



## REUNION DE EXPERTOS EN FACILITACION DE SUDAMERICA

En cumplimiento de la resolución 390 (XVII), de la CEPAL, ésta ha convocado a la Reunión de Expertos en Facilitación del Comercio y Fortalecimiento Institucional del Transporte Internacional para los países de Sudamérica, que se llevará a cabo en su sede de Santiago de Chile, del 16 al 20 de marzo de 1981. Como se informó en el *Boletín FAL* No 29, de agosto de 1980, la reunión respectiva para los países centroamericanos se celebró en la Ciudad de Guatemala, del 5 al 8 de agosto, en la sede de la Secretaría Permanente del Tratado General de Integración Centroamericana (SIECA). La Reunión en Santiago, que cuenta también con el auspicio de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), tendrá los siguientes propósitos:

- “a) Identificar los principales problemas relacionados con la facilitación del comercio y el fortalecimiento institucional del transporte internacional que confrontan los países de Sudamérica;
- “b) Establecer prioridades y sugerir medidas que puedan contribuir a la superación de dichos problemas por parte de los países; y
- “c) Asistir a las secretarías de la CEPAL y de la JUNAC a diseñar y llevar a cabo un programa de acción permanente en materia de facilitación del comercio y fortalecimiento institucional del transporte”.

La CEPAL ha preparado los siguientes documentos básicos que contribuirán a apoyar las deliberaciones de los expertos durante la reunión: “Líneas generales para estable-

cer un programa de facilitación y de fortalecimiento institucional del transporte en los países de América del Sur” (E/CEPAL/L.237) y “Una evaluación de algunos aspectos institucionales del transporte fluvial en la Cuenca del Plata” (E/CEPAL/R.244/Add.1).

Se ha invitado a participar en este encuentro, a título personal y no como representantes de sus países, a especialistas de Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, así como también a observadores de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), el Sistema Económico Latinoamericano (SELA), la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), la Corporación Andina de Fomento (CAF), el Instituto para la Integración de América Latina (INTAL), el Comité Intergubernamental Coordinador de los países de la Cuenca del Plata y a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), la Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor por Carretera (ALATAC), la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI), y el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana (IEMMI), además de algunos organismos nacionales vinculados a las esferas del transporte y del comercio de los países de la región.

Posteriormente, en el curso del primer semestre del presente año, se llevará a cabo la tercera reunión sobre la materia, correspondiente a la zona del Caribe.

## LA CONVENCION DE TONELAJE DE LA OCMi ENTRA EN VIGOR

Con la reciente ratificación por Japón de la Convención internacional sobre medición del tonelaje de buques, será posible que entre en vigor la más importante reforma introducida al sistema empleado para calcular el tonelaje de las naves mercantes.

La Convención, adoptada por la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI) en 1969, ha sido ratificada por 44 países que en conjunto poseen marinas mercantes que representan el 72% del total mundial de tonelaje de registro bruto. La Convención entrará en vigencia el 18 de julio de 1982.

un sistema universal sobre esta materia. En la actualidad existen varios sistemas para calcular el tonelaje de las naves y aunque todos derivan del método creado en 1854 por George Moorsom, del Consejo Británico de Comercio, presentan considerables diferencias entre sí.

El cálculo del tonelaje se emplea en transporte marítimo para muchos propósitos, como la determinación de tarifas portuarias, tasas de pilotaje, derechos de canal, primas de seguros, y niveles de tripulación, así como toda clase de estadísticas marítimas y la aplicación de acuerdos internacionales, como la Convención de Ginebra sobre el tonelaje de buques mercantes.

## DEFINICIONES DE TIEMPO DE PLANCHA EN CONTRATOS DE FLETAMENTO

The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO), el Comité Marítimo Internacional (CMI), la Federación de Asociaciones Nacionales de Corredores y Agentes Marítimos (FONASBA) y el Consejo General Marítimo Británico (GCBS), han preparado definiciones de palabras y frases comúnmente usadas en los contratos de fletamento, para aludir a los términos relacionados con el tiempo de plancha. Las definiciones, tituladas *Charterparty Laytime Definitions 1980* pueden ser adoptadas en forma voluntaria. Si un armador o fletador desea incorporar algunas o todas las definiciones, puede hacerlo agregándolas al contrato de fletamento e insertando en el mismo la cláusula correspondiente.

