


C-2

NACIONES UNIDAS

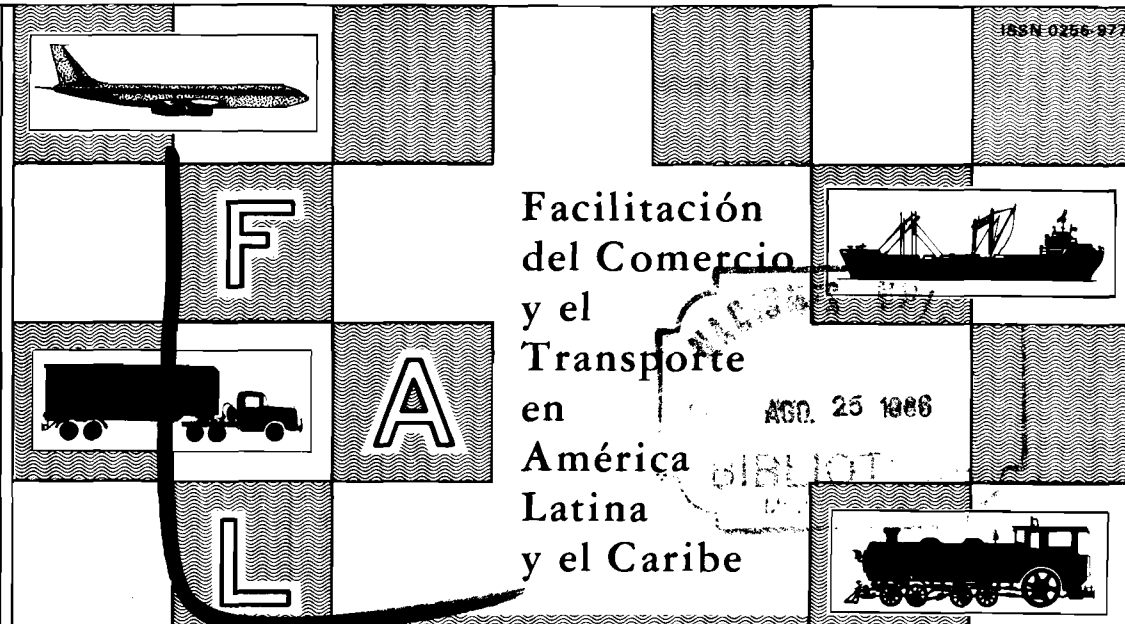


CEPAL

Año X — N° 62
Marzo-abril 1986

BOLETIN PREPARADO
POR LA SECRETARIA DE LA
COMISION ECONOMICA
PARA AMERICA LATINA
Y EL CARIBE
(CEPAL)

ISSN 0255-9779



Facilitación del Comercio y el Transporte en América Latina y el Caribe

AGO. 25 1986

INTEGRACION ACADEMICO-EMPRESARIAL ARGENTINO-CHILENA

Entre los días 19 y 22 de marzo de 1986 se llevaron a cabo en Viña del Mar, Chile, las Primeras Jornadas Académico-Empresariales de Integración Argentino-Chilena, organizadas por la Universidad Católica de Valparaíso (UCV) y el Instituto de Economía y Organización de Mendoza (INSTECO), con los auspicios de la CEPAL, las Universidades Católica y Nacional de Cuyo y el Consejo de Rectores de las universidades chilenas. En la sesión inaugural —a la que asistieron las autoridades de la V Región de Chile y el Embajador de la República Argentina en Chile— hicieron uso de la palabra el Rector de la UCV, el Decano de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Cuyo, el Presidente de la Corporación Empresarial de Valparaíso (COREM), el Presidente del Banco de Mendoza y, como invitado de honor, el Presidente del Consejo Económico y Social de Chile, mientras la clase magistral estuvo a cargo del Presidente de INSTECO, Diputado Nacional Lic. José Octavio Bordón, quien disertó acerca de la Justificación política de la integración bilateral.

Participaron en el encuentro más de cien empresarios, académicos y estudiantes, la mayoría de los cuales provenía de las ciudades argentinas de Mendoza, San Juan, San Luis, La Rioja y aun de Neuquén y La Pampa, incluyendo parlamentarios nacionales y regionales argentinos.

Por la excelencia de los expositores —catedráticos de las universidades mencionadas y de INSTECO y expertos de organismos internacionales como CEPAL, FAO, ALADI, el Centro de Comercio Internacional UNCTAD-GATT y CETAL y personeros de diversas entidades privadas de Argentina y Chile— por el interés de los temas tratados y por la activa participación en los debates, dichas jornadas podrían constituirse en uno de los seminarios más provechosos en el marco de las relaciones binacionales.

Los objetivos generales y específicos del encuentro —sobre los cuales se informó en detalle en el *Boletín FAL* N° 61, de enero-febrero de 1986— se cumplieron ampliamente.

Se analizó el comercio de ambos países con la Cuenca del Pacífico, llegándose a la conclusión de que su participación es ínfima en ese auspicioso mercado, lo cual pone en tela de juicio los