

NACIONES UNIDAS

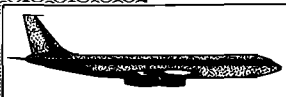


CEPAL

Nº 19

Noviembre de 1978

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



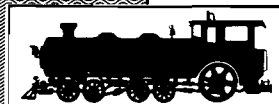
F



A

L

Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina



QUINTA CONFERENCIA PORTUARIA
INTERAMERICANA 1978

BIBLIOTECA

La V Conferencia Portuaria Interamericana, organizada por la OEA con la colaboración del Gobierno del Ecuador, se celebró en Guayaquil, Ecuador, entre el 13 y el 17 de noviembre. Asistieron a la reunión delegaciones de 20 países e invitados especiales de organismos internacionales.

Se establecieron dos comisiones. para examinar los diversos temas: la Comisión I, Operación portuaria, trató sobre Seguridad portuaria, Contaminación de las aguas y del medio ambiente y Movimiento de carga, y tuvo ante sí diez documentos de trabajo; la Comisión II, Administración y planeamiento portuarios, analizó 21 documentos relativos a Administración portuaria, Facilitación portuaria, Régimen de la Conferencia Portuaria Interamericana y Desarrollo portuario.

La Conferencia acordó elevar al Consejo Interamericano Económico y Social (CIES), y por su conducto a la Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos una serie de decisiones que contienen recomendaciones para los Gobiernos y el Comité Técnico Permanente. Se considera interesante reproducir las siguientes recomendaciones que se refieren a la facilitación:

“A los Gobiernos:

- i) “La Conferencia reitera a los países miembros la conveniencia de firmar y ratificar el Convenio de Mar del Plata por parte de los países que aún no lo han hecho, así como su efectiva aplicación”;
- ii) “Hasta tanto no entre en vigencia el Convenio de Mar del Plata, se insta a los gobiernos a:
 - a) Adoptar la documentación contemplada en el mismo y, de ser posible, incorporarla en sus respectivas legislaciones o disposiciones sobre el particular;
 - b) Tomar medidas conducentes para agilizar los trámites en la recepción de las naves, de manera que se permita la iniciación de las operaciones de carga y descarga antes de que la nave sea declarada en libre plática;
 - c) Que se estandarice el número de ejemplares de los documentos básicos que deben entregarse a las autoridades encargadas de la recepción y despacho de las naves;
 - d) En forma complementaria a la sugerencia de que una nave pueda iniciar sus operaciones de carga y descarga antes de que sea declarada en libre plática,

se sugiere que el capitán de la nave o su representante legal entregue los documentos necesarios para la recepción de la nave en las oficinas ubicadas en el recinto portuario, sin perjuicio de que las autoridades, en cualquier momento, puedan ejercer sus funciones de control a bordo;

- e) Que se adopte el sistema de información vía télex sobre la carga destinada al puerto, con el propósito de agilizar la planificación de las operaciones portuarias”.
- iii) “Se solicita también a los países miembros que presten su colaboración para la confección del manual de documentación naviera para los puertos de América Latina acordado entre el Programa de Transporte OEA/CEPAL y la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR)”.
- iv) “Que el Gobierno de cada país solicite a través de sus líneas navieras nacionales y/o estatales los criterios que sirven de base para la aplicación de los recargos que sobre ella ejercen las respectivas Conferencias a que pertenecen, a fin de fijar líneas de acción tendientes a reducir el congestionamiento y recargos portuarios”.

Al Comité Técnico Permanente:

- i) “Se recomienda la constitución de una Comisión que estudie la implementación, entre los países miembros, de un sistema de información de estadísticas portuarias ágil, uniforme y acorde con los recursos disponibles. Esta Comisión se preocupará de solicitar al IASI la recopilación de los sistemas estadísticos portuarios vigentes en los países miembros, así como los trabajos específicos sobre estadísticas portuarias elaborados por otros organismos internacionales”.
- ii) “Asimismo, al haberse tomado nota de la comunicación recibida de la XV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR, la Comisión procederá a la recolección y publicación sistemática de estadísticas pormenorizadas sobre movimiento internacional de contenedores en los países de la América Latina, con la colaboración de la ALALC, CEPAL e IASI”.
- iii) “Elaborar un proyecto de modelo de estructura tarifaria portuaria”.
- iv) “Que el Comité Técnico Permanente de Puertos establezca un grupo de trabajo que encare la realización de

los estudios a nivel interamericano sobre la incidencia del transporte multimodal en los puertos de la región y prepare a corto plazo un plan de acción" (se indican en la resolución los elementos que debería incluir).

