



CODIGO DE PUERTOS Y LOCALIDADES

Según se informó en el *Boletín FAL* Nº 30 de octubre último, el Grupo de trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional, de la Comisión Económica para Europa (CEPE) aprobó en su decimosegunda sesión, celebrada en Ginebra del 22 al 26 de septiembre de 1980, una recomendación sobre el empleo del Código de Puertos y Localidades de las Naciones Unidas (*United Nations LOCODE*).

A continuación se transcribe una traducción libre del texto inglés de dicha recomendación:

"En su tercera sesión, llevada a cabo en octubre de 1972, el Grupo de Expertos sobre Procesamiento y Codificación Automática de Datos acordó incluir en su programa de trabajo las siguientes tareas:

'Preparar códigos para puertos, transportistas y nombres de buques y tipos de transporte'.

La Cámara Marítima Internacional tomó a su cargo el trabajo preliminar sobre esta materia, el que fue dividido en seguida en tres temas. Como primer punto, se preparó una lista provisional de puertos previa consulta con la Asociación Portuaria Internacional (IAPH). Al mismo tiempo, se realizaron contactos con la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), que tenía en estudio un proyecto similar.

En su decimoprimer sesión celebrada en septiembre de 1975, el Grupo de Expertos consideró la necesidad de contar con un código de amplio alcance que incluya todos los lugares donde las mercancías están sujetas a control aduanero, por lo que fue incorporada al programa de trabajo la siguiente tarea:

'Establecer la necesidad de designar varias localidades en que se desenvuelve el comercio exterior (ciudades, puertos, aeropuertos, cruces fronterizos, terminales, etc.) con miras a la creación de los códigos correspondientes'.

Se solicitó a la secretaría que prosiguiera esta tarea, la que desde entonces se ha combinado con el problema original de crear un código para nombres de buques.

Luego de nuevas consultas con la Comisión Económica para América Latina (CEPAL), con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (ESCAP) y con la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), la secretaría presentó proposiciones para un programa de acción destinado a la elaboración de un código que fue aceptado por el Grupo de Expertos en su decimoquinta

Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina

de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional, órgano subsidiario de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, y adoptado en su decimosegunda sesión realizada el 26 de septiembre de 1980.

Recomendación

El Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional,

Consciente de la necesidad de crear un sistema de códigos aceptado internacionalmente para representar los nombres de ciertas localidades de interés para el comercio y el transporte internacional;

Considerando que el sistema de códigos debe estar basado en los códigos Alpha-2 para la representación de nombres de países, adoptado en la Norma Internacional ISO 3166 y recomendado por el Grupo de Trabajo en octubre de 1974;

1. *Recomienda* que el sistema alfabético de código de cinco letras descrito más adelante sea empleado a los fines del comercio internacional para designar localidades cuando haya necesidad de la designación alfabética para representar los nombres de puertos, aeropuertos, terminales interiores de carga y otras localidades donde tenga lugar el control aduanero de mercancías, o en otros casos propuestos por los Gobiernos;
2. *Invita* a los Gobiernos a transmitir listas de entidades con sus asignaciones de códigos de acuerdo con los criterios establecidos y a asegurar que cada lista nacional sea permanentemente actualizada y comunicada a la Secretaría de las Naciones Unidas, responsable del mantenimiento del sistema de códigos;
3. *Solicita* a la Secretaría que establezca, en cooperación con otras organizaciones interesadas, un mecanismo para el mantenimiento continuo del sistema de códigos, y proporcione, cada cierto tiempo y a través de los medios comunes de información, versiones actualizadas del código."¹

¹ TRADE/WP.4/R.101, 23 de julio de 1980, TRADE/WP.4/

III CONFERENCIA TECNOLÓGICA DEL CONTENEDOR

La Tercera Conferencia Tecnológica del Contenedor, organizada por *Cargo Systems Conferences*, se realizó en Londres entre el 18 y el 20 de noviembre último, con asistencia de más de 800 participantes de 42 países, incluidos Brasil, Chile, Haití y México. Tomaron parte activa en ella representantes de todos los sectores interesados en la operación, mantenimiento, diseño y fabricación de contenedores.

La exposición general sobre la demanda y oferta de contenedores en el mundo estuvo a cargo de Hans-Jacob Kruse, presidente de Hapag-Lloyd, en tanto que el análisis regional del comercio y desarrollo de la contenerización fue realizado por Walter Kieselhorst, Gerente de la División de Proyectos de HPC Hamburg Port Consulting, Ross Robin-

son, de la División de Transporte Marítimo de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (ESCAP) y Tomás Sepúlveda Whittle, Consultor del Programa de Transporte OEA-CEPAL.

