuar el pago del servicio o la compra, y se acreditará al ser consumido como gasto, ya sea por utilización del material o por transcurso del tiempo.

Se llevará un auxiliar con el detalle necesario por tipo de gasto anticipado.

/Pasivo

Pasivo

4. Pasivo a largo plazo

Bajo este título se agrupan las cuentas que constituyen los saldos de las obligaciones de la empresa con vencimiento mayor de un año.

401 Bonos por pagar

Representa esta cuenta los derechos de terceras personas que han adquirido bonos emitidos por el ente portuario.

Se acredita con el valor nominal de los bonos vendidos y se carga con las amortizaciones que haga la empresa o con el traspaso a la cuenta 501. Esta será una cuenta de control del auxiliar en que se registren individualmente cada una de las emisiones efectuadas, donde se llevará detalle de la tabla de amortización, tipo de interés, etc.

402 Hipotecas por pagar

Figuran bajo este epígrafe los derechos condicionales de terceras personas sobre determinadas propiedades del negocio, como consecuencia de préstamos que estén pendientes de pago con la garantía de dichos bienes. Se acredita con las sumas recibidas en préstamo y se carga con los abonos realizados o con el traspaso a la cuenta 501.

Se llevará un auxiliar con detalle de cada operación hipotecaria efectuada, con información complementaria sobre la deuda y su garantía.

403 Documentos por pagar

En esta cuenta se registrarán aquellos documentos emitidos por la empresa como respaldo de obligaciones a favor de terceras personas, con vencimiento a más de un año plazo.

Se acredita al emitir los documentos a pagar y se carga con las cancelaciones respectivas o su traspaso a la cuenta 501.

/Esta

Esta cuenta es de control del auxiliar en que se llevará el detalle de cada uno de los documentos, con referencia a su origen, acreedor, vencimiento, etc.

404 Cuentas por pagar a plazo

Bajo este epígrafe se registran las cuentas a pagar por la empresa con vencimiento de más de un año.

Se acredita con las facturas a pagar y se carga con los abonos y cancelaciones o su traspaso a la cuenta 501.

Deberá llevarse un registro auxiliar con detalle de las cuentas bajo este rubro.

405 Otras obligaciones por pagar

En esta cuenta se registrarán aquellas deudas a largo plazo que por su índole contractual no puedan figurar en las cuentas anteriores (401 a 404).

Será cuenta de control de las obligaciones a cargo de la empresa.

5. Pasivo a corto plazo (circulante)

Bajo este grupo del pasivo, se incluyen las cuentas que representan obligaciones de la empresa con vencimiento máximo de un año. Al establecerse la relación entre este grupo y el activo circulante, se obtiene el capital de trabajo de la empresa.

501 Obligaciones a largo plazo con vencimiento un año

Esta cuenta incluye las cantidades (cuotas) que deberán cancelarse dentro de los próximos 12 meses, y son parte de las obligaciones de largo plazo.

Se acreditará con las sumas que deban ser pagadas en un año plazo, con cargo a la respectiva cuenta del grupo 4 (pasivo a largo plazo) y se cargará con las cancelaciones.

Su uso queda a juicio de cada organismo portuario, pudiendo suprimirse. Tiene relativa importancia para una adecuada clasificación de las deudas en el Balance de Situación.

502 Documentos por pagar

Figuran bajo esta cuenta los compromisos de pago formalizados con arreglo a la ley que hayan sido suscritos o aceptados por la empresa portuaria. Pasan a constituir un derecho formal de terceras personas sobre el activo de la empresa responsable de su pago.

Se acreditará con el valor de los documentos que emita la empresa a favor de terceras personas y se cargará con el valor de los documentos que se cancelen.

Deberá llevarse un auxiliar con el detalle de estas obligaciones y sus condiciones.

503 Cuentas por pagar

Bajo esta cuenta se comprenden las deudas que adopten la forma de saldos acreedores de cuentas corrientes, para distinguirlas de otras que estén formalizadas mediante promesa escrita de pago. Generalizando el concepto, las partidas a pagar, como también se las denomina, constituyen obligaciones comerciales contraídas por la empresa.

/Se acredita

Se acredita con las cantidades adeudadas a vendedores, contratistas, etc., por concepto de abastecimientos y servicios. Se carga con los pagos efectuados.

Se requiere un auxiliar con detalle de las cuentas a pagar.

504 Depósitos por servicios

En esta cuenta se registran los depósitos efectuados por los clientes para garantizar la cancelación de servicios que presta la empresa u otros derechos que se paguen, por cuenta de los clientes. Se acreditará con el valor de los depósitos recibidos y se debitará con los traspasos que según las normas establecidas por la empresa, se hagan a "cuentas por cobrar por servicios", o con las devoluciones.

Se requiere llevar un auxiliar en el que figuren individualizados los depósitos de los clientes.

505 Gastos acumulados

Bajo este título, se agrupan las deudas de la empresa por servicios o beneficios recibidos por los cuales el pago está fijado para un período futuro, tales como deudas a empleados, arrendadores, prestamistas (intereses) y gobierno (impuestos).

Se acreditará con el valor de las acumulaciones y se carga la cuenta con los pagos efectuados. Se trata de una cuenta de control de las subcuentas que se considere necesario llevar en el auxiliar de gastos acumulados y deducciones por pagar.

506 Retenciones por pagar

En esta cuenta se registran aquellas sumas a pagar por la empresa que previamente han sido retenidas o deducidas al personal, por ejemplo, cuota obrera, seguro social, impuesto de la renta y cuota sindical.

Se acredita al efectuar las retenciones en planillas y se carga al cancelar la obligación.

Deberá llevarse un auxiliar por organismos a quienes se les debe entregar las retenciones.

/507 Prestaciones

507 Prestaciones sociales por pagar

Bajo este rubro se acumularán las obligaciones laborales de la empresa con sus trabajadores, de acuerdo con la legislación vigente.

Se acreditará con las sumas reservadas al efecto y se cargará al pagar al trabajador alguna o todas las prestaciones sociales a que tiene derecho.

6. Patrimonio

El patrimonio o capital líquido del organismo portuario estará constituido por el capital aportado, superávit de capital y superávit ganado, incluyendo en este último las reservas patrimoniales. Representa la propiedad neta del ente portuario en el total de actividades de la empresa.

601 Capital aportado Gobierno Central

Esta cuenta registra los aportes, inicial y posteriores, que el gobierno otorgue a la empresa para el desarrollo de sus actividades. Se acredita con los traspasos (en bienes o en efectivo) que el gobierno central haga a la empresa.

Puede llevarse un auxiliar que consigne esos aportes clasificados según el destino de los mismos.

602 Capital aportado vario

Bajo este rubro se registrarán las aportaciones de capital que pudiere recibir el organismo portuario de fuentes diferentes al gobierno central, como particulares y municipalidades.

Se acreditará con las aportaciones recibidas, ya sean en efectivo, en bienes o en derechos.

Se llevará un auxiliar por tipo y origen de esas aportaciones de capital.

603 Superávit de revaluación

Esta cuenta registrará el superávit de capital proveniente de revaluación de activos fijos. Se acreditará con las sumas que significan propiamente el aumento de valor de los activos, sujetos a la revaluación.

/604 Reserva

604 Reserva legal

Bajo este título se registrarán las sumas extraídas del superávit para constituir la reserva legal, en los casos en que su ley constitutiva así lo determine.

Se acreditará con las sumas que se carguen al superávit.

605 Reserva para contingencias

En esta cuenta se llevarán las sumas que se aporten al superávit para constituir la reserva patrimonial con el propósito de hacer frente a eventualidades no previsibles ni asegurables. Se acredita con los traspasos del superávit.

606 Reserva para prestaciones sociales

En esta cuenta se registrarán las sumas aportadas como reserva contingencial para prestaciones sociales, según las disposiciones legales. El uso de este epígrafe debe restringirse en aquellos casos de empresas estatales que por mandato legislativo deban constituir una reserva de este tipo, independientemente de la obligación real que significan las prestaciones sociales.

610 Superávit ganado

Esta cuenta servirá para registrar los aumentos de capital provenientes de los resultados de la explotación, menos las sumas que se haya trasladado a las reservas patrimoniales autorizadas.

Se acreditará con el traspaso del superávit de cada ejercicio anual y se cargará con las apropiaciones en reservas, con déficit de explotación y con cualquier otro cargo, debidamente autorizadas por ajustes de períodos anteriores u otros.

611 Ingresos y Gastos

Bajo esta cuenta se registrarán los resultados del ejercicio, cuyo saldo se traspasará a la cuenta 610 "superávit ganado".

Se acreditará con los productos (para su cierre) y se cargará con los gastos.

/7. Cuentas

7. Cuentas de valuación

Este grupo de cuentas con saldo acreedor, figuran en el balance de situación, como partidas que disminuyen el valor bruto de ciertos activos, reflejando así el valor neto o valor actual de esos bienes o derechos.

Se caracterizan porque el origen de su acumulación lo constituyen los cargos a las partidas de gastos.

701 Depreciación acumulada planta portuaria en operación

Esta cuenta registra la depreciación o pérdida de valor de los activos fijos en operación, por transcurso del tiempo, uso, obsolescencia u otras causas. Efectúa la valuación de la cuenta 101 "planta portuaria en operación".

Se acredita con las cantidades periódicas (mensuales) que se cargan a gastos por depreciación de los activos fijos. Se debitará al retirar un bien de servicio.