- v) "Que el Comité Técnico Permanente de Puertos solicite a las instituciones regionales (SIECA, CEPAL, JUNAC,

ALALC) su colaboración a fin de aprovechar sus experiencias sobre transporte multimodal".

- vi) "Que el Comité Técnico Permanente de Puertos gestione y promueva asistencia técnica de países para el desarrollo de las actividades antes señaladas en materia de transporte multimodal".

SISTEMA DE REFERENCIAS DE ACCESO COMUN

El Grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE) ha venido estudiando desde 1972 la posibilidad de establecer un número único de referencia para cada transacción comercial internacional, que vincule la mercancía con los documentos y remplace, en lo posible, las demás indicaciones.

En su séptimo período de sesiones, realizado en febrero de 1978, el Grupo de trabajo acordó la siguiente recomendación sobre un Sistema de Referencias de Acceso Común (RAC), que la CEPAL ha traducido al español a solicitud del Secretario Ejecutivo de la CEPE a fin de darla a conocer a los interesados —gobiernos, importadores, exportadores, transportistas, empresas bancarias— en América Latina.

"RECOMENDACION:

1. Que las personas o entidades encargadas de realizar transacciones de comercio internacional en sus distintas etapas:
 - 1.1. Utilicen un Sistema de Referencias de Acceso Común (RAC), establecido de conformidad con las disposiciones que se exponen a continuación;
2. Que los gobiernos y los órganos nacionales para la facilitación del comercio:
 - 2.1. Promuevan la aceptación del Sistema de Referencias de Acceso Común, por ejemplo, a través de su adopción como elemento de información obligatorio o recomendado en los procedimientos nacionales, oficiales o privados, de documentación pertinentes, incluidas las series nacionales de documentos normalizados que se utilizan en el comercio internacional, en los mensajes de telecomunicaciones y, en lo posible, al colocar indicaciones en los envíos;
 - 2.2. establezcan, si ello fuere necesario, un sistema nacional centralizado para asignar, mantener actualizadas y proporcionar, lo antes posible, claves que identifiquen a exportadores e importadores;
 - 2.3. informen sobre las medidas adoptadas para poner en ejecución la presente Recomendación; y
 - 2.4. a la luz de la experiencia, estudien la posibilidad de adoptar un Sistema de Referencias de Acceso Común más completo, que incluya el máximo de las indicaciones de las RAC que pudiesen entonces determinarse y utilicen las RAC como medio de racionalizar las indicaciones anotadas en los bultos".

A continuación se transcribe un extracto de los antecedentes y principios que tuvo en visita el Grupo de trabajo de la CEPE para la creación de las RAC.

Antecedentes

1. En el campo del comercio internacional, las personas o entidades encargadas de cada etapa de la transacción, desde la colocación del pedido hasta la entrega de la mercancía (facturación, obtención del seguro, crédito o pago, transporte, despacho aduanero, etc.) establecen una serie de referencias diferentes que aparecen en los documentos y a veces también en los embarques.

2. Estas referencias suelen ocupar mucho espacio y pueden dar lugar a errores cuando se trasladan de un documento a

otro; su identificación toma bastante tiempo y a menudo no hay certeza de que la referencia necesaria haya sido citada en forma correcta. Además, en la práctica, el elevado número y la gran variedad de referencias utilizadas impiden vincular las indicaciones que aparecen en el envío con las diversas referencias consignadas en los documentos.