Otros relatores se refirieron a las necesidades de la industria, a los diferentes tipos de unidades unitarizadas y sus perspectivas —como los contenedores plegables, los tanques y los contenedores aéreos— así como a cuestiones relativas a las patentes, nuevos adelantos en tecnología de la temperatura, planes de protección contra daños, reparación y reacondicionamiento de contenedores y su control y consecuencias que para los cambios institucionales acarrea el uso intensivo de las unidades de carga.

XVI ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAF

La Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) celebró su XVI asamblea general ordinaria en Lima, del 3 al 7 de noviembre de 1980. Participaron en ella representantes de Ferrocarriles Argentinos, Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia, Red Ferroviaria Federal S.A. de Brasil, Ferrovía Paulista S.A., de Brasil, Ferrocarriles Nacionales de Colombia, Ferrocarriles de Cuba, Empresa de los Ferrocarriles del Estado de Chile, Ferrocarriles Nacionales de México, Dirección General de Ferrocarriles en Operación de México, Ferrocarril de Nicaragua, Ferrocarril Presidente Carlos A. López de Paraguay, Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú, Administración de Ferrocarriles del Estado del Uruguay e Instituto Autónomo de la Administración de Ferrocarriles del Estado de Venezuela. Además, concurrieron miembros adherentes y observadores de numerosas entidades industriales, comerciales, financieras y técnicas y de la Red Nacional de Ferrocarriles de España (RENFE), así como delegados de la CEPAL, INTAL, BID, Banco Mundial, OEA, Junta del Acuerdo de Cartagena, Corporación Andina de Fomento, Asociación de Industriales Latinoamericanos (AILA), Confederación de Organizaciones Turísticas de la América Latina (COTAL), Congreso Panamericano de Ferrocarriles y Comisión Ferroviaria Argentino-Boliviana.

A la sesión inaugural asistió el Presidente de la República del Perú, Excelentísimo Sr. Fernando Belaúnde Terry, quien destacó, entre otros conceptos, el importante papel que le corresponde al ferrocarril en un sistema de transporte en que la integración entre los diferentes medios es primor-

dial para que la comunidad reciba este fundamental servicio al menor costo.

Entre las resoluciones aprobadas cabe mencionar aquellas en que se acordó agradecer al BID y a INTAL su participación en el estudio titulado "La industria ferroviaria latinoamericana. Análisis de integración sectorial", y a la CEPAL y Banco Mundial sus aportes para la realización del Proyecto Conjunto ALAF-BIRF-CEPAL sobre cooperación entre empresas ferroviarias asociadas, en materia de sistemas de información. La CEPAL, por su parte, hizo entrega del documento *Sistemas de información para la gestión operativa de terminales de carga* (E/CEPAL/G.1135). En relación con este proyecto se aprobó la realización de un Seminario sobre sistemas de información operacional y de control de gestión, que se llevará a cabo en el curso de 1981 en Santiago de Chile con el auspicio de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado y la organización de la CEPAL.

Se informó sobre los avances alcanzados en el proyecto de Facilitación del Transporte Internacional por Ferrocarril (TIF) y se aprobó una resolución por la que se encarga al Secretario General de la ALAF la celebración de una reunión de los ferrocarriles de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay destinada a analizar los resultados del proyecto TIF y elaborar un programa de acciones concretas de facilitación para ser ejecutado conjuntamente por las distintas empresas ferroviarias.

Finalmente, se acordó aceptar la propuesta brasileña para que la XVII asamblea general ordinaria se celebre en ese país.

XVII ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR

La decimoséptima asamblea general ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) se llevó a cabo en la ciudad de Cartagena, Colombia, entre el 4 y el 7 de noviembre recién pasado, con asistencia de representantes de empresas navieras asociadas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, México, Paraguay y Venezuela.

Como en otras oportunidades, en esta ocasión se efectuó un ciclo de charlas de interés para el sector empresarial. Entre los temas abordados figuraron un examen del Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, la privatización de los puertos, y el tráfico de los contenedores en Brasil y Perú.

Al tratar sobre la privatización portuaria, Rodolfo García Sánchez, Gerente General de la Cámara Marítima de Chile, hizo presente que el término puede implicar diversos

los puertos, o la dirección general de un puerto. Aclaró que, el criterio adoptado en su institución es que, "la competencia debe lograrse en el interior de los puertos privatizando la operación portuaria con exclusión de estadía y atraque", y que "la privatización de la operación y la autonomía e independencia de cada puerto son elementos básicos para una mayor eficiencia. Este concepto no significa necesariamente traspaso de la propiedad de la infraestructura, la cual puede ser estatal, regional, municipal o privada. La forma que ésta adquiere depende justamente de las necesidades y requerimientos de cada región o zona. En esta materia el mundo enseña que no existen ortodoxias".

A raíz de esta exposición, la asamblea de ALAMAR adoptó el siguiente acuerdo en materia portuaria:

"Sugerir a los Gobiernos nacionales de las empresas que integran ALAMAR:

- puertos, entregando éstas a personalidades directamente vinculadas a la región servida por cada puerto;
- b) Que la participación en la administración de los puertos de empresarios con intereses en la eficiencia de las operaciones portuarias es indispensable para imprimirle a la gestión de éstas un estilo comercial estable;
- c) Que es necesario, desde el punto de vista de la eficiencia portuaria, que la operación correspondiente a servicios a la nave atracada, estiba, carga y descarga, almacenamiento, recepción y entrega de las mercade-

rías, sea atribución exclusiva de los armadores, sin intervención de las administraciones portuarias o del personal de los puertos”.

Durante la asamblea se eligió nuevo Vicepresidente Ejecutivo de ALAMAR a Carlos F. Negri (Argentina), en reemplazo de Enrique Olsen, quien renunció después de desempeñar dicho cargo desde 1972, y se designó Secretario General de la Asociación a Julio C. Amarelle, que era Secretario Administrativo de ALAMAR.

ARGENTINA ELIMINA ARANCEL CONSULAR Y GRAVAMENES SOBRE FLETES MARITIMOS

“El 10 de julio último, el Ministro de Economía de la República Argentina, doctor José Alfredo Martínez de Hoz, anunció la aplicación de una serie de medidas que, por su naturaleza, constituyen el inicio de una nueva etapa en el desarrollo del programa económico inaugurado en abril de 1976. Las modificaciones de carácter impositivo, tarifario, arancelario y financiero y la combinación de los efectos que, se espera, habrán de producir, tienden a acentuar la reducción de costos de los bienes y servicios producidos en el país”.

Entre los gravámenes que se eliminan o se incorporan total o parcialmente al arancel de importación, y que se relacionan con el comercio y el transporte figuran los siguientes:

- “1) Tasa por servicio de estadística del 1% para las exportaciones y del 3% sobre las importaciones (art. 132 de la Ley de Aduana, texto ordenado en 1962 y sus modificaciones);

- 2) Arancel consular del 3% sobre las importaciones (art. 1º de las Leyes 11 250 y 13 997, texto ordenado en 1952; art. 3º, título IV, apartado 10 del Decreto 8 752/72):

El Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto proyecta derogar el procedimiento de la intervención consular en las facturas de importaciones;

- 3) Gravamen sobre fletes del transporte marítimo del 2% a la exportación y del 12% sobre la importación y 10% sobre el valor de la prestación de servicios consulares a puerto (art. 1º, inciso 2º de la Ley 19 870).”

Extractado del artículo titulado “Se inició una nueva etapa en la aplicación del programa económico”, *Información Económica de la Argentina*, N° 109, publicación de la Dirección Nacional de Prensa y Publicaciones Económicas del Ministerio de Economía de la Nación, septiembre de 1980).

PUBLICACIONES DE INTERES

- La publicación *Development Forum Business Edition*, de la División de Información Económica y Social del Departamento de Información Pública de las Naciones Unidas, aparece quincenalmente y proporciona información acerca de diversos proyectos que requieren la participación del sector privado. El precio de la suscripción anual es de 170 dólares y su envío puede solicitarse a: Development Forum Business Edition, Subscription Dept., United Nations, CH 1211 Geneva 10, Suiza.
- La Organización de Aviación Civil Internacional ha publicado recientemente la quinta edición del *Léxico de la OACI, Volumen I: Vocabulario*, en cuatro idiomas: inglés, francés, español y ruso. Su número de venta es 990107 y su precio, 15 dólares. Los pedidos pueden hacerse a: International Civil Aviation Organization, ICAO, Box 400, Montreal, PQ, H3A 282, Canadá.
- La Organización Internacional de Normalización (ISO) ha puesto en circulación una nueva edición —la tercera— de la guía *ISO General terms and their definitions concerning standardization and certification*, que contiene cerca de cien definiciones de términos y conceptos. La dirección de la ISO es International Organization for Standardization, 1 Rue de Verembe, CH-1211 Geneva 20, Suiza.
- La Cámara Internacional de Comercio ha editado últimamente un folleto, preparado con la colaboración de The Baltic and International Maritime Con-

the Prevention of Maritime Fraud e identificada con el N° 370, se pueden solicitar a ICC Services S.A.R.L., 38 Cours Albert Ier, 75008 París, al precio de 25.00 francos franceses cada una.

- La Asociación Nacional de Armadores del Ecuador (ASONAR) ha empezado en octubre de 1980 la publicación mensual de su *Boletín Informativo*, cuyos objetivos, según reza su editorial, son servir de portavoz del pensamiento de la Asociación y seguir coadyuvando al floreciente desarrollo que ha experimentado la Marina Mercante Nacional.
- *Cargo Systems* ha dado a luz recientemente un volumen que contiene los trabajos presentados durante la Conferencia sobre operación de contenedores y transporte marítimo, organizada por *Cargo Systems* y el Consejo Europeo de Embarcadores (European Shippers' Councils) y realizada en noviembre de 1979 en Amsterdam. Se trata del libro *Container operations & Shipping Conference*, que está a la venta al precio de £ 50.00 el ejemplar (vía marítima) en CS Publications Ltd., McMillan House, 54 Cheam Common Road, Worcester Park, Surrey KT4 8RJ, Inglaterra.
- Un nuevo informe sobre la oferta y la demanda de transporte marítimo en los sectores de buques-tanque, graneleros y cargueros de carga general, bajo el título de *Balance in Maritime Sectors (1980)*, ha sido editado últimamente por B & W Diesel AS. Su precio es de £ 50.00 el ejemplar y puede solicitarse por correo a B & W Diesel AS, Market Development

Siguiendo con nuestra columna iniciada en el *Boletín FAL* N° 29, de agosto de 1980, se proponen a continuación un nuevo conjunto de preguntas y respuestas sobre el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los *Cuadernos TIR*.

¿Qué hay que hacer para que pueda funcionar el Sistema TIR en un país, y quién debe hacerlo?

1. Al Gobierno del país le compete:
 - Formular el documento de adhesión al Convenio TIR dirigido al Secretario General de las Naciones Unidas y presentado a dicha Secretaría General;
 - Preparar los instrumentos aduaneros necesarios para realizar las operaciones del tráfico TIR y su control;
 - Preparar los instrumentos técnicos necesarios para efectuar la inspección de los vehículos, semirremolques y contenedores.
2. A las empresas de transporte les cabe la responsabilidad de constituirse en una asociación nacional garante, y en esa calidad tomar las siguientes medidas:
 - Celebrar un acuerdo y un acta de garantía en que se compromete ante la Administración Nacional de Aduanas a garantizar solidariamente hasta por la suma de 50 000 dólares (o su

equivalente en moneda del país), los créditos por concepto de suspensión de los derechos e impuestos de importación o exportación que dicha Administración conceda a las personas que importen, exporten o transiten mercaderías al amparo de un *Cuaderno TIR* expedido por la asociación nacional garante o por otra organización afiliada a la IRU;

Formalizar un contrato de garantía con una compañía de seguros mediante el cual ésta se comprometa a servirle de fiadora ante la Administración Nacional de Aduanas hasta la suma de 50 000 dólares (o su equivalente en moneda del país) por toda reclamación de la Administración de Aduanas contra las personas que importen o exporten mercancías o las transporten en tránsito al amparo de un *Cuaderno TIR* expedido por la asociación nacional garante o por otra organización miembro de la IRU; Formalizar un acta de compromiso y organizar la petición, recepción, expedición, control y pago de los *Cuadernos TIR*, con la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU); Examinar y verificar la solvencia de las empresas de transporte, con los transportistas que deseen hacer uso del sistema.

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCIÓN

- El Gobierno de México ha abolido el impuesto de 2.2% a los fletes, y ha dispuesto que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) de 10% no se aplique a los fletes. (*BIMCO Weekly Circular* N° 32, 6 de agosto de 1980).
- La publicación bimestral de The Baltic and Interna-

tional Maritime Conference, *BIMCO Bulletin* en su número V-1980, reproduce los acápites correspondientes a los documentos exigidos para la recepción y despacho de naves en Chile, Ecuador y Perú de la versión en inglés del *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina*, preparado por el Programa de Transporte OEA-CEPAL.

NOTICARIO DE FACILITACION

- La Administración del Puerto de Valparaíso, ante el notable aumento de los contenedores que allí se descargan, ha dispuesto la implantación de un formulario único denominado "Relación de descarga de contenedores cargados". Este formulario, adoptado de acuerdo con la Cámara Marítima de Chile, servirá para agilizar el control de los sitios especiales destinados al depósito de dichos módulos.
- La Empresa Portuaria de Chile ha implantado desde el

1º de septiembre de 1980 el Sistema Documental Unico Portuario (DPU), que tiene por objeto centralizar todos los procesos relativos a la recepción física o documental de la mercancía, provenientes de la descarga directa e indirecta. El nuevo sistema contribuye a una mejor expedición de la carga y en consecuencia contribuye a disminuir la estadía de las naves en los puertos. (Cámara Marítima de Chile, circular N° 80, 29 de octubre de 1980).



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago-Chile

Unidad de Composición
80-12-2840

(Offset)

01485:FAL

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