En relación al detalle o auxiliar de esta cuenta véase la explicación sobre la cuenta 101.

711 Estimación de incobrables

Esta cuenta, que valúa a las "cuentas a cobrar", representa el monto acumulado para hacer frente a los incobrables reales que se origina en las relaciones con los deudores de la empresa.

Se acreditará con las sumas periódicas que se carguen a gastos financieros por este concepto. Se debitará con las cuentas declaradas incobrables que a su vez se acreditan a cuentas a cobrar.

712 Estimación para faltantes de inventarios

Esta cuenta de valuación de inventarios registra la estimación de posibles pérdidas en esa cuenta de activo.

/Se acredita

Se acredita con las cantidades periódicas estimadas. Se cargará con las pérdidas reales en inventarios.

713 Estimación para fluctuación de valor de inversiones transitorias

Bajo esta cuenta se registrarán las estimaciones que la dirección establezca para darle una correcta valuación a las inversiones transitorias, cuando se prevean bajas en la cotización de los valores adquiridos.

Se acreditará con las sumas establecidas y se cargará con las pérdidas reales al vender los títulos que la empresa tenga como inversión transitoria.

8. Productos

Bajo este título se agrupan las cuentas que constituyen los ingresos económicos del organismo portuario. Se han clasificado en los siguientes grupos: 80) Productos provenientes de los importadores y exportadores; 81) Productos provenientes de los navieros; 82) Productos provenientes de otros; y 84) Productos fuera de explotación. Esta subdivisión está basada en una estructura básica universal de las operaciones portuarias.

80 Provenientes de los importadores y exportadores (carga)

Este grupo corresponde a todos los servicios (normales y extraordinarios) que la terminal portuaria brinda a sus clientes por atención a la carga y que deben pagar los propietarios (importadores y exportadores) de la misma.

801 Servicios de muellaje

En esta cuenta se registrarán los ingresos por concepto de muellaje divididos en los que provienen de la importación y de la exportación.

Se acreditarán con base en las facturas emitidas contra los importadores y exportadores. Al final del ejercicio económico su saldo se traspasará a la cuenta de ingresos y gastos.

Tradicionalmente el producto por muellaje proviene del uso de las instalaciones del muelle por parte de la carga y por consiguiente no incluye el manejo de la misma. Sin embargo, para la mayoría de las terminales portuarias centroamericanas, la tarifa por muellaje sí incluye traslado de la carga. Mientras no se adopte en el área una estructura tarifaria uniforme se sugiere emplear esta cuenta conforme lo estipule cada uno de los pliegos tarifarios vigentes.

802 Servicios de lanchaje

Esta cuenta acumulará los productos recibidos por la empresa portuaria por concepto del cobro del servicio de lanchaje o gabarraje a sus clientes, en los casos que este servicio se brinde y se cobre.

Se acreditará con base en las facturas emitidas a cobrar a los importadores y exportadores. Se cargará con el saldo acumulado al final del ejercicio económico, traspasándolo a ingresos y gastos. Se llevará un desglose de lo que es importación y exportación.

/803 Manejo

803 Manejo de carga

Bajo este rubro se registrarán los ingresos de la empresa por concepto de cobro a los importadores y exportadores, del manejo de la carga de las bodegas, patios o vehículos de transporte al costado del barco (muelle) y viceversa. Comprende operaciones de la mercancía de los vagones de ferrocarril y maniobras con las grúas y montacargas.

Se acreditará con las facturas por cobro de ese servicio. Se cargará al finalizar el ejercicio económico al traspasar su saldo a ingresos y gastos. Deberá llevarse el detalle, mediante un auxiliar de los ingresos por carga (exportación) y descarga (importación).

Esta cuenta la utilizarán aquellas terminales portuarias que tengan tarifas básicas establecidas para el manejo de la carga independientemente del muellaje.

804 Bodegaje y desalmacenaje

En esta cuenta se acumularán los ingresos de la empresa por cobro de bodegaje y desalmacenaje, de acuerdo con los pliegos tarifarios establecidos para los importadores y exportadores. Se acreditará con las facturas de cobro emitidas y se cargará al finalizar el ejercicio y traspasar su saldo a ingresos y gastos.

Con el auxiliar respectivo se llevará el detalle de los productos por este concepto entre importadores y exportadores.

En algunos puertos centroamericanos existen tarifas básicas separadas para el bodegaje y para el manejo de la carga de los vehículos a la bodega y viceversa. En este caso se sugiere dejar esta cuenta 804 sólo para bodegaje y abrir la 806 para el otro servicio mencionado.

805 Otros servicios a importadores y exportadores

Bajo este rubro se registrarán todos los ingresos por servicios especiales que la empresa preste a importadores y exportadores, no comprendidos en las cuentas anteriores (801 a 804), de acuerdo con los pliegos tarifarios establecidos; por ejemplo, los servicios por mano de obra extraordinaria y arrendamiento de equipo.

/Se acreditará

Se acreditará con las facturas emitidas por estos servicios y se cargará con la liquidación de ingresos y gastos.

Se llevará el detalle por clase de servicio prestado en un mayor auxiliar.

81 Productos provenientes de los navieros

Este grupo corresponde a los servicios (normales y especiales) brindados a los barcos y que pagan las compañías navieras.

811 Derechos de puerto

En esta cuenta se registrarán los productos que reciba la empresa de los navieros por concepto de derechos de puerto, atraque, anclaje, acceso y uso del muelle, y cualquier otro de igual índole, según las estipulaciones tarifarias establecidas en cada terminal portuaria.

Se acreditará con las facturas emitidas por estos conceptos y se cargará al final de cada ejercicio económico por su traspaso a ingresos y gastos. Se requerirá un auxiliar en el que figuren cada uno de los derechos que cobre el organismo portuario.

812 Servicios varios a los navieros

En esta cuenta se acumulan los productos a favor de la empresa por concepto de servicios prestados a los barcos, entre otras ayudas a la navegación (servicio de faro, pilotaje y remolcadores, etc.) suministro eléctrico y de agua y arrendamiento de equipo. Se acreditará con las facturas emitidas a cargo de los navieros por servicios prestados y se debitará al finalizar el ejercicio económico y traspasar su saldo acumulado a ingresos y gastos. Requiere esta cuenta un mayor auxiliar con detalle por tipo de servicio prestado a las naves.

813 Servicios de manejo de carga en los barcos (cargue y descargue)

Esta cuenta podrá ser empleada por aquellos puertos del área que tengan una tarifa básica (por tonelada o metro cúbico) para el servicio de estiba y desestiba en los barcos.

/Se acreditará

Se acreditará con la facturación por este servicio a las compañías navieras y se debitará al traspasar su saldo a la cuenta de Ingresos y Gastos, al finalizar el ejercicio.

Deberá llevarse un desglose por importación y exportación.

82 Productos provenientes de otros

821 Servicios especiales varios

Bajo esta cuenta se acumularán los ingresos que perciba la empresa por concepto de los servicios prestados a terceras personas que por su índole pueden ser requeridos por clientes o no clientes, o indistintamente por importadores, exportadores o navieros, tales como servir de agente aduanal (comisiones), pesar mercancía por orden del interesado, fumigación, etc.

Se acreditará con los servicios facturados y se cargará al liquidarse su saldo por ingresos y gastos. Un auxiliar desglosará el saldo por clase de servicio prestado.

84 Productos fuera de explotación

841 Productos financieros

Esta cuenta de producto representa los ingresos percibidos por el organismo portuario por concepto de intereses ganados sobre inversiones, descuentos recibidos por pronto pago, etc.

Se acredita esta cuenta con los productos recibidos y se cargará al traspasar su saldo a la cuenta de ingresos y gastos.

842 Otros productos

Servirá esta cuenta para recibir los ingresos que no se puedan incluir en ninguna de las cuentas de productos anteriores, como ganancia en venta de activos, venta de energía eléctrica al público, etc.

Se acreditará con los ingresos recibidos y se cargará con la liquidación de ingresos y gastos. Se requerirá de un auxiliar para las subcuentas que se establezcan de estos productos fuera de explotación.

Nota general para los productos

Las anulaciones y rebajas en los productos se cargarán a la respectiva cuenta.

/9. Gastos

9. Gastos

Este epígrafe abarca las cuentas que acumulan los gastos de la empresa durante un período económico. Se subdividen en gastos de explotación y fuera de explotación. En el primer grupo figuran los costos de explotación y los gastos generales de explotación. Las cuentas que constituyen los costos de explotación están formuladas de manera que para cada cuenta de producto haya una cuenta de costo, que permitirá obtener el beneficio bruto (o pérdida bruta) de cada actividad portuaria. El beneficio neto (o pérdida neta) por actividad, se podrá determinar fácilmente con un prorrateo de los gastos generales de explotación.

A continuación se describen las cuentas de gasto y más adelante se presentará una explicación de la contabilidad de costos, base imprescindible para la formulación de una adecuada tarifa portuaria y del control de los resultados en su aplicación.

Para una clasificación objetiva uniforme de los gastos se ha elaborado una lista general que también puede utilizarse para fines de control presupuestario.

90 Gastos derivados de importadores y exportadores

901 Gastos de muelles

En esta cuenta se registrará la parte correspondiente de los costos de mantenimiento, depreciación y cuantos sean necesarios para que las instalaciones del muelle, estén en condiciones de prestar servicio a la carga. (Véase descripción de la cuenta 801.)

Se debitará con los costos incurridos. Se acreditará está cuenta al hacer la liquidación de ingresos y gastos.