3. Aparte de estos inconvenientes —que surgen principalmente en relación con los sistemas tradicionales aplicados a los documentos— hay que tener presente que en muchas empresas y organizaciones de comercio exterior los sistemas tradicionales están siendo sustituidos aceleradamente por técnicas de procesamiento y transmisión electrónicos de datos. Los métodos electrónicos de procesamiento de datos hacen más necesario aún contar con una sola referencia, que sea fácil de identificar.

4. Teniendo presente estas consideraciones, el grupo de trabajo de la CEPE trató de establecer un NUMERO DE REFERENCIA UNICO DEL ENVIO, con la idea de reemplazar todas las indicaciones utilizadas por las personas y entidades participantes y, de esta manera, simplificar los procedimientos del comercio internacional evitando tener que citar varias referencias diferentes.

5. Las averiguaciones realizadas revelaron que a las personas y entidades encargadas de las diversas etapas de las transacciones comerciales internacionales les interesaba mucho reducir el número y variedad de las referencias que se utilizan en la actualidad. No obstante, la mayoría de ellas no estarían en condiciones de suspender la aplicación de sus propios sistemas de referencia al adoptarse un NUMERO DE REFERENCIA UNICO DEL ENVIO que reuniese los requisitos exigidos por todas las partes. En estas circunstancias —y teniendo presente la extensión que tendría un número de esta naturaleza —se sugirió introducir el SISTEMA DE REFERENCIAS DE ACCESO COMUN (RAC). Este sistema se asemeja al método "su referencia/nuestra referencia" que utilizan dos personas o entidades en su correspondencia, con la diferencia que las RAC deberían ser utilizadas por todos aquellos que participan en una transacción comercial internacional.

6. El sistema de las RAC permite que las personas o entidades participantes mantengan sus sistemas de referencia internos, cuando ello sea necesario, sin tener que proporcionar a los demás más información que la REFERENCIA DE ACCESO COMUN que, en lo posible, sería la única indicación que aparecería en los documentos y en los mensajes.

7. Para lograr plenamente el objetivo de simplificación a través de la reducción del número de referencias, se estimó importante que las RAC contengan tan solo aquellos datos que tradicionalmente se consignaban en los documentos comerciales o se incluyen en los mensajes de telecomunicaciones. Los datos deberían estructurarse de tal manera que las RAC sean fáciles de reconocer, normalizar y servir de nexo con el sistema de referencia interno de cada interesado.

8. A continuación se reseñan el alcance, campo de aplicación y principios relativos a la creación del sistema RAC.

Alcance y campo de aplicación del Sistema de Referencia de Acceso Común

9. Las REFERENCIAS DE ACCESO COMUN serían empleadas por las personas y entidades encargadas de las

distintas etapas de las transacciones comerciales internacionales como referencia que puede utilizarse en común y como nexo con los sistemas de referencia internos. En lo posible, las RAC establecidas con arreglo a los principios que figuran a continuación deberían ser la única información que aparezca en los documentos y en los mensajes relacionados con una transacción determinada. También puede aparecer en los bultos.

Principios para la creación de un sistema de RAC

10. Las REFERENCIAS DE ACCESO COMUN consisten en tres datos, como se indica a continuación:

1, 2, 3A

o bien

4, 5, 6Y

El exportador elige entre la alternativa (1, 2, 3A) o la segunda (4, 5, 6Y).

Alternativa 1

- 1 corresponde al código ISO del país del exportador;
- 2 corresponde a la clave identificadora del exportador;
- 3 corresponde al número de serie (o identificador de la transacción) proporcionado por el exportador;
- A es un sufijo que indica que el exportador ha dado una RAC.

Alternativa 2

- 4 corresponde al código ISO del país del importador;
- 5 corresponde a la clave identificadora del importador;

- 6 corresponde al número de serie (o identificador de la transacción) proporcionado por el importador;
- Y es un sufijo que indica que el importador ha dado una RAC.

11. *Datos 1 y 4.* De acuerdo con la Recomendación 3 del Grupo de Trabajo de la CEPE, deberá utilizarse el Código de países ALFA-2 de la norma internacional ISO 3166.

