



## LAS BARRERAS NO ARANCELARIAS EN EL COMERCIO LATINOAMERICANO

La integración latinoamericana tiene muchas facetas pero, sin duda, la de mayor repercusión directa es la que se vincula con el comercio recíproco. El comercio interregional tiene que vencer innumerables trabas para desarrollarse, las que normalmente se han clasificado en dos grandes tipos, los aranceles y las llamadas barreras no arancelarias, denominadas así para incluir todo el resto de las variables que intervienen en la concreción de una operación comercial y, particularmente, en el movimiento de bienes y servicios. De ellas, los aranceles son los obstáculos que mayor atención han recibido de parte de los gobiernos, tal vez por ser los de más fácil identificación en un proceso de integración y además los que parecen más directamente manejables por parte de las autoridades económicas, en una región que se ha caracterizado por aranceles altos.

Sin embargo, a medida que se han ido bajando los aranceles como producto de arduas y prolongadas negociaciones, el comercio intrarregional no ha respondido con la dinámica que se esperaba. Si se piensa que los movimientos de integración comenzaron formalmente a fines de los años 50, después de 30 años los resultados siguen siendo todavía muy modestos en comparación con las necesidades. Más aún, en la actualidad, en que la mayoría de las economías de la región experimentan una apertura arancelaria general, resulta indispensable mirar lo que ha ocurrido con las llamadas barreras no arancelarias, a fin de buscar la forma de incorporar de manera más sistemática los esfuerzos por removerlas como parte de la tarea común por alcanzar la integración latinoamericana.

Las características geográficas de la región privilegian el uso del transporte marítimo para el movimiento del comercio recíproco, lo que se ve claramente reflejado en las cifras, donde se observa que cerca de un 90% se transporta por esa vía. Sin embargo, con excepción de algunos servicios específicos que se especializan en el tráfico netamente latinoamericano, gran parte del transporte marítimo del intercambio regional se transporta

hasta hoy en los espacios de bodega que dejan los servicios navieros extrarregionales. Por su parte, el transporte terrestre internacional se ha caracterizado por un desarrollo subregionalizado, donde se distinguen claramente tres sistemas, el del Cono Sur, el del Grupo Andino y el de Centroamérica y México.

### UNA EXPERIENCIA CONCRETA DE FACILITACION EN LOS PAISES DEL CONO SUR

El transporte terrestre internacional entre los países del Cono Sur se remonta a las autorizaciones aduaneras dictadas por Brasil y Argentina en 1963, seguidas por el primer Convenio sobre Transporte Terrestre Internacional suscrito por Argentina, Brasil y Uruguay en 1966 y al que posteriormente adherieron Chile y Paraguay, el que dio origen a las primeras operaciones de transporte subregional.

En 1970, por iniciativa de Uruguay se iniciaron las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur, que se habrían de transformarse en el foro permanente que canalizaría las iniciativas de los países de la subregión para facilitar el transporte terrestre internacional. El Convenio de 1966 se mantuvo vigente hasta que se aprobó, en 1977, el Convenio de Mar del Plata, negociado y suscrito por los Ministros de Obras Públicas y de Transportes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, el que rige hasta el presente, pero que será a su vez reemplazado por el Convenio de Santiago de Chile suscrito en septiembre de 1989 por el mismo foro.

Entre 1970 y 1989 se han realizado 16 reuniones anuales de los señores Ministros y una gran cantidad de reuniones de los técnicos de los ministerios de obras públicas y de transportes y demás organismos como aduanas, migraciones y asociaciones de transportistas, con la asesoría de organismos internacionales tales como ALADI, ALAF, CEPAL

e INTAL, en las cuales se ha venido analizando una gran variedad de temas que están íntimamente relacionados con el tráfico de vehículos y mercancías a través de las fronteras.

Entre los aspectos más importantes que se pueden verificar en la evolución de los acuerdos multilaterales y bilaterales en este foro, se pueden destacar los siguientes:

- En su inicio, las reuniones de ministros partieron compartiendo el interés común por problemas que les eran afines y con el objetivo de intercambiar sus experiencias. No había un conocimiento específico sobre el transporte internacional y tampoco se daba a este tema una gran prioridad en el quehacer diario de los ministerios; sin embargo, con el correr de las reuniones se fue viendo que el transporte internacional era clave para incrementar el comercio recíproco y que su normativa estaba lejos de ser la adecuada para lograr este objetivo. En esa visión jugaron un papel muy importante los empresarios pioneros que habían hecho de esa actividad su campo de acción.
- Los empresarios tenían claro que la estabilidad de sus inversiones y operaciones requería la existencia de una normativa permanente que incentivara su actividad y supieron transmitir esa inquietud a los técnicos de los ministerios. Asimismo, se puso de manifiesto que se requería de una mayor flexibilidad para permitir negociaciones bilaterales que contemplaran la condición específica de tráficos y situaciones muy diversas, no siempre iguales entre pares de países. Esto llevó a los ministros a concebir un convenio que estableciera un marco multilateral que apoyara las negociaciones bilaterales, en lugar de tratar de resolver todos los problemas con disposiciones aplicables por igual a toda la subregión. Esta primera etapa, que culmina con el Convenio de Mar del Plata en 1977, se caracteriza por la fuerte influencia empresarial que apuntaba a la reserva del transporte internacional terrestre a las empresas autorizadas que operaran con sus propios vehículos.

- Ya en las negociaciones del Convenio de Mar del Plata se vio la necesidad de incorporar aspectos aduaneros, de migraciones y seguros, lo que llevó a los ministros a requerir la colaboración de otros sectores gubernamentales. Esta colaboración en sus inicios se formalizó a través de la incorporación de técnicos de dichos sectores en las delegaciones de los distintos países, pero sin que ello significara un compromiso real de los organismos a los cuales pertenecían. Esta participación de las aduanas, los organismos de migración y de seguros no era en ese entonces muy constante y diversos acuerdos se entrabaron por la falta de participación de técnicos de todos los países que cubrieran todas las áreas en las reuniones de ministros. El transporte ferroviario estaba ausente de las negociaciones de los ministros y por ello en el convenio de 1977 no se contemplan disposiciones sobre este medio.
- La aplicación del Convenio de Mar del Plata significó un crecimiento muy importante del tráfico internacional por carretera en algunos corredores donde se presentaban ventajas comparativas para el transporte internacional por carretera. Las reuniones frecuentes entre los mismos técnicos, tanto en el ámbito multilateral como bilateral, fue creando un clima de confianza mutua creciente que permitió avanzar mucho más rápidamente en la concreción de soluciones particulares entre pares de países. Mención especial requiere la firma de los Protocolos de integración entre Argentina y Brasil, a los que adhirió posteriormente Uruguay. El protocolo 14, que se refiere al transporte, produjo un acercamiento muy grande sobre temas que habían estancado las negociaciones generales, entre los que cabe destacar la justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado. El aumento del tráfico carretero internacional y la decisión de incorporar el transporte ferroviario en las negociaciones de los ministros, llevó al convencimiento de que había llegado la hora de revisar el convenio vigente y se inició la preparación de uno nuevo, inspirado en la necesidad de flexibilizar aún más la normativa, reconociendo explícitamente la preeminencia del comercio internacional por sobre el transporte mismo.
- El último hito de esta experiencia de cooperación internacional entre los países del Cono Sur está dado por la aprobación del Convenio de Santiago de Chile, en septiembre de 1989, cuyas características de apertura y flexibilidad se pueden reconocer fácilmente en la simplicidad de sus disposiciones, en la confianza mutua de las autoridades en las actuaciones y en sus congéneres de los demás países y en la automaticidad de las autorizaciones a empresas y vehículos para efectuar el transporte internacional. Además se incorpora explícitamente el transporte ferroviario y se le da un respaldo importante para constituirse en un elemento eficaz para la integración subregional. El otro aspecto que es importante destacar en este nuevo convenio, es el establecimiento de un régimen de tránsito aduanero internacional para las mercancías y un sistema de admisión temporal para los vehículos, acordados directamente por los propios directores nacionales de aduanas, que otorga a las empresas autorizadas claras ventajas respecto del cumplimiento de las garantías necesarias frente a las

aduanas, haciendo que este trámite sea sencillo y no oneroso y que se base en la idoneidad de las empresas debidamente autorizadas por cada país. Paralelamente a este nuevo convenio cabe resaltar la suscripción de un Convenio sobre el contrato de transporte y las normas sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional (CRT), que regula las relaciones contractuales entre los usuarios y los transportistas y establece las normas aplicables ante la pérdida, avería o demora en la entrega de las mercancías, así como el límite máximo que debe pagar el transportista en caso de un siniestro. Cabe resaltar también el establecimiento de una póliza única de seguros, tanto para cubrir los riesgos ante terceros como los de responsabilidad civil del porteador, la que tiene validez en todos los países y al evitar la superposición de pólizas nacionales, permite rebajar los costos del transporte por este concepto. Asimismo, se acordó la aplicación de un formulario único de Carta de Porte o Conocimiento de Transporte y de un formulario único para servir a la vez como manifiesto internacional de cargas y declaración de tránsito aduanero internacional, con lo cual se disminuye enormemente la cantidad de documentos que deben formalizarse para una operación de transporte, y permite que éstos sean preparados por el transportista con anterioridad a su llegada a los controles de frontera, agilizando los trámites de rigor.

Contrariamente a lo que se podría pensar, la naturaleza del transporte internacional indica que sin la existencia de normativas acordadas internacionalmente, la actividad se inhibe y no se desarrolla adecuadamente. En otras palabras, la liberalización total en lugar de ser favorable para facilitar el transporte terrestre internacional, lo restringe y esteriliza, por falta de estabilidad y ante el temor de los empresarios de no estar sujetos a reglas estables sino al arbitrio de cada autoridad. Por esta razón, las normas aprobadas y puestas en práctica por los señores ministros han significado una mayor confianza por parte de las empresas de transporte y con ello se ha hecho posible el crecimiento sostenido de esta actividad y su apoyo cada vez mayor al comercio intrarregional.

## LA DIMENSION DE LA NUEVA GENERACION DE CONTENEDORES

En un futuro no muy distante es muy probable que se normalice la nueva generación de grandes contenedores que, en la actualidad, corresponden a un 10 por ciento de los más de 5 millones de contenedores que circulan en el mundo de hoy. Frente a las rápidas y continuadas transformaciones que experimenta la industria mundial de transporte, manifestada en esta materia por la propuesta normalización de contenedores de mayor dimensión, cabe preguntarse ¿cuál es la importancia de la nueva generación de contenedores para los países de América Latina y del Caribe? ¿Qué implicaciones económicas, técnicas y sociales podrían ocasionar estos para la región? ¿Qué repercusión tendrían los contenedores de mayor tamaño en el desarrollo del transporte interior? ¿Qué posibilidad tienen los países de la región para que sus intereses sean velados frente a esos cambios?

Antes de intentar responder tales interrogantes es necesario conocer los intereses que están detrás de la propuesta para normalizar los contenedores de mayor dimensión y su presentación formal ante la Organización Internacional de Normalización (ISO), así como la estructura de funcionamiento de este organismo.

## LA ISO Y SU PAPEL EN LA NORMALIZACION DE CONTENEDORES

La Organización Internacional de Normalización (ISO), con sede en Ginebra, fue creada en 1946 como una organización especializada e independiente, con el fin de lograr en el plano mundial acuerdos relativos a normas internacionales con miras a la expansión del comercio, al mejoramiento de la calidad, al aumento de la productividad y al abaratamiento de los precios. La ISO armoniza en sus órganos técnicos los intereses de los productores, los usuarios (incluidos los consumidores), los gobiernos y la comunidad científica.

Las proposiciones para la preparación de una norma internacional pueden originarse en un organismo nacional miembro de la ISO, en el seno de la misma, o en una organización internacional. Estudiada la proposición por el órgano competente de la ISO, se prepara un proyecto que se distribuye para ser discutido en una reunión o comentado por correspondencia. Una vez que se logra acuerdo en el plano técnico, el comité respectivo somete el proyecto a consideración de la Secretaría Central para su registro y circulación entre sus miembros. Hay un período oficial de votación que dura seis meses y se requiere el 75% de los votos emitidos para la aprobación de un proyecto. La Secretaría Central hace llegar el texto final al Consejo de la ISO para su aceptación y publicación como norma internacional.

## NORMALIZACION DE CONTENEDORES

A fines del decenio de 1950 se hizo sentir la necesidad de establecer normas que permitieran el intercambio efectivo y económico de contenedores entre los diferentes medios de transporte, en vista de los problemas presentados por las diferencias en sus dimensiones y otros factores de diseño.

Para satisfacer esa necesidad, se creó en 1961 el Comité Técnico ISO/TC 104, Contenedores de Carga, para que definiera por medio de normas internacionales un sistema que permitiera el movimiento internacional de mercancías contenerizadas sin necesidad de volver a manipular la carga en cada lugar de intercambio. De esta manera se obtendrían mayores economías pues se reducirían los costos de manipulación, los daños a la carga, los robos, la documentación, el tiempo de tránsito de la mercancía y asimismo el período de operación y de espera en terminales de los vehículos de transporte.

Los tres aspectos fundamentales que abarcan las normas sobre contenedores son: dimensiones y capacidad; requisitos de resistencia; y elementos de manipulación. Los tres aspectos operacionales incluyen marcas, terminología y un código de práctica para el manejo y seguridad de los contenedores.

Desde 1970, las dimensiones de los contenedores marítimos de carga han sido estandarizadas por la ISO con un ancho de 2.44 m (8 pies), altos de 2.44 m (8 pies) y 2.59 m (8 pies 6 pulgadas) y largos nominales de 3.1 m, 6.1 m, 9.1 m y 12.2 m (10 pies, 20 pies, 30 pies y 40 pies). Estos estándares han conformado la base de todo el sistema internacional para el manejo de los contenedores, incluida la construcción de buques, equipos portuarios y vehículos de transporte terrestre interior. Sin embargo, en los últimos años han aparecido en Norteamérica contenedores con dimensiones distintas.

Las dimensiones máximas permitidas para los vehículos de transporte terrestre en los Estados Unidos siempre tuvieron una influencia importante en el tamaño de los contenedores para el transporte marítimo, a causa de las amplias relaciones comerciales de ese país y la condición de precursores que poseen sus transportistas en esa esfera.

En 1980, a partir de la desreglamentación del transporte terrestre en los Estados Unidos, los transportistas por carretera vieron que el limitado espacio de sus camiones frente a los trenes les ponía en una desventaja comercial. Como resultado de sus reivindicaciones para modificar las legislaciones vigentes surgió, en 1982, la ley de asistencia al transporte por carretera (*Surface Transportation Assistance Act*), que aumentó las dimensiones máximas permitidas en el sistema nacional de carreteras interestaduais hasta una anchura de 8 pies 6 pulgadas y una longitud para remolques sencillos de 48 pies o dos remolques de 28 pies (8.53 m). Dicha ley también permitió a los 27 estados que previamente habían autorizado el empleo de remolques de hasta 53 pies (16.15 m) de longitud que continuaran utilizándolos. Esta circunstancia hizo posible que la *American President Lines* pusiera en servicio contenedores de 53 pies en sus operaciones internas de transporte por ferrocarril entre Los Angeles y Chicago, de contenedores apilados de a dos.

En junio de 1987, la sesión plenaria del Comité Técnico ISO/TC104, aceptó un informe especial del Comité, en el cual se proponía una nueva serie de contenedores de mayor dimensión. De acuerdo con el informe, así como de aquellos emanados de las reuniones del grupo de trabajo 4, los nuevos estándares deberían:

- Aprovechar al máximo la anchura de las carreteras de 2.59m (8 pies 6 pulgadas)
- Permitir una altura máxima de 2.9m (9 pies 6 pulgadas)
- Aumentar la longitud entre 14.63 y 14.94m (48 y 49 pies) con un medio módulo de longitud de 7.442m (24.5 pies)
- Ser compatibles con equipamientos de infraestructura utilizados para los contenedores de la Serie Uno.

En febrero de 1989, el grupo de trabajo 4 aprobó las siguientes dimensiones para la nueva serie de contenedores: 2.6m de anchura y 2.9m de altura, con longitudes de 14.805m (48 pies 6 7/8 pulgadas), 7.365m (24 pies 2 pulgadas), 12.192m (40 pies).

En el transcurso de la sesión plenaria del Comité Técnico ISO/TC 104 que se realizó en junio de 1989, no se hizo cualquiera recomendación preliminar respecto de las dimensiones de estos nuevos contenedores. Se consideró, sin embargo, que el impacto total de ellos debería estar sujeto a evaluaciones

técnicas por parte de la ISO, así como otras de orden económico. En ese sentido, dicha sesión plenaria adoptó la resolución 172, la que solicita del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y sus organismos competentes tales como las comisiones económicas regionales, la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y demás organizaciones no gubernamentales pertinentes a participar en la evaluación económica de la necesidad de tales contenedores.

## REPERCUSIONES DE LOS NUEVOS CONTENEDORES

En los países en desarrollo las iniciativas para aumentar las dimensiones de los contenedores no son bien acogidas, ya que esto podría significar una amenaza de orden económico y financiero para muchos de estos países que tendrían que adecuar sus buques, instalaciones portuarias (más espacio en los patios de almacenamiento, diferentes equipos de manipulación y distribución) para manejar los contenedores de mayor dimensión. Lo menos deseable para tales países sería poner en peligro las inversiones en la costosa infraestructura de transporte existente o que está actualmente en construcción.

Sin embargo, para los países industrializados, la nueva serie de contenedores podría crear problemas para pocos países. El Japón, con una distancia media de acarreo interior para contenedores de sólo aproximadamente 40 km, puede llenar y vaciar estas unidades en los puertos o cerca de ellos sin incrementar mayormente los costos generales de distribución, y la mayoría de los puertos japoneses posee actualmente las instalaciones para almacenamiento y distribución necesarias para estas operaciones. En Europa han hecho su aparición cajas intercambiables de mayor anchura, pero en la mayoría de las carreteras no se permite actualmente el tránsito con contenedores de 45 y 48 pies. En ese sentido, los exportadores de Europa y Japón quizás lleguen a considerar la utilización de estas longitudes como medio de aprovechar mejor el ahorro del transporte por carretera y ferrocarril.

Al parecer, es probable que si en cualquiera de esas regiones se comienzan a utilizar masivamente contenedores con estas nuevas dimensiones, ello obligaría a la otra región a hacer lo mismo. La aceptación generalizada de estas dimensiones en los países industrializados presionaría, entonces, a los exportadores de América Latina y el Caribe para que también embarcaran sus productos en unidades mayores a fin de seguir siendo competitivos.

De ahí la importancia que en la ISO estén representados todos los intereses atinentes -tanto del mayor número de países como de los diferentes sectores- ya que las normas que se adopten son de uso universal y tienen diversas repercusiones socio económicas.

## NECESIDAD DE PARTICIPACION DE LOS PAISES DE LA REGION

Desafortunadamente la participación activa de los países en desarrollo es muy escasa en dichos trabajos. En la actualidad, de los 17 países miembros del ISO/TC 104, apenas uno proviene de un país en desarrollo de Asia, no

contando así América Latina y el Caribe con ninguna representación. Es obvio que si estos países no están adecuadamente representados en la gestación de las normas, éstas pueden institucionalizar elementos que quizá no sean apropiados para los países en desarrollo y por ende constituyan una traba al comercio. Esa falta de representación de los países latinoamericanos no se justifica, pues ellos cuentan con expertos nacionales competentes que podrían hacer aportes efectivos para conciliar los avances tecnológicos con las necesidades de la región en esa materia.

## ACTIVIDADES EN EL AREA DE SERVICIOS

El vigoroso crecimiento de las actividades de servicio y el gran potencial de negocios que ellos ofrecen son parte de las transformaciones que están ocurriendo en la economía mundial. El comercio mundial de servicios alcanzó en el año pasado, una tasa de crecimiento 60% superior a la del comercio de mercancías. Si bien, los países en desarrollo han ido aumentando su participación en este comercio, éste es todavía considerablemente marginal, lo cual muestra la importancia de examinar la actual situación en la región.

Entre el 26 de octubre y el 7 de noviembre de 1989, se llevaron a cabo cinco seminarios de expertos sobre sectores específicos de servicios, en la sede del Sistema Económico Latinoamericano (SELA), en Caracas, Venezuela.

Las reuniones fueron auspiciadas conjuntamente por el Proyecto RLA 87/019 "Asistencia para el desarrollo del comercio y negociaciones comerciales" (UNCTAD/CEPAL/PNUD) y la Secretaría del SELA.

Estos seminarios tuvieron como propósitos fundamentales:

- Examinar la situación de la oferta latinoamericana de los servicios en el comercio mundial;
- Analizar la aplicabilidad del conjunto de principios y normas que han sido formulados en el grupo de negociaciones sobre servicios de la Ronda Uruguay del GATT de negociaciones comerciales multilaterales;
- Explorar formas de cooperación regional, subregional y bilateral con vistas a fortalecer el comercio intrazonal y aumentar la capacidad exportadora de los países de la región.

En la esfera del transporte aéreo, se analizaron las características específicas del sector en los países de la región, se hizo un examen de la aplicabilidad de los principios y normas que se han propuesto en el contexto de la Ronda Uruguay y se exploraron las posibilidades de cooperación.

Entre las características del sector se destacó su funcionamiento en base al Convenio de Chicago que regula el conjunto de concesiones recíprocas bilaterales de las llamadas cinco libertades y la importancia determinante de los sistemas computarizados de reservas en los flujos de pasajeros transportados. Se destacó de un lado, la débil participación de América Latina en el tráfico internacional de pasajeros y de carga, y de otro, la creciente importancia del comercio de servicios de transporte de carga en el negocio aéreo internacional.

Las principales deficiencias en el transporte aéreo de la región se explican por las carencias en el financiamiento, en el estado de los aparatos de vuelo y en los equipos de apoyo, en la escasa capacitación de su personal; en una organización institucional inadecuada y en la falta de agresividad para penetrar los mercados internacionales.

En las discusiones sobre la aplicabilidad de los principios y normas se examinaron de preferencia los conceptos de "Trato Nacional", "Nación más Favorecida/No Discriminación", "Transparencia", "Acceso de Mercados". A este respecto se enfatizaron los conflictos potenciales con prácticas tales como la reserva del cabotaje nacional y el propio Convenio de Chicago que está basado en acuerdos bilaterales.

En cuanto a la cooperación regional se destacó el potencial de ésta para un más dinámico desarrollo del sector, haciéndose sugerencias concretas en el plano institucional, económico y comercial. Se enfatizó, asimismo, la necesidad de seguir con atención los acuerdos que en esta materia se están implementando en la Comunidad Económica Europea, con miras a 1992.

En relación a las telecomunicaciones se enfatizó la asimetría que existe entre los países desarrollados y los de la región en la referida materia. Se puso énfasis en que el interés había de centrarse en los llamados "servicios de valor agregado" (*packet switching*, correo electrónico, bancos de datos, video-tex, transferencia electrónica de fondos, etc.). También se destacó que estos servicios constituyen un "servicio de servicios" siendo la base para muchas actividades productoras de bienes y de servicios. Se expresó preocupación por la creciente importancia de las "carreteras electrónicas privadas" (circuitos y redes privadas de telecomunicaciones) que impiden muchas veces alcanzar el objetivo de disponer de la información como un servicio de uso público.

Por otro, se puso énfasis en el importante papel que desempeña la Unión Internacional de Telecomunicaciones en las actividades del

sector y su importancia en el contexto de las negociaciones de la Ronda Uruguay como elemento de referencia, fuente de información y asistencia técnica en el diseño de las políticas nacionales. Se discutió de manera muy general, y más bien planteando interrogantes, la aplicabilidad de conceptos tales como "Nación más Favorecida", Trato Nacional, Acceso a Mercados y Dimensión de Desarrollo.

Los debates se orientaron en términos de la necesidad de establecer una lista de actividades específicas a negociar y en definir el tipo de contrapartida que podría pedirse a cambio de la eventual apertura de sus mercados. En materia de cooperación regional, se identificaron cinco áreas de interés: productos y estándares; capacitación; asesoría técnica y coordinación; asesoría financiera y coordinación; *common carriers* regionales o subregionales. Muchas de las ideas de cooperación apuntan a aprovechar el poder de compra de región en cuanto a servicios y equipos de telecomunicaciones.

### SEMINARIO SOBRE ESTADÍSTICAS DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE SERVICIOS

Entre el 4 y 7 de diciembre de 1989, se realizó el Seminario sobre Estadísticas del Comercio Internacional de Servicios, en la sede de la CEPAL, Santiago, Chile, en el marco del Proyecto CEPAL/UNCTAD/PNUD "Asistencia para el desarrollo del comercio y las negociaciones comerciales". En esta oportunidad, se examinaron entre otros temas, los servicios de transporte y comunicaciones.

Dada la estrecha interrelación existente entre el comercio internacional de mercaderías y las distintas modalidades que presentan los medios de transporte para adaptarse a las características físicas y económicas de las mismas, se vio la necesidad de encontrar un marco conceptual que vinculara la información sobre estos campos. En ese sentido, se destacó que el "Sistema Uniforme de

Transporte Marítimo" (para mayores informaciones sobre dicho sistema véase Boletín FAL Nº 69) cuya aplicación fuera recomendada por la Oficina de Estadísticas de las Naciones Unidas y la CEPAL, constituye el marco adecuado para alcanzar una visión integral del transporte marítimo. Su implementación proporcionará a los gobiernos e instituciones interesadas, información completa e integrada sobre esta actividad, al unir las estadísticas sobre el comercio internacional, que reflejan el flujo de mercancías y las estadísticas de transportes que describen el movimiento y las características de los buques en que se transportan esos bienes, así como las operaciones de carga y descarga de los mismos en los puertos de embarque y desembarque.

En cuanto a los servicios de comunicaciones, como una forma de mejorar los registros correspondientes al sector de servicios de información electrónica, se mencionó que podría usarse la información proveniente de las declaraciones de impuestos, para determinar el valor de las ventas de las empresas correspondientes y configurar, de este modo, su universo. De esta forma sería posible extraer una muestra de empresas que podrían ser encuestadas con el fin de estimar el valor de sus exportaciones. En el caso de las importaciones, sin embargo, sería necesario detallar con mayor desagregación los códigos de las estadísticas de cambio.

Además, se tomó en consideración que la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) prepara actualmente un manual para la elaboración de estadísticas en el sector de informática, información electrónica y telecomunicaciones. Para la preparación de este manual, la OCDE ha distribuido diversos módulos entre los países que se han ofrecido voluntariamente. En ese sentido, la representación de la CEPAL ofreció iniciar contactos con la OCDE para presentar las posibles candidaturas de países de la región, contando además con el apoyo técnico y la información requerida.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

Comisión Económica para América Latina y el Caribe  
División de Transporte y Comunicaciones  
Télex: 340295 (Transradio), 441054 (ITT), 240077 (Télex Chile)  
Edificio Naciones Unidas  
Avenida Dag Hammarskjöld  
Casilla 179-D  
Santiago de Chile



02304:EAL

MXU

DIRECTOR  
CENTRO DE INFORMACION DE LAS NACIONES UNIDAS  
AV PRESIDENTE MASARIK 29, PISO 7  
MEXICO, DF 5  
MEXICO

IMPRESOS  
VIA AEREA