Se llevará un auxiliar dividido en importación y exportación con el detalle por clase de gasto.

/902 Gastos de

902 Gastos de lanchaje

Bajo este rubro se acumularán los gastos de operación y mantenimiento del lanchaje o gabarraje (remolcadores y lanchas de carga), en los puertos que por sus condiciones naturales requieren el traslado de la mercadería del barco al muelle y viceversa, o en cualquier circunstancia que se preste y cobre el servicio. No incluye el trabajo de los "playeros" que es un costo del manejo de carga (cuenta 903).

Se debitará con los costos propios de la actividad y se acreditará el traspasar su saldo a ingresos y gastos.

En un mayor auxiliar se llevará el detalle de cada gasto, según la clasificación objetiva y separando lo que corresponde a importación y exportación.

903 Gastos de manejo de carga

En esta cuenta se registrarán los costos incurridos en el manejo de la mercancía desde las bodegas, patios o carros de ferrocarril, etc. hasta el costado del barco y viceversa, excluyendo los gastos extraordinarios (no cubiertos por la tarifa base) que se realicen por cuenta del importador o el exportador. Se debitará con todos los gastos necesarios para la operación de esta actividad. (Véase descripción de la cuenta 803.)

Por medio de un mayor auxiliar se llevará una clasificación de los gastos en importación y exportación y a su vez por tipo de gasto.

904 Gastos de bodegaje y desalmacenaje

Bajo este título se acumularán los gastos necesarios en el almacenaje (custodia) y desalmacenaje de las mercancías de importadores y exportadores, según los términos estipulados en la tarifa respectiva. (Véase descripción cuenta 804.)

Se cargará con los gastos de operación y mantenimiento, incluyendo la depreciación de bodegas y equipos. Se acreditará al efectuar el traspaso a la cuenta de ingresos y gastos.

El detalle por tipo de gasto y por importación y exportación se llevará en el auxiliar respectivo.

/905 Gastos

905 Gastos por otros servicios a importadores y exportadores

Esta cuenta representa los costos directos en que incurre la empresa por concepto de servicios especiales (no incluidos en la tarifa base por servicios normales) que son objeto de cobro separado a los importadores y exportadores, como sobretiempo y recargos a salarios de empleados o turnos, efectos o enseres, maderas para estibas de carga, reparación de empaques y otros servicios. Se debitará con los gastos incurridos y se acreditará por liquidación de ingresos y gastos.

El auxiliar de esta cuenta deberá permitir clasificar por tipo los costos. Es recomendable, para efectos de costos, llevar un desglose por clase de servicio prestado, es decir una clasificación igual a la que se adopte para la cuenta 805 "otros servicios a importadores y exportadores".

91 Gastos derivados de los navieros

911 Gastos de atraque y anclaje

En esta cuenta se registrarán los gastos necesarios para atender los barcos en sus maniobras de acceso al muelle, atraque, desatraque, anclaje, y la parte proporcional de los gastos de muelle.

Se debitará con los gastos de operación y mantenimiento incurridos en dichas actividades. Se acreditará con la liquidación de ingresos y gastos. Para el desglose de esta cuenta en las subcuentas establecidas se requerirá un mayor auxiliar.

912 Gastos por servicios varios a navieros

Esta cuenta acumulará los gastos incurridos por la empresa correspondiente a servicios especiales (no incluidos en la tarifa base para servicios normales) que son objeto de cobro aparte a los navieros, tales como ayudas a la navegación (pilotaje y remolcadores), sobretiempo y recargos a salarios de empleados o turnos, efectos o enseres, agua, electricidad y limpieza del muelle, todo de acuerdo con el pliego tarifario.

Se debitará con los gastos efectuados y se acreditará al traspasar su saldo a ingresos y gastos.

/Es necesario

Es necesario que el auxiliar registre detalles por clase de servicio prestado, es decir una clasificación igual a la que se adopte para la cuenta 812 "servicios a los navieros" y a su vez por objeto específico del gasto.

913 Gastos por manejo de carga en los barcos

Esta cuenta de gastos corresponde a la de productos 813, para aquellas terminales portuarias con tarifa para este servicio.

Se cargará con los salarios y otros gastos necesarios para atender el servicio de estiba y desestiba en los barcos. Se acreditará al traspasar su saldo a la cuenta de Ingresos y Gastos.

Tendrá un auxiliar por importación y exportación y a su vez por objeto específico del gasto.

92 Gastos derivados de servicios especiales varios

921 Gastos servicios especiales varios

Bajo esta cuenta se llevarán los gastos efectuados por la terminal portuaria para atender los servicios especiales varios, contemplados en la cuenta del producto 821.

Se debitará con los costos de operación y mantenimiento a que dé lugar la atención a esos servicios. Se acreditará con la liquidación a ingresos y gastos.

Mediante un auxiliar se llevará el detalle por tipo de gasto (clasificación objetiva) y con un desglose igual al grupo de subcuentas por clase de servicio prestado, que se establezca para la cuenta 821 "servicios especiales varios".

93 Gastos generales fuera de explotación

Para aquellos organismos portuarios con una administración central y que maneje más de una terminal portuaria requerirán de las siguientes cuentas de gastos generales.

/931 Gastos

931 Gastos superintendencia puertos

Bajo este rubro se acumulan los gastos generales correspondientes a las actividades de atención de la terminal portuaria, tales como superintendente o gerente de puerto, departamento de operaciones (en la parte no cargable a gastos directos) y seguridad. También se debitarán los gastos de las secciones o departamentos de ingeniería (en la parte que no corresponda a construcciones y estudios), personal y contabilidad, cuando estas dependencias se encuentren ubicadas en la terminal portuaria y dedicadas exclusivamente a un puerto.

Se cargará con los servicios personales, materiales y servicios generales efectuados y se acreditará al traspasar su saldo a ingresos y gastos.

El auxiliar permitirá desglosar la cuenta de control por tipo de gasto (clasificación objetiva). Puede realizarse una subdivisión adicional por dependencias si se desean conocer los gastos incurridos en cada una de esas oficinas.

932 Gastos administrativos y generales

Esta cuenta registrará los gastos administrativos y generales, tales como Consejo Directivo, Gerencia, Auditoría y Asesoría Legal. De acuerdo con la organización administrativa del organismo portuario, podrían incluirse dependencias como las de contabilidad y finanzas e ingeniería cuando dichas actividades estuvieran centralizadas y prestasen servicio a más de una terminal portuaria.

Se debitará con los gastos incurridos y se acreditará al liquidar la cuenta con ingresos y gastos.

El mayor auxiliar desglosará el saldo por tipo de gasto. También puede establecerse un desglose previo al anterior por dependencias.

94 Gastos fuera de explotación

941 Gastos financieros

Esta cuenta registra los gastos por intereses, comisiones bancarias, cuentas incobrables, etc., en que incurra la empresa en el desarrollo de sus actividades.

/Se debita

Se debita con los gastos efectuados y se acredita al liquidarse la cuenta con ingresos y gastos.

Se requiere un auxiliar con las subcuentas necesarias.

942 Otros gastos fuera de explotación

Bajo este título se agrupan gastos no incluidos en otra cuenta de gastos, como por ejemplo las pérdidas en venta de activos.

Se debita con los gastos realizados y se acredita al cierre del ejercicio, en que su saldo se traspasa a ingresos y gastos.

Para conocer el detalle de estos gastos se llevará un auxiliar.

95 Centros de servicios

El objeto de llevar en la contabilidad de costos y administrativamente los "centros de servicios" es asignar a cada función los gastos que le corresponden en el empleo o uso de activos que sirven a varias dependencias de la empresa.

Lo anterior permite responsabilizar a una sección de la operación eficiente y flexible de un grupo similar de activos por una parte y, por otro lado, "cobrarle" el servicio a quienes (dentro o fuera de una empresa) hagan uso de esos servicios mediante la asignación de cuotas (tarifas) predeterminadas.

Por ejemplo, cuando la terminal portuaria tiene varios vehículos que pueden ser empleados indistintamente por la administración, el departamento de operación, o el de construcción, etc. de la empresa, los transportes pueden quedar bajo el control de una sección, responsable de su operación y mantenimiento, que los "alquile" a quienes los soliciten, mediante un cargo por kilómetro, hora, día, etc., según la modalidad que se prefiera.

Esta sección absorberá todos los costos de la operación, incluyendo la depreciación, y acreditará los servicios brindados. Si la cuota de alquiler se fija adecuadamente, los costos y los servicios deberán ser prácticamente iguales al final de un período.

/Además del

Además del ejemplo sobre "vehículos" expuesto anteriormente, en una terminal portuaria puede haber centros de servicios sobre grúas y equipo mayor, talleres de mantenimiento, centro de máquinas contables y estadísticas (tipo IBM o National), clínica de atención médica, servicios generales (reproducción, edición, etc.), es decir, todas las actividades cuyos costos no pueden ser absorbidos, por su índole, en forma total por una sola de las funciones (según la clasificación de los costos) de la empresa y tampoco son gastos generales de explotación.

El procedimiento general en estas cuentas de centros de servicios, es cargar los gastos que le corresponden y acreditar los productos en la misma cuenta (subcuenta 00). Las diferencias que llegaron a quedar al final del ejercicio económico, después de traspasar el inventario o trabajos en proceso a la cuenta 307, se liquidarán por las cuentas 931 y 932, según el caso.

Cada centro de servicio llenará un auxiliar con el detalle establecido en la lista de cuentas.