12. *Datos 2 y 5.* Estas claves deberían permitir identificar en forma única al exportador o importador. El número de símbolos de la clave debería mantenerse en el mínimo; pueden ser alfabéticos, numéricos o una combinación de ambos. De conformidad con el párrafo 2 de la presente recomendación, la singularidad de las claves debería estar garantizada en el país.

13. *Datos 3 y 6.* Después de los números de serie incluidos como datos 3 ó 6 de las RAC debería anotarse otro número separado del principal por una barra vertical, a fin de identificar pedidos parciales o embarques parciales.

14. *Los sufijos A e Y de los datos 3 y 6.* Las letras A e Y sirven para identificar al iniciador de las RAC e indican si éstas se refieren al exportador (A) o al importador (Y).

Ejemplos:

Primer ejemplo: CS1242-39185A/14. Empresa checoslovaca (CS) 1242 que actúa como exportadora (A) del envío 39185, envío parcial número 14.

Segundo ejemplo: FIABC-58193Y. Empresa finlandesa ABC que actúa como importadora (Y) del pedido 58193.

XV ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR

Entre el 7 y el 10 de noviembre se llevó a efecto en Viña del Mar, Chile, la XV Asamblea general ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) con asistencia de numerosos delegados de empresas navieras asociadas de Argentina, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay, Perú y Uruguay, así como de observadores de diversos países y de organismos internacionales intergubernamentales y privados del sector transporte.

Los participantes debatieron temas de alto interés para la región, expuestos por expertos en sus respectivas materias: el Convenio de transporte marítimo de mercancías (Reglas de Hamburgo); el empleo de contenedores en América Latina; el desarrollo del transporte marítimo latinoamericano y las necesidades de comunicación y capacitación; la contaminación del mar por derrames de hidrocarburos y las medidas preventivas para su minimización; y las políticas de fomento de las marinas mercantes.

La Asamblea de ALAMAR aprobó, entre otras, las siguientes resoluciones que se estiman de interés para los lectores del *Boletín FAL*:

Acuerdo sobre estadísticas de movimiento de contenedores

“La XV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR,

Considerando:

Que el Directorio, por acuerdo adoptado en sesión de 4 y 5 de julio de 1972, decidió dejar pendiente “hasta tanto no se cuente con una buena base estadística” el estudio integral sobre transporte de contenedores en los países de la ALALC que se había decidido efectuar en conjunto con la ALALC y con la asistencia financiera del BID;

que, a pesar del tiempo transcurrido, no se ha avanzado por parte de otros organismos en la recolección de estadísticas de transporte internacional en la región, mientras que el desarrollo alcanzado en el empleo de contenedores hace imperativo reunir las informaciones sobre ese tráfico como paso previo para retomar tan pronto como sea posible dicho estudio,

“ACUERDA:

Encomendar a la Secretaría Ejecutiva que obtenga de las empresas navieras asociadas las estadísticas correspondientes al empleo de contenedores en sus naves;

que solicite de las autoridades y empresas portuarias de los países de la ALALC información pormenorizada sobre tráfico de contenedores en sus respectivos puertos; y que publique periódicamente las estadísticas que recoja sobre la materia y cualquier otra información complementaria”.

Acuerdo sobre solicitud a la V Conferencia Portuaria Interamericana

“La XV Asamblea General Ordinaria de ALAMAR,

Considerando:

Que el avance de las nuevas tecnologías en el transporte hace indispensable contar con informaciones completas, oportunas y fehacientes sobre el movimiento de mercancías en los puertos de América Latina que permitan servir de base a la toma de decisiones, tanto de los armadores con respecto a la adquisición de contenedores y de los buques apropiados para transportarlos, cuanto de parte de las empresas portuarias en relación a sus proyectos de instalaciones y equipos adecuados al tráfico, y de las autoridades gubernamentales en lo que atañe a su política de transporte, incluyendo la adecuación de las obras de infraestructura terrestre necesarias y de las disposiciones institucionales atinentes,

“ACUERDA:

Solicitar a la V Conferencia Portuaria Interamericana (Guayaquil, 13 al 17 de noviembre de 1978) que considere la conveniencia de adoptar una resolución recomendando al Instituto Interamericano de Estadística (IASI) que, con la colaboración de la ALALC, la CEPAL y demás organismos

regionales que corresponda, proceda a la recolección y publicación sistemática de estadísticas pormenorizadas so-

bre movimiento internacional de contenedores en los países de América Latina".