Como es sabido, continuamente se presentan controversias acerca del significado de palabras y frases utilizadas

en los contratos de fletamento y a menudo esas disputas llevan a diversas interpretaciones dentro de una misma jurisdicción y entre jurisdicciones diferentes, por lo que el contrato de fletamento, que es un documento de carácter internacional, suele ser objeto de incertidumbre y de falta de claridad y de uniformidad.

Según los organismos patrocinantes, la disponibilidad de dicha lista de definiciones en el momento de la negociación limitará a un mínimo la ocasión para disputas y por lo tanto, contribuirá a reducir los gastos legales y a rebajar los costos de operación de armadores y fletadores. Una muestra de las definiciones puede obtenerse en forma gratuita escribiendo a cualesquiera de los cuatro organismos participantes. (BIMCO Special Circular N° 2, Copenhague, 14 de enero de 1981.)

## CONVENIENCIA DE UTILIZAR CONTENEDORES PARA TRANSPORTAR CAFE Y TABACO

- Se ha llegado a la conclusión de que, aunque es más barato transportar entre dos puertos el café ensacado que en contenedores, resulta más ventajoso este último sistema si se tiene en cuenta el costo total del transporte entre el punto de origen y de destino del producto. Esta conclusión se deduce de un estudio realizado por la empresa transportadora norteamericana Moore McCormack Lines, que invertirá dos millo-

nes de dólares en el puerto de Santos, Brasil, para la exportación de café en contenedores. (*Portos e Navios*, Rio de Janeiro, diciembre de 1980.)

- Por otra parte, experiencias efectuadas por un armador holandés, KHLM, indican que el tabaco brasileño soporta perfectamente el transporte en contenedores, a condición de que la humedad no sobrepase el 14%. (*Informativo ALAMAR*, N° 266, Montevideo, 1980.)

## PUBLICACIONES DE INTERES

- El Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM) ha venido editando las normas del Comité Panamericano de Normas Técnicas (COPANT), que pueden adquirirse en la sede del IRAM, Chile 1192, 1098 Buenos Aires, Argentina.
- La firma de consultores marítimos H.P. Drewry ha editado últimamente, entre muchos otros, dos estudios que parecen ser de interés para los lectores del *Boletín FAL*. El primero, *The Growth of Steam Coal Trade*, examina en 138 páginas la situación presente y futura del tráfico mundial del carbón, pronosticando que pasará de 51 millones de toneladas en 1980 a 110 millones en 1985 y a 215 millones al final del decenio. El otro estudio, *Status of Deep-Sea Ro/Ro Services*, pasa revista al estado actual de los servicios de autotransbordo, sus características y sus perspectivas. El precio de cada uno de estos libros es de £ 95.00 y pueden ser solicitados directamente a HPD

*Shipping Publications*, 34 Brook Street, London, W1Y 2LL, England.

- *Seatrade Publications Ltd.* ha publicado recientemente la segunda edición de su guía marítima latinoamericana, titulada *Latin American Shipping 1980*, que contiene interesantes artículos sobre temas tales como: el transporte marítimo en América Latina; la lucha de los buques de línea por mejorar su participación; el aumento de la flota por mejorar su participación; el aumento de la flota por mejorar su participación; etc. La misma editorial ha iniciado la publicación de una revista sobre la situación y organización del transporte marítimo en los países de la región, que comprende la relación de los armadores nacionales, el tonelaje de sus barcos, las órdenes de construcción naval y de tráfico de los principales puertos. La dirección de *Seatrade Publications Ltd.* es Fairfax House, Colchester, CO1 1RJ, England.

## CATECISMO TIR

Como complemento de nuestra columna iniciada en el *Boletín FAL* N° 29, de agosto de 1980, se formulan a continuación otras preguntas sobre el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los *Cuadernos TIR*.

- ¿Qué les corresponde hacer a las autoridades aduaneras y a las que deben inspeccionar los vehículos, remolques y contenedores?

1. A las autoridades aduaneras les corresponde:

- Reglamentar la aplicación del Convenio TIR;
- Aprobar el acuerdo y el acta de garantía de la

te de los *Cuadernos* expedidos por asociaciones extranjeras afiliadas al organismo internacional a que ella misma pertenezca;

- Consultar con los países limítrofes sobre la habilitación de las aduanas y sus horarios de trabajo a fin de poder designar las aduanas de salida, tránsito y destino habilitadas;
  - Fijar, si se desea, itinerarios y tiempo para recorrer los países limítrofes;
  - Capacitar al personal de las aduanas habilitadas.
2. A las autoridades que deben inspeccionar los vehículos, remolques y contenedores les compete:

car los vehículos o contenedores y certificar su aprobación.

- ¿Qué deben hacer las empresas de transporte para poder acogerse al Sistema TIR cuando éste ya está funcionando?

- Presentar una solicitud de admisión al Sistema y certificar ante la asociación nacional garante su solvencia financiera y profesional;
- Estar inscrito en el Registro Comercial del país;
- Realizar una declaración de compromiso con la asociación nacional garante;
- Obtener de la autoridad competente el certificado de aprobación, para cada vehículo, semirremolque o contenedor, que desee utilizar al amparo de los *Cuadernos TIR*;

- Informar a sus choferes sobre los procedimientos y exigencias del Sistema.

- ¿Qué condiciones técnicas debe poseer todo vehículo, remolque o contenedor para poder transportar mercancías bajo el Sistema TIR?

Deben estar contruidos y acondicionados de tal manera que:

- No pueda extraerse de la parte precintada del vehículo o introducirse en ella ninguna mercancía sin dejar huellas visibles de fractura o de ruptura del precinto aduanero;
- Sea posible colocar en ellos un precinto aduanero, de manera sencilla y segura;
- No posean ningún espacio disimulado en que puedan ocultarse mercancías;
- Todos los espacios que puedan contener mercancías sean de fácil acceso a la inspección aduanera.

## HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- A contar del 1º de marzo de 1981 ha quedado suprimida en Chile la contribución del 3% sobre los fletes de importación y exportación en favor de la Caja de Previsión de la Marina Mercante Nacional, que se venía aplicando desde el año 1937. (Decreto-ley Nº 3501, de 18 de noviembre de 1980).
- Por primera vez, que se tenga noticia, un puerto chileno sirve de tránsito a mercaderías destinadas a la República Argentina. Según un convenio firmado en enero último entre una empresa minera argentina y

una agencia naviera, ingresará al país trasandino estaño argentino elaborado en barras en Inglaterra, a través del puerto de Antofagasta. A partir de julio de 1979, se había iniciado con carácter experimental el embarque de estaño a granel hacia Inglaterra, donde el producto es procesado. Por otra parte, en noviembre de 1980, se realizó un embarque piloto de soja argentina de exportación a ultramar por el mismo puerto de Antofagasta. (*El Mercurio*, Santiago de Chile, 13 de enero de 1981.)

## NOTICIARIO DE FACILITACION

- Con la entrada en vigor el 1º de enero de 1981 del *Código de Valorización en Aduana* y el *Acuerdo sobre Compras del Sector Público*, fruto de las negociaciones comerciales multilaterales de la Ronda de Tokio, celebradas con los auspicios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), concluye la puesta en marcha de todos los acuerdos multilaterales de la Ronda de Tokio relativos a los obstáculos no arancelarios que entorpecen el comercio.
- Los días 11 y 12 de marzo se celebrará en París la Conferencia relativa a la aplicación extraterritorial de las leyes de competencia, organizada por la Cámara de Comercio Internacional (ICC), con la cooperación de la Liga Internacional contra la Competencia Desleal. Los expositores presentarán los puntos de vista de los Gobiernos de Francia, la República Federal de Alemania, el Reino Unido y los Estados Unidos, así como también del comercio y el transporte internacional marítimo y aéreo.
- Entre el 7 y el 12 de junio se llevará a cabo en Edmonton, provincia de Alberta, Canadá, la XV Conferencia Bienal y Asamblea General de la Asociación Internacional de Coordinación de Manipuleo de Carga

- La novena convención anual de transporte marítimo internacional organizada por Seatrade Conferences, se realizará en Londres los días 7 y 8 de abril. Esta vez el tema principal será *Money and Ships 1981*, y abarcará charlas y debates sobre el comercio y el transporte con China, las perspectivas de los grandes embarcadores, el exceso de órdenes de construcción y los pequeños armadores. Las inscripciones pueden hacerse a Seatrade Conferences, Fairfax House, Colchester CO1 1RJ, England, al costo de £ 285.00 por persona.

- Hasta el 1º de octubre de 1980, 50 países habían formalizado sus firmas definitivas, ratificaciones o adhesiones a la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Entre dichos países se cuentan diez de América Latina y el Caribe: Chile y Venezuela, que formalizaron sus firmas definitivas; Guatemala y Costa Rica que ratificaron la Convención, y Cuba, Guyana, Honduras, México, Perú y Uruguay que firmaron su adhesión. Como es sabido, el artículo 49 de la Convención establece que para que ésta entre en vigor se requiere que no menos de 24 Estados que posean el 25% del tonelaje mundial de registro bruto sean partes de la misma. Los 50 países mencionados contaban a la fecha indicada con 14.748.901 toneladas de registro bruto, es decir el

20.29% del tonelaje mundial prescrito. (UNCTAD, *Comisión del Transporte Marítimo*, TD/B/C.4/INF.31, 1º de octubre de 1980.)

- Entre los días 2 y 4 de diciembre de 1980 se reunió en Buenos Aires el Grupo de Trabajo preparatorio de la reunión de directores de aduanas de América Latina, convocado por el INTAL a petición de la Administración Nacional de Aduanas de la Argentina. El grupo estuvo integrado por funcionarios de la Administración de Aduanas de Argentina, la Receita Federal de Brasil, la Dirección General de Aduanas de México, la Dirección Nacional de Aduanas del Uruguay, y del INTAL, el SIECA y la ALALC. Se recomendó que el Administrador Nacional de Aduanas de la Argentina envíe comunicaciones personales a los directores de aduanas de todos los países latinoamericanos invitándoles a participar en la reunión de directores de aduanas, que debería realizarse en 1981, remitiéndoles los antecedentes del caso, el temario provisional y los documentos de trabajo necesarios.
- El 9 de marzo se celebrará en Bruselas la primera sesión del Comité Técnico de Valoración en Aduana, establecido en virtud del acuerdo relativo a la aplicación del artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. La sesión del Comité ha sido convocada por el Consejo de Cooperación Aduanera.

- Entre los días 26 y 30 de mayo se llevará a cabo en Hamburgo la Exposición Portuaria Internacional 1981 (*Portex'81 Hamburg*), en que se exhibirá la línea completa de equipo y servicios portuarios a nivel mundial. Paralelamente a la exposición, se realizará un congreso con seminarios y foros técnicos que comprenderá cuatro secciones principales: I. Planificación y construcción portuarias, ingeniería de ribera e ingeniería civil hidráulica; II. Equipo portuario y operación portuaria; III. Administración de puertos; y IV. Tráfico portuario y sistemas de transporte. El foro titulado "Puertos del mundo y comercio mundial", en que se examinarán los cuatro temas citados, incluirá la presentación y análisis de los aspectos científicos y técnicos y del desarrollo y mejoramiento de los puertos, y estará a cargo de prestigiosos expertos de diversas regiones del mundo. Los temas que se desarrollarán se han dividido en los siguientes aspectos: a) Problemas comunes de los puertos del mundo; b) Aspectos regionales de la planificación y construcción portuarias; y c) Construcción de puertos en el mundo y ecología global. *Portex'81 Hamburg* es organizada por Hamburg Messe und Congress GmbH y cuenta con los auspicios del Senado de la Ciudad Libre y Hanseática de Hamburgo. Para mayores informaciones sobre solicitud de espacio en la exhibición y asistencia al congreso, los interesados deben dirigirse a: Hamburg Messe und Congress GmbH, Postfach 30 23 60, D-2000 Hamburg 36, Alemania. Télex: 212609.



NACIONES UNIDAS  
División de Transporte y  
Comunicaciones de la CEPAL  
Casilla 179-D  
Santiago-Chile  
Unidad de Composición  
81-2-243  
(Offset)

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

01485:FAL

MXU