/Lista

Lista de subcuentas por objeto específico del gasto

Esta subdivisión para las cuentas de gasto, siguiendo los lineamientos del manual de clasificaciones presupuestarias en base al sistema de presupuesto por programas, comprende los siguientes grupos:

a) Servicios personales. Comprende este grupo las remuneraciones al personal ordinario y extraordinario. Asimismo incluye las sumas que la empresa debe reservar para pago futuro de las prestaciones sociales (cesantía, etc.) obligatorias por ley, y los servicios contractuales de profesionales y técnicos.

b) Servicios no personales. Se incluyen en este grupo los gastos por servicios tales como servicios públicos, publicidad, pasajes, gastos de viaje, transporte de cosas, servicios contratados para mantenimiento de activos.

c) Materiales y suministros. Este grupo se refiere a uso de materiales (comprados directamente o que estén en inventario) y todos los bienes de consumo para las operaciones de la empresa en el ejercicio económico.

d) Transferencias corrientes. Se comprenden en este grupo las transferencias no capitalizables, tales como gratificaciones, indemnizaciones, contribuciones al seguro social, institutos de aprendizaje, aportaciones a servicios y programas cooperativos.

e) Asignaciones globales. Incluye cualquier otro gasto necesario en las actividades, como gastos confidenciales, atenciones, imprevistos, etc.

f) Otros. Se agrupan en este epígrafe gastos que no significan desembolso de efectivo, como depreciación e incobrables.

01 Supervisión. Pago al personal de jefatura.

02 Sueldos para cargos fijos. Remuneraciones en forma de sueldos al personal permanente de la empresa, excluyendo a los jefes.

/03 Sueldos

03 Sueldos de personal transitorio. Comprende los egresos por sueldos y salarios de personal contratado para trabajos especiales o temporales, por ejemplo para sustituir en vacaciones o permisos al personal permanente.

04 Jornales. Remuneraciones por día, por hora o por destajo a trabajadores que prestan sus servicios a base de jornal.

05 Sobresueldos. Incluye compensaciones y tiempo extraordinario al personal de la empresa.

06 Dietas. Egresos por remuneración a miembros de la Junta Directiva por su asistencia a sesiones.

07 Gastos de representación. Comprende los egresos que se autorizan a directores y funcionarios para representar a la empresa en el interior o exterior. Se incluyen los gastos de viáticos correspondientes a esas representaciones, pero no los gastos de viaje por estudios.

08 Remuneración por servicios técnicos y profesionales. Pago de profesionales y técnicos, en trabajos de asesoramiento y consultas prestadas según contrato. Incluye gastos de viaje y cualquier otra compensación a dichos profesionales y técnicos.

09 Prestaciones sociales. Reserva de gastos con motivo de los derechos laborales, según la legislación vigente, tales como vacaciones, días festivos, tiempo de enfermedad que paga la empresa, preaviso y cesantía.

10 Aguinaldo. Pago al personal de la empresa en concepto de décimotercer mes.

/11 Otros

11 Otros servicios personales no clasificados. Comprende gastos no considerados en los rubros anteriores.

12 Atención médica. Gastos a médicos y de clínica para atención al personal de la empresa.

21 Comunicaciones. Se incluyen los gastos por servicios públicos, tales como teléfono, correo, telégrafo, cablegramas y radiogramas.

22 Impresión y encuadernación. Costo de trabajos de encuadernación, grabado, mimeógrafo, etc. encargados a empresas dedicadas a estas actividades.

23 Publicidad y propaganda. Pagos a radiodifusoras, televisión, cines, teatros, periódicos, revistas, folletos, carteles, etc. para divulgación del organismo.

24 Viáticos y gastos conexos. Comprende gastos por concepto de hospedaje, alimentación y transporte del personal de la empresa para cumplir con las funciones a su cargo.

25 Transportes. Comprende gastos en transporte de personas o cosas no efectuados por la empresa con sus propios medios. Cuando se trate del transporte relacionado directamente con la adquisición de bienes, debe incluirse en el costo de dichos activos.

26 Arrendamientos. Incluye los gastos en concepto de alquileres de edificios, terrenos, maquinaria y equipos.

27 Agua. Pago por consumo del agua en la empresa y para la venta a barcos.

28 Electricidad. Gasto por consumo eléctrico de la empresa y de los clientes, comprada a una empresa de servicio público.

/29 Mantenimiento

29 Mantenimiento de equipo. Gastos de mantenimiento por contrato; incluye el entretenimiento y las reparaciones ordinarias de toda clase de equipo de la empresa.

30 Mantenimiento de instalaciones. Igual que el anterior pero en relación a las obras inmuebles en operación.

31 Intereses. Gastos por intereses sobre deudas a cargo de la empresa.

32 Comisiones. El servicio de comisiones bancarias provenientes de préstamos al organismo.

33 Seguros. Pago de primas, deducibles, etc., por seguros sobre instalaciones y equipos de la empresa.

34 Otros servicios. Pagos por servicios varios no incluidos en los epígrafes anteriores.

35 Dragado. Gasto contratado para limpieza de fondeaderos y canales de navegación.

36 Uso de equipo. Costo del uso de equipo de la empresa, si el mismo está centralizado en un centro de servicio y éste lo "alquila" a las otras dependencias.

37 Servicios de equipo rodante. Comprende el costo de transporte ferrocarrilero, carretones y otro equipo rodante.

51 Productos de papel, cartón e impresos. Gastos por concepto de papel de todo tipo, cartón (vasos, servilletas, etc.), cuadernos, libros, revistas y periódicos.

/52 Productos

52 Productos de cuero y caucho. Comprende el gasto de llantas, neumáticos y demás materiales de cuero y caucho.

53 Combustibles y lubricantes. Gastos por consumo de carbón vegetal, petróleo, derivados del petróleo, etc.

54 Otros productos químicos. Incluye el gasto por productos químicos, que no sean combustibles y lubricantes, tales como insecticidas, productos sanitarios, medicinales y farmacéuticos.

55 Productos metálicos. Comprende el gasto de artículos metalúrgicos y siderúrgicos.

56 Enseres y útiles de oficina. Gasto de artículos de uso de oficina, que no sea papelería, tales como goma, lápices, etc.

57 Enseres y útiles de limpieza. Materiales empleados en el aseo (escobas, etc.)

58 Otros productos varios. Incluye cualquier gasto por materiales y suministros no cargable a los conceptos anteriores.

71 Pensiones y jubilaciones. Pagos a ex-servidores de la empresa, según las disposiciones legales.

72 Gratificaciones. Comprende las bonificaciones al personal.

73 Ayuda al personal. Se incluyen los gastos por contribuciones al personal, tal como ayuda para funerales.

74 Indemnizaciones. Egresos en concepto de compensación al personal por accidentes o a particulares por pérdidas o deterioros.

/75. Cuota

75 Cuota patronal al seguro social. Pagos por contribución al seguro social que hace la empresa en su calidad de patrón.

76 Cuotas internacionales. Comprende transferencias a gobiernos extranjeros y organizaciones internacionales.

77 Becas y entrenamiento. Gasto por concepto de becas al exterior y al interior y capacitación al personal. Incluye gastos de viaje.

78 Donaciones y contribuciones. Subsidios a entidades benéficas y otros.

81 Atenciones. Gastos de atención oficiales, como recepciones, etc.

82 Gastos diversos. Son los imprevistos no cargables a otra subcuenta.

83 Emergencias y calamidades públicas. Gastos para ayudar en esas eventualidades.

91 Depreciación instalaciones. El gasto por pérdida de valor de las instalaciones fijas de la empresa, calculada según su vida útil, a través de una tabla mensual.

92 Depreciación equipos. Igual que la anterior pero referente a los equipos que se utilizan para la operación portuaria. Incluye depreciaciones de "paletas".

93 Incobrables. Gastos estimados sobre cuentas de cobro dudoso.

94 Pérdidas en venta de activos. Diferencia negativa de valor entre el producto de venta y el costo neto de un activo según libros.

95 Gastos no aplicados en centros de servicio. Al finalizar un ejercicio económico, los centros de servicio podrán tener saldos (de menor cuantía si las cuotas han sido bien calculadas) que deberán absorberse a través de las cuentas 931 y 932.

/Modelo A

Modelo A

Nombre de la empresa

Balance de situación

Fecha _____

Activo		
Activo inmovilizado		
Planta portuaria en operación	XXX	
Menos depreciación acumulada planta portuaria en operación	X	XXX
Obras y equipos en construcción e inst.		XX
Total activo inmovilizado		XXX
Activo circulante		
Efectivo en caja		XX
Bancos		XX
Documentos por cobrar		XX
Cuentas a cobrar por servicios	XX	
Deudores no comerciales	XX	
	XX	
Menos: Estimación incobrables	X	XX
Inventarios	XX	
Menos: Estimación para faltantes de inventarios	X	XX
Materiales en tránsito		XX
Productos acumulados		X
Inversiones transitorias		XX
Total activo circulante		XXX
Otros activos		
Inversiones permanentes		XX
Estudios preliminares y de preinversión		XX
Préstamos y anticipos al personal		XX
Fondos especiales		XX
Depósitos en garantía		XX
Derechos y gastos amortizables		XX
Trabajos en proceso centros servicio		XX
Gastos diferidos		X
Total otros activos		XXX
Total activo		XXXX

Pasivo		
Pasivo largo plazo		
Bonos por pagar		XX
Hipotecas por pagar		XX
Documentos por pagar		XX
Cuentas por pagar a plazo		XX
Otras obligaciones por pagar		XX
Total pasivo largo plazo		XXX
Pasivo corto plazo		
Obligaciones largo plazo con vencimiento un año		XX
Efectos por pagar		XX
Cuentas por pagar		XX
Depósitos por servicios		XX
Gastos acumulados		XX
Retenciones por pagar		XX
Prestaciones sociales por pagar		XX
Total pasivo corto plazo		XXX
Total pasivo		XXX
Patrimonio		
Capital aportado gobierno central		XX
Capital aportado vario		XX
Superávit de revaluación		XX
Reservas:		
Legal	XX	
Contingencias	XX	XX
Superávit ganado		XX
Ingreso neto del período		XX
Total patrimonio		XXX
Total pasivo y patrimonio		XXXX

Modelo B

Nombre de la empresa

Estado de Ingresos y Gastos

Período del al

Productos y costos provenientes de los importadores y exportadores:		
Servicios muellaje	XX	
Gastos de muelles	XX	XX
Servicios lanchaje	XX	
Gastos de lanchaje	XX	XX
Manejo de carga	XX	
Gastos de manejo carga	XX	XX
Bodegaje y desalmacenaje	XX	
Gastos de bodegaje y desalmacenaje	XX	XX
Otros servicios a importadores y exportadores	XX	
Gastos por otros servicios a importadores y exportadores	XX	XX
Total beneficio bruto en servicios a importadores y exportadores		XXX
Productos y costos provenientes de los navieros:		
Derechos de puerto	XX	
Gastos de atraque y anclaje	XX	XX
Servicios varios a los navieros	XX	
Gastos por servicios varios a los navieros	XX	XX
Total beneficio bruto a navieros		XXX
Productos y costos directos derivados de otros		
Servicios especiales varios	XX	
Gastos por servicios especiales varios	XX	XX
Total beneficio bruto explotación		XXX

/Continúa

Modelo B (Conclusión)

Gastos generales de explotación:			
Gastos superintendencia puertos		XX	
Gastos administrativos y generales		XX	XX
Total beneficio neto explotación			XXX
Productos y gastos fuera explotación:			
Productos financieros		XX	
Otros productos		XX	
		XX	
Gastos financieros	XX		
Otros gastos	XX	XX	XX
Utilidad neta (Ingreso neto líquido)			XXX

Anexo E

GLOSARIO DE TERMINOS ADMINISTRATIVOS, FINANCIEROS Y CONTABLES 1/

1/ Este glosario fue tomado del documento Principios generales de un código uniforme de cuentas y estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91), con las modificaciones incorporadas por el Grupo de Trabajo en su segunda reunión, septiembre de 1968.

/Empresa

Empresa portuaria. Persona natural o jurídica que se dedica a la explotación de un servicio portuario.

Las empresas se pueden clasificar jurídicamente en: a) unipersonales; b) sociedades de personas; c) sociedades de capital; d) cooperativas; e) estatales;[2/] y f) otras.

Autoridad de regulación. Organismos que tiene a su cargo la vigilancia económica y técnica del negocio portuario de acuerdo con las legislaciones particulares, y estudia y controla las utilidades de las empresas.

Pliego de tarifas de servicio público (o sistema tarifario). Lista aprobada a una empresa de servicio público que fija las condiciones y precios por los suministros y servicios prestados a sus diferentes categorías de clientes.

Período económico y contable. Tiempo durante el cual la administración desea conocer los resultados financieros de sus operaciones. En Centroamérica estos períodos van del 1o. de enero al 31 de diciembre. Los libros se cierran al terminar los negocios el 31 de diciembre de cada año.

Codificación. Empleo de números o claves para identificar las cuentas, ordenados en secuencias lógicas para representar la posición y el orden de las mismas. Facilita la teneduría de libros y es de especial importancia para la mecanización de la contabilidad.

2/ Por empresas estatales se entiende cualquiera de las siguientes formas:
Agencia bajo dependencia jerárquica de la administración pública (nacional o municipal);
Agencias autárquicas o autónomas de la administración central;
Agencias organizadas como empresas aunque bajo reglas distintas de las sociedades civiles o comerciales ordinarias;
Sociedades organizadas bajo las leyes civiles o comerciales ordinarias pero cuyo capital mayoritario es de propiedad estatal.

/Informes

Informes o reportes contables. Documentos que tienen una información indicativa, analítica o de fondo, sobre un período determinado o varios períodos de las operaciones de la empresa, que reflejan un aspecto particular o la totalidad de las operaciones portuarias. Estos informes son el producto final del sistema de contabilidad.

Cuenta de control. Cuenta de libro mayor general que contiene un saldo igual a la suma de los saldos de un grupo de cuentas detalladas de tipo similar de un libro subsidiario. Una sola cuenta de esta clase "controla" los saldos totales de todas las cuentas subsidiarias.

Activo inmovilizado (fijo) bruto en operación. Suma contabilizada de los bienes físicos en servicio, necesarios para las actividades específicas de la empresa, que comprende, además de su costo original, los intereses de las inversiones en el período de construcción de las obras (intereses intercalarios) y montaje de las instalaciones hasta que las mismas empiezan a producir. Excluye, en el período anual considerado, las obras en construcción o los estudios de planeamiento e investigación de futuros proyectos.

Activo fijo neto en operación. Valor representativo de las inversiones en bienes y obras en servicio, en su estado actual. En sentido contable es la diferencia entre el activo fijo bruto en operación y la depreciación acumulada.

Activo fijo de obras en construcción. Valor de las inversiones en bienes, derechos y obras en construcción, incluyendo sus intereses intercalarios.

Inversión inmovilizada. Monto de las inversiones de capital (propio y adeudado) inmovilizado por la empresa en las actividades de servicio portuario. En sentido contable es la suma del "activo fijo neto en operación" más el "capital de trabajo".

Capital de trabajo (circulante o de explotación). Patrimonio en efectivo o en otros valores realizables que una compañía necesita para atender los gastos corrientes de explotación antes de empezar a obtener la recaudación del servicio suministrado a los clientes, en el ciclo normal de facturación. Además del pago de sueldos y jornales, y de otros servicios regulares que se exigen a la empresa dentro de ese ciclo, el

/capital de

capital de trabajo incluye el valor de una existencia razonable de combustible, materiales y repuestos en bodega, así como un margen por rezago en la recaudación. Contablemente es la diferencia entre el activo circulante y el pasivo a corto plazo.

Financiamiento de la inversión inmovilizada. Origen o procedencia del capital correspondiente. Es interesante, sobre todo, distinguir entre:

a) El patrimonio (neto) que es la parte comprometida del capital, reserva de capital, utilidades no distribuidas, etc.; y

b) Las deudas contraídas y los aportes de terceros, sujetos a devolución, que la empresa ha puesto en juego en las actividades de explotación porruaria.

Reajuste del valor de las instalaciones. Diferencia entre el costo contabilizado de las instalaciones o sistemas de operación y el costo valorizado en un momento dado.

Valor original (o histórico). Valor de una propiedad de servicio público pagado o invertido en el momento de ponerla en servicio.

Costo de reposición. Costo estimado de un bien, a los precios actuales.

Retiros. Valor de las instalaciones de servicio público retiradas del servicio, hayan sido o no retiradas físicamente o reemplazadas.

Bienes intangibles. Valor de la organización, franquicias y permisos, derechos de patente, licencias, privilegios y de otros valores intangibles o útiles para el manejo de las operaciones de las empresas de servicio público.

Depreciación. Pérdida en el valor de servicio de los bienes del "activo" no restaurada por los trabajos de mantenimiento corriente. Proviene del consumo o presunto retiro de instalaciones en servicio por causas que deben producirse en la operación normal y contra las cuales la empresa no está protegida por seguros. Entre esas causas figuran el desgaste, la acción de los agentes naturales, la inadecuación, la obsolescencia, y los cambios de las disposiciones impuestas por las autoridades públicas.

Provisiones para depreciación. Son las destinadas a recuperar el valor de los bienes de que se trata al término de su vida útil, considerando su valor residual estimado.

/Amortización

Amortización. Extinción gradual (o provisión acumulada o reserva para la misma) de una cantidad en una cuenta, a lo largo de un período predeterminado.

Fondo de amortización. Dinero efectivo (u otros haberes) y sus intereses que se reservan para cancelar una obligación.

Diferido. Partida de activo o pasivo por la que se ha pagado o recibido pago, que no se registra como producto o gasto dentro del período de operación en curso pero será incluido en el período de operación al que corresponda.

Deudas:

A corto plazo: Las que deben pagarse dentro del año;

A mediano plazo: Las que deben pagarse entre 1 y 5 años;

A largo plazo: Las que deben pagarse a más de 5 años.

Ingresos de explotación. Sumas facturadas por la empresa correspondientes a los servicios portuarios y a otros servicios especiales, realizados en un período dado, deducidos los cargos en que la empresa sólo es agente de retención.

Ingresos netos de explotación. Diferencias entre los ingresos y los gastos de explotación. Representa el rendimiento global de la inversión inmovilizada en las actividades de explotación de la empresa.

Ingreso líquido (utilidad neta). Renta del capital de propietario de la empresa; corresponde al ingreso neto de explotación menos los gastos fuera de explotación y más cualquier otro producto.

Coeficiente de operación (explotación). Relación, generalmente expresada en porcentajes, entre los gastos totales y los productos totales de explotación.

Gastos de explotación. Representan parte del costo de los servicios prestados por las terminales portuarias. Comprenden los costos de explotación y los generales de explotación.

Impuestos. Sumas cargadas por concepto de impuestos propiamente dichos, o gravámenes de diversa naturaleza, que se pagan al estado, a las municipalidades o a otras autoridades públicas.

/Cargos por

Cargos por intereses. Grupo de cuentas que representan los gastos por dinero solicitado en préstamo. Incluye intereses por deudas a largo plazo, gastos por descuento de créditos, intereses de deudas a compañías asociadas, intereses cargados a los créditos de construcción y otros gastos por intereses.

Anexo F

CUADROS ESTADISTICOS UNIFORMES[1/]

1/ Se tomaron del estudio Principios generales de un código uniforme de cuentas y estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91), con las modificaciones introducidas por el Grupo de Trabajo en su segunda reunión, septiembre de 1968.

/Para la

Para la administración de una empresa, pública o privada, se requiere un sistema de contabilidad adecuado de donde se obtienen los informes financieroeconómicos y de costos y complementado con una información estadística amplia y oportuna.

En los estudios realizados en Centroamérica sobre transporte marítimo y desarrollo portuario, se ha destacado la necesidad de información uniforme sobre la materia y la de mejorar los datos actuales y evitar la falta de uniformidad de los mismos.

Los modelos estadísticos aquí recomendados complementan los informes que actualmente proporcionan las empresas portuarias. Se han excluido los informes diarios que son parte de la rutina operacional y aquellos otros que sólo tienen interés interno, tales como el de reclamaciones y el de personal, que figuran en el documento base.

1. Informes anuales

Estos reportes estadísticos elaborados para el consejo directivo, la gerencia y demás dependencias de la empresa, así como para efectos externos (a entidades gubernamentales, memoria de la empresa, organismos internacionales, etc.), deberían prepararse durante el primer mes del año que siga al cierre de labores.

Los reportes más importantes son los siguientes:

1. Barcos y tonelaje marítimo anuales manejados por la empresa (modelo I);
2. Comercio anual de importación y exportación (modelo II);
3. Análisis sobre tráfico de barcos (modelo III);
4. Movimiento de barcos por meses. (No se incluye modelo. Su contenido sería por meses, por número de barcos, registro neto, número de días atracados y toneladas cargadas y descargadas.)

/2. Informes

2. Informes mensuales

Deberían entregarse a las dependencias (consejo directivo, gerencia, superintendente puerto, finanzas, ingeniería, operaciones, etc.) en los primeros 10 días del mes siguiente.

Los modelos más importantes son:

1. Resumen de actividad portuaria (modelo IV);
2. Barcos y tonelaje marítimos mensuales manejados por la empresa (modelo V);
3. Análisis sobre tráfico de barcos (modelo VI)

Modelo I

BARCOS Y TONELAJE MARITIMO ANUALES MANEJADOS POR LA EMPRESA[a/]

Puerto de _____

Concepto	19..	19..	19..	19..	19..
Importación:					
Barcos					
Tonelaje merc.					
Exportación:					
Barcos					
Tonelaje merc.					
Total					
Barcos					
Tonelaje merc.					
Promedio toneladas por barco					
Importación (ton)					
Clase de artículo b/					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
Total					
Exportación (ton)					
Clase de artículo b/					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
Total					

a/ Los volúmenes se refieren a toneladas métricas.

b/ Esta clasificación debe ser suficientemente detallada que sirva a la empresa y a los organismos nacionales e internacionales, para analizar el movimiento de mercancías. Utilizar clasificación NAUCA y agregar rubros importantes.

Modelo II

COMERCIO ANUAL DE IMPORTACION Y EXPORTACION

Puerto _____ (En toneladas métricas)

Concepto	19.. Toneladas	19.. Toneladas	19.. Toneladas	19.. Toneladas	19.. Toneladas
Total general					
Importaciones					
Exportaciones					
Importaciones: (Por país origen y de destino) a/					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
Total importaciones					
Exportaciones: (Por país destino y de origen) a/					
_____					
_____					
_____					
_____					
_____					
Total exportaciones					

a/ La clasificación en cada caso es doble, señalándose de dónde provienen y para dónde van las mercancías.

/Modelo III

Modelo III

Análisis sobre tráfico de barcos

Puerto _____ Año _____

Datos	Total	Desglose por tipo de barco a/
1. Toneladas movilizadas b/		
2. Número de barcos		
3. Total de horas del barco en puerto		
4. Promedio de horas de barco en puerto		
5. Total de horas en atracadero		
6. Promedio de horas en el atracadero por barco		
7. Total de horas demora por barco esperando atracar		
8. Demora como porciento de horas en puerto		
9. Promedio horas demora por barco		

10. Utilización de atracaderos:

a) Número de atracaderos _____

b) Total capacidad atracaderos (horas) _____

c) Total horas en atracadero _____

d) Promedio de toneladas por atracadero _____

11. Capacidad y propiedad de los barcos:

Línea naviera	Longitud en metros del número de barcos							
	Hasta 30	31 a 60	61 a 91	92 a 122	123 a 152	sobre 152	Total barcos	Total T.R.N.
_____								
_____								
_____								
_____								
Total								

/Continúa

Modelo III (Conclusión)

ANALISIS SOBRE TRAFICO DE BARCOS

Puerto_____ Año____

12. Número de barcos llegados al puerto en un día:

Número de barcos	Número de días durante el año
0	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
Más de 8	

Número promedio de barcos que llega diariamente: _____

a/ Esta clasificación por tipo de barco se refiere a los grandes rubros de movilización, tales como carga general, carga a granel, tanqueros, bananeros y mixtos.

b/ Toneladas métricas.

/Modelo IV

Modelo IV

RESUMEN DE ACTIVIDAD PORTUARIA

Mes_____ Año_____ Puerto_____

Producción [a]	Mes		Acumulada a la fecha	
	Este año	Año pasado	Este año	Año pasado
Toneladas de carga manejada				
Horas por cuadrilla o escotilla, trabajando				
Horas por hombre, trabajando				
Horas por hombre, espera				
Toneladas por cuadrilla o escotilla, trabajando				
Toneladas brutas por hombre por hora [b]				
Toneladas netas por hombre por hora [b]				
Movimiento barcos				
Número de barcos atracados				
Promedio de arribo diarios				
Promedio de tonelaje neto registrado por barco				
Toneladas importación				
Toneladas exportación				
Total toneladas movilizadas				
Promedio horas:				
En puerto por barco				
En el atracadero por barco				
Diarias por barco				
Demora por barco				
Demora como porciento horas en puerto				
Horas atracadero como porciento horas capacidad				

/Continúa

Modelo IV (Conclusión)

RESUMEN DE ACTIVIDAD PORTUARIA

	Mes		Acumulada a la fecha	
	Este año	Año pasado	Este año	Año pasado
Almacenaje c/				
Toneladas en existencia al principio				
Toneladas recibidas				
Toneladas entregadas				
Toneladas existencia al terminar el mes				
Factor (porciento) de movimiento de bodega				
Reclamaciones				
Número de reclamaciones pagadas				
Valor total de reclamaciones pagadas				
Valor medio por reclamación				
Personal				
Empleados permanentes				
Empleados ocasionales				
Número de accidentes durante el trabajo				
Tiempo perdido en días por accidentes				

a/ Toneladas métricas.
b/ Brutas se refiere al total manejado sin descontar tiempo perdido. Netas es deduciendo ese tiempo no aprovechado.
c/ Indicar bodegaje libre que da la terminal portuaria.

/Modelo V

Modelo V

BARCOS Y TONELAJE MARITIMOS MENSUALES MANEJADOS POR LA EMPRESA[a/]

Mes _____ de _____ 19___ Puerto _____

Concepto	Mes		Acumulado	
	Este año	Año pasado	Este año	Año pasado
Importación:				
Número de barcos				
Tonelaje de mercancías				
Exportación:				
Número de barcos				
Tonelaje de mercancías				
Total				
Número de barcos				
Tonelaje de mercancías				
Promedio de toneladas por barco				
Importación (toneladas)				
(Clase de artículo)[b/]				
_____				
_____				
_____				
_____				
_____				
_____				
Total				
Exportación (toneladas)				
(Clase de artículo) [b/]				
_____				
_____				
_____				
_____				
_____				
Total				

a/ Los volúmenes se refieren a toneladas métricas.
b/ Clasificación detallada de mercancías movilizadas (clasificación NAUCA):

/Modelo VI

Modelo VI

ANALISIS SOBRE TRAFICO DE BARCOS

Mes_____de _____19 _____ Puerto _____

Datos	Total	Desglose por tipo de barco a/
1. Toneladas movilizadas b/		
2. Número de barcos		
3. Total de horas del barco en puerto		
4. Promedio de horas del barco en puerto		
5. Total de horas en atracadero		
6. Promedio de horas en atracadero por barco		
7. Total de horas demora por barco esperando atracar		
8. Demora como porciento de horas en puerto		
9. Promedio horas demora por barco		

10. Utilización de atracaderos:

a) Número de atracaderos

b) Total capacidad atracaderos (horas) _____

c) Total horas en atracadero _____

d) Promedio de toneladas por atracadero _____

11. Capacidad y propiedad de los barcos:

Línea naviera	Longitud en metros del número de barcos							
	Hasta 30	31 a 60	61 a 91	92 a 122	123 a 152	sobre 152	Total barcos	Total T.R.N.
_____								
_____								
_____								
_____								
Total								

/Continúa

Modelo VI (Conclusión)

Mes_____de_____19_____ Puerto_____

12. Número de barcos llegados al puerto en un día:

Número de barcos	Número de días durante el mes
0	_____
1	_____
2	_____
3	_____
4	_____
5	_____
6	_____
7	_____
8	_____
Más de 8	_____
Número promedio de barcos que llega diariamente	_____

a/ Clasificación por grandes rubros de mercadería movilizada (carga general, carga a granel, tanqueros, bananeros y mixtos).
b/ Se refiere a toneladas métricas.

/Anexo G

Anexo G

LINEAMIENTOS GENERALES SOBRE DETERMINACION DE COSTOS UNITARIOS Y ESTRUCTURA TARIFARIA 1/

1/ Estos lineamientos fueron presentados al Grupo de Trabajo en su segunda reunión en septiembre de 1968, en el documento Principios generales de un código uniforme de cuentas y estadísticas para las terminales portuarias centroamericanas (CCE/SC.3/GTTM/II/8; TAO/LAT/91) y en otros esquemas.

/1. Costos

1. Costos unitarios

a) Concepto e importancia

La contabilidad denominada de costos es la que permite determinar el valor de las mercancías producidas o, en el caso de las terminales portuarias, de los servicios prestados.

Un sistema de costos satisface las siguientes necesidades administrativas:

i) Fijación de precios de los servicios (establecimiento y control de las tarifas);

ii) Preparación del presupuesto de operación; y

iii) Información sobre el progreso de las operaciones.

b) Los costos y las tarifas portuarias

La tarifa portuaria es básicamente una enumeración de las tasas y cargos correspondientes a los servicios que se prestan o están disponibles, pero requiere una base o fundamento para determinar todos los elementos del costo de establecer y mantener las facilidades y asegurar su funcionamiento.[2/]

La determinación de los costos y su asignación a los servicios correspondientes es un proceso complejo de contabilidad de costos. Para una correcta asignación de los costos se requiere, en primer lugar, un sistema contable diseñado para ese efecto, y en segundo lugar, de estudio y examen muy minucioso de todos los aspectos de funcionamiento de la terminal portuaria. Sin embargo, como un puerto otorga diversidad de servicios a

2/ Estudio sobre los derechos portuarios y su importancia en el desarrollo y operación de los puertos, Unión Panamericana, diciembre de 1944.

/diferentes

diferentes clientes y a la vez difiere la magnitud del servicio que les proporciona, en la práctica sería casi imposible diseñar un sistema de costos exacto que relacionase cada servicio con su costo.

La importancia del tema ha motivado que el Comité Técnico Permanente de Puertos (adscrito al Consejo Interamericano Económico y Social de la OEA), las asociaciones de puertos y otros organismos hayan analizado con detenimiento el problema tarifario y los costos de los servicios. Por lo general, se ha convenido en dividir los servicios que presta la terminal portuaria en dos grandes grupos: los que se refieren a la mercadería (importadores y exportadores) y los que se relacionan con las naves. A su vez, los servicios prestados a esos dos tipos de clientes se pueden dividir en básicos y extraordinarios. La tendencia moderna es fijar los precios básicos que cubran los servicios más amplios posibles y suprimir los sobrecargos, especialmente por horas extraordinarias de trabajo, lo cual tiende a conseguir que se eliminen los sobrecargos de las Conferencias Navieras, el abuso de las horas extraordinarias de trabajo que se relacionan con ello y a facilitar el manejo de la carga y el despacho de los buques, logrando al mismo tiempo un mejor control de los costos en el puerto.

En términos generales, las tarifas que aplican las terminales portuarias de Centroamérica son complejas y no se basan en cálculos detallados de costos. Resulta de ello el inconveniente de que el cliente no puede conocer por anticipado el valor del servicio en forma más o menos aproximada, y que el control de la tarifa, que aparentemente no se hace en la región, resulta difícil y laborioso, lo cual impide a su vez a la administración portuaria conocer cuáles son los servicios deficitarios y cuáles los que producen los mayores ingresos, para efectuar los ajustes convenientes. De todo lo expresado se deduce la necesidad, ya señalada en la primera reunión del Grupo de Trabajo sobre Transporte Marítimo y Desarrollo Portuario (San Salvador, noviembre 1967), de realizar estudios sobre las tarifas de las terminales portuarias centroamericanas. Al mismo tiempo, los organismos de la región encargados de administrar los puertos deben poner en práctica los métodos y sistemas de contabilidad general y de costos más aconsejables, que ayuden a la realización de los objetivos deseados.

/c) Lineamientos

c) Lineamientos generales de una contabilidad de costos portuarios

La determinación de costos puede realizarse como parte integrante de la corriente contable rutinaria, es decir "engranada" al sistema de contabilidad financiera, o en forma extracontable. Se recomienda el primer sistema por ser más exacto y permitir que la gerencia conozca los rendimientos que se derivan de cada una de las actividades que realiza la empresa, con la salvedad de que el remate en la consecución de los costos unitarios (prorrateo de los gastos generales y distribución de los costos entre los tipos de mercadería de la tarifa) se haga extracontablemente.

Conviene definir ahora la información de costos que se requiere para poder cumplir con los objetivos de un sistema de costos portuarios. En primer lugar debe conocerse el costo unitario por unidad manejada, así será la tonelada o metro cúbico de mercancía movilizada, para los servicios de muelle, y para las lanchas de manejo de carga y de bodega y desalmacenamiento, distinguiéndose entre lo que es importación y lo que es exportación y, dentro de cada uno de estos renglones, los diversos tipos de mercadería a que se refieran las tarifas en vigor. Las otras actividades (atraque, mano de obra extraordinaria, etc.) deben examinarse por separado, así como la forma en que está estructurada la tarifa, para determinar la unidad sobre la que se establecerá el costo.

En segundo término, algunas de las administraciones portuarias desean conocer el costo por barco atendido para poderlo comparar con los productos recibidos y saber cuál es el beneficio (o pérdida) obtenido por nave. Este tipo de información no resulta de difícil determinación, siempre que el sistema establecido sea el adecuado para la obtención de costos unitarios, pero exige llevar un "Mayor de Costos" adicional por barco, que requiere un mayor trabajo de oficina por la doble anotación consiguiente de los costos de explotación.

De acuerdo con lo recomendado por el Grupo de Trabajo, en el anexo D del informe de la reunión, el sistema de contabilidad general propuesto permite, en la parte económica, obtener resultados por tipo de actividad, de acuerdo con los servicios prestados por la terminal portuaria (véase el modelo de Estado de Ingresos y Gastos al final del anexo D).

Debe señalarse que para obtener el costo total es necesario agregar los gastos generales de explotación a los valores de los costos de explotación.

/Para el

Para el prorrateo de dichos gastos habrá que tomar en cuenta la índole del gasto de que se trate, la magnitud de las actividades portuarias de operación y construcción y el hecho de que el organismo portuario administra uno, dos o más puertos; la distribución de los gastos financieros sólo se haría si se escoge la fórmula segunda para el cálculo de la rentabilidad como enseguida se comenta.

La rentabilidad, o por ciento de utilidad sobre la inversión, se ha excluido expresamente del cálculo de los costos unitarios y sólo se menciona en el modelo B, en el que se obtiene como diferencia entre lo que produce y lo que cuesta cada servicio. Sin embargo es uno de los renglones importantes para el cálculo de la tarifa y la rentabilidad real obtenida debe tenerse presente y compararse con la estimación para determinar si la empresa está obteniendo los beneficios previstos y requeridos para sus expansiones y mejoras. Por otro lado, la rentabilidad se puede calcular en dos formas: i) sobre el activo neto en operación (activo inmovilizado neto más capital de trabajo), caso en el que deben excluirse de los costos los gastos financieros; y ii) sobre la inversión neta (activo menos pasivo), en el que deben considerarse los gastos financieros como parte del precio de los servicios prestados (tarifa). Se recomienda el primero por su sencillez y porque permite mejores comparaciones.

A continuación se esbozan en términos generales los pasos a seguir en la determinación de los costos portuarios y se acompañan modelos de informes.

i) Distribución de costos fijos y variables

Los costos fijos son los que no varían al aumentar los servicios prestados, como son la depreciación y los impuestos. El código uniforme de cuentas recomendado prevé que los costos fijos se distribuyan a cada una de las actividades que los originan; como paso previo, se precisará establecer cédulas de trabajo en las que se clasifiquen dichos gastos (véase los modelos A y A-1). El problema principal consiste en escoger los criterios adecuados para la distribución por actividades y luego por clases de mercancías.

/Los costos

Los costos variables (mano de obra, uso de equipo, etc.), se distribuirán de acuerdo con los informes que señalen el lugar donde se aplicó el gasto.

Los gastos generales de explotación deberán distribuirse también, primeramente entre las clases de servicios que presta la empresa, y luego, entre las clases de mercancías consideradas en la tarifa. Los criterios a seguir para ese prorrateo pueden ser varios; uno bastante común es hacerlo en proporción al monto de los costos fijos ya distribuidos, teniendo en cuenta que los gastos generales de explotación tienen también el carácter de fijos. Será necesario confeccionar una cédula de trabajo con una distribución similar a la del modelo A.

ii) Informes de costos unitarios

Con base en lo anterior se pueden formular estados de costos mensuales para los servicios portuarios como el que aparece en el modelo B (servicio de muellaje), en el que se incluyen los costos fijos y variables, los generales de explotación, el ingreso bruto y neto y la rentabilidad como porciento, calculada sobre los activos netos en operación de cada actividad.

Finalmente se podrá confeccionar una hoja sumaria de costos unitarios, con los datos acumulados del año y los correspondientes al último mes de operaciones. Este informe mostraría todos los servicios rendidos por la terminal portuaria, divididos en los correspondientes a importadores, a exportadores y a barcos y a su vez por tipo de mercadería y servicio específico. (Véase modelo C.) También podría ampliarse el informe con los datos comparativos del año anterior y con los valores fijados en la tarifa.

/Modelo A

Modelo A

DISTRIBUCION DE LA DEPRECIACION DE LA PLANTA PORTUARIA EN OPERACION

Mes de .....

Concepto	Costo	Porciento depreciación	Base distribución	Monto	Servicios a importadores y exportadores				Servicios a navieros	
					Muellaje	Manejo de carga	Almacenaje y desalmacenaje	Otros servicios a importadores y exportadores a/	Atraque y anclaje	Servicios varios a los navieros a/
1. Edificios e instalaciones										
2. Muelles										
3. Maquinaria y equipo fijo de muelles										
4. Equipo flotante										
5. Equipo rodante										
6. Vehículos										
7. Herramientas										
8. Equipo contra incendio										
9. Equipos menores										
10. Paletas y aparejos										

Nota: Si se adoptan "centros de servicio", la depreciación de los activos fijos, controlados por ese centro, no estarían sujetos a la distribución de este cuadro.

a/ Estas columnas pueden ser objeto de desglose adicional según la clasificación de servicios de la tarifa.

Modelo A-1

DISTRIBUCION DE LOS GASTOS FIJOS DE MUELLAJE

Mes de _____

Concepto	Total	Depreciación[a/]		Seguros		Mantenimiento		Impuestos	
		Base	Monto	Base	Monto	Base	Monto	Base	Monto
Importación									
(Desglose por clase de mercancía según tarifa)									
Exportación									
(Desglose por clase de mercancía según tarifa)									

a/ Según cédula A.

Modelo B

ESTADO MENSUAL DE COSTOS DEL SERVICIO DE MUELLAJE

Puerto:_____ Mes_____ de 19___

Concepto	Costo del mes	Toneladas	Costo unitario por tonelada
Total costos explotación			
Fijos			
Variables			
Importación			
Costos explotación			
Gastos generales de explotación			
Superintendencia			
Administrativos y generales			
Total			
Productos por servicios			
Beneficio (o pérdida)			
Rentabilidad (porciento) a/			
Exportación			
Costos explotación			
Gastos generales de explortación			
Superintendencia			
Administrativos y generales			
Total			
Productos por servicios			
Beneficio (o pérdida)			
Rentabilidad (porciento) a/			

a/ Se calcula sobre los activos fijos netos en operación destinados al servicio de muellaje.

/Modelo C

Modelo C

HOJA SUMARIA DE COSTOS UNITARIOS
DEL AÑO Y DEL MES ACUMULADOS

Puerto:_____ Mes:_____ de 19_____

	Costo anual		Costo mensual	
	Total	Por ton a/	Total	Por ton a/
1. Cargos a los importadores y exportadores				
Muellaje				
a) Toda carga				
b) Carga importación				
c) Carga exportación				
Nota: Aquí puede incluirse cualquier otra clasificación considerada en la tarifa (por tipo de mercancía)				
Manejo de carga				
a) Toda carga				
b) Carga importación				
c) Carga exportación				
Nota: Aquí puede incluirse cualquier otra clasificación considerada en la tarifa (por tipo de mercancía)				
Bodegaje y desalmacenaje				
a) Toda carga				
b) Carga importación				
c) Carga exportación				
Otros servicios a importación y exportación				
a) Toda carga				
Nota: Clasificación de acuerdo con la tarifa				

/Continúa

Modelo C (Conclusión)

	Costo anual		Costo mensual	
	Total	Por ton a/	Total	Por ton a/
2. Cargos a los navieros				
Atraque y anclaje				
a) Costo por hora ocupada				
b) Costo por espacio ocupado				
Nota: Incluir cualquier clasificación que fije la tarifa				
Cargos por servicio				
Nota: Clasificación de acuerdo con los servicios que establezca la tarifa				
3. Cargos por servicios especiales				
Nota: Clasificación según tarifa de la empresa				

a/ Excepto cuando se indica expresamente otra unidad.

/2. Estructura

2. Estructura tarifaria

a) La tarifa portuaria debe ser el medio por el cual tanto el público como el personal del puerto reciben información sobre las reglas y reglamentos que rigen el uso de las facilidades portuarias y las tasas y cargos que ellos se aplican;

b) Es esencial que en la tarifa portuaria se consignen todas sus disposiciones para que las tasas, reglas y reglamentos puedan aplicarse imparcial y uniformemente como medio de compensar el puerto por los costos envueltos en el establecimiento y mantenimiento de sus facilidades y por la prestación de los servicios que ofrece;

c) El contenido o formato del pliego tarifario puede tener los siguientes acápites:

1. Explicación de términos;
2. Definiciones;
3. Reglas generales y reglamento; y
4. Cargos y explicaciones.

En la primera sección, explicación de términos, se da el significado de las palabras y frases que se usan generalmente en relación a las operaciones portuarias, tales como horas de trabajo, carga a granel, etc. En la de definiciones se establece el concepto de las facilidades de las terminales, por ejemplo: atracaderos. La sección de reglas y reglamentos prescribe las condiciones en que deben usarse las facilidades del puerto y debe conformar esta sección, con las leyes ordenanzas y otros reglamentos de interés público. Finalmente, la sección de cargos y explicaciones, contiene la lista de precios o tasas, debidamente clasificada, que se cobren por los servicios portuarios;

d) La tarifa debe ser clara, precisa, uniforme y fijada sobre unidades fácilmente medibles o determinables (tales como la tonelada métrica y el T.R.N.), que permitan a los clientes conocer previamente el costo total del servicio que les va a prestar el puerto;

e) La estructura tarifaria que llegare a implantarse no debe sufrir modificaciones, salvo razones muy especiales, pero sí la tarifa (niveles de precio) puede sufrir cambios, entre otras causas por alteración de los

/costos de

costos de los servicios. Estos cambios en la tarifa deben notificarse con suficiente antelación y deben ser lo menos frecuentes posible;

f) La contabilidad de costos de las terminales portuarias deben diseñarse con base en la estructura tarifaria escogida. La elaboración de la tarifa debe tener como fundamento los costos unitarios de los servicios que se ofrecen;

g) La estructura tarifaria en lo que corresponde a tasas debe comprender todos los servicios que pueda brindar la terminal portuaria, tratando en lo posible que los precios básicos establecidos cubran la mayor parte de los servicios normales y evitando así los sobrecargos de las terminales portuarias a los clientes;

h) Por medio de la tarifa, la autoridad administradora de un puerto debe recibir los ingresos suficientes para cubrir: i) los gastos de operación y mantenimiento; ii) otros costos de explotación como la depreciación, impuestos, etc.; iii) gastos generales de explotación; y iv) una rentabilidad suficiente para cubrir los intereses de las deudas, dividendos en el caso de empresas de capital privado y para las expansiones y mejoras de las instalaciones portuarias;

i) Un mismo servicio portuario puede tener diferentes niveles de tasas o precios, según el tipo de carga. Sin embargo, debe procurarse hacer grupos representativos y no subdividir innecesariamente la tarifa que complique la elaboración y control de la misma;

j) La primera básica división de los cargos portuarios debe ser hecha entre lo que corresponde a barcos y lo que corresponde a la carga; el primero lo paga el naviero y el segundo los importadores o exportadores. Otra clasificación de los servicios, es aquellos "normales" que deben tener una tarifa básica y que son prestados siempre y los "especiales" que son servicios dados por la terminal portuaria a solicitud del cliente. Las otras clasificaciones, especialmente en los servicios a la carga, serán por importación o exportación y por tipo de mercadería (carga a granel, combustibles y líquidos, carga general tipo X, etc.). A continuación se muestran las clasificaciones básicas de los servicios que brindan las terminales portuarias:

/Servicios

Servicios portuarios

Servicios a la carga
(normales)

a) Muellaje (uso del muelle por parte de la carga)

b) Manejo de carga (de bodegas o vehículos transporte al costado del barco y viceversa)

c) Bodegaje (incluye el desalmacenaje, depósito y cuidado de la carga, así como su entrega a los vehículos para su envío al consignatario)

(Especiales)

d) Mano de obra (no considerada en los servicios normales)

e) Remanejo de carga (movilización de la carga de un sitio de depósito a otro)

f) Alquiler de equipos

g) Pesaje

Servicios a las naves
(normales)

a) Acceso (derechos de puerto, protección de rompeolas, canales, farolaje, anclaje en bahía, etc.)

b) Uso del muelle (atraque y desatraque, amarre, anclaje, derecho de estar atracado en el muelle, limpieza muelle, etc.)

c) Pilotaje (cuando es obligatorio y se da a todos los barcos)

(Especiales)

d) Suministro de mano de obra (abrir escotilla, movilización de carga al barco, etc.)

e) Suministro de agua y electricidad

f) Alquiler de grúas fijas y otros equipos

g) Venta de madera, materiales, combustible, etc.

h) Remolcadores (cuando es opcional y podría incluir el pilotaje si también lo fuera)