PUBLICACION DE NACIONES UNIDAS ESPECIALIZADA EN TRANSPORTE

A partir de agosto último ha empezado a editarse *Transport Newsletter*, una publicación semestral en inglés preparada por la secretaría de las Naciones Unidas en su sede de Nueva York. Su objetivo es mantener al día a los lectores sobre las más importantes actividades, estudios recientes, conferencias y reuniones profesionales, así como sobre políticas de transporte. Además, suministrará información sobre proyectos de asistencia técnica en materia de desarrollo de los transportes, ya sean auspiciados por las Naciones Unidas u otros programas internacionales.

La nueva publicación se distribuirá gratuitamente a las personas, instituciones y bibliotecas que se interesen en este tema, quienes deberán solicitar ser incluidas en la lista de distribución a:

Transport Newsletter
Department of International Economic and Social
Affairs
United Nations Secretariat
New York, N.Y., 10017, U.S.A.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- El 6 de septiembre de 1978 entró en vigor la Convención sobre seguridad de los contenedores, aprobada por la Conferencia OCMI/Naciones Unidas en 1972. Sin embargo, el control de las placas de aprobación de seguridad no empezará a regir hasta 1982, por recomendación unánime del Subcomité de Contenedores y Cargas de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental. Esta decisión se adoptó por razones prácticas, ya que hasta ahora solamente 12 Estados son partes contratantes de la Convención, entre los cuales no figuran la mayoría de los países cuyas empresas poseen los dos millones de contenedores que existen actualmente. Por consiguiente sería un problema exigir las placas de reconocimiento que deben ser aprobadas por los gobiernos o las sociedades clasificadoras autorizadas y que indican que los contenedores reúnen las características requeridas por la Convención. Se espera que en 1982 las grandes naciones que prestan servicios de transporte de carga utilizando estos instrumentos hayan ratificado la Convención y sea factible cumplir el requisito señalado. (*IMCO News*, Londres, No 2, 1977).
- La Convención sobre la señalización vial entró en vigencia el 6 de junio de 1978, de acuerdo con las estipulaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la circulación por carretera celebrada en Viena en octubre/noviembre de 1968. Esta convención establece

un sistema internacional uniforme de señales viales, de reglamentación, de advertencia de peligro y de información, marcas viales y símbolos. Curiosamente, la convención ofrece dos opciones para el signo "Alto" ("Pare"): la primera es la señal octogonal que se usa en Norteamérica; la segunda, de origen europeo, es el símbolo circular con un triángulo invertido. Una de estas señales debe ser escogida por cada Estado Contratante y se recomienda la adopción de una reglamentación regional uniforme.

NOTICIAS QUE CAUSAN SATISFACCION

El Gobierno Federal de Brasil ha creado un grupo interministerial —la Comisión Coordinadora de Implantación y Desarrollo del Transporte Intermodal (CIDETI)— a fin de realizar un estudio conjunto que persigue "el mejoramiento de la eficiencia de todo el sistema de transporte".

Según su Presidente, Comandante José Carlos Franco de Abreu, la CIDETI ha propuesto, entre otras medidas que cuentan con la aprobación del Gobierno, la eliminación del cobro de honorarios consulares, la supresión en las tarifas del porcentaje correspondiente a la contribución patronal al fondo de bienestar social y la reglamentación del transporte unitarizado de cargas. (*Gazeta Mercantil*, Río de Janeiro, 19 septiembre 1978).



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago—Chile

Unidad de Composición

78-11-2719
(Offset)

XXX ANIVERSARIO

IMPRESO
VIA AEREA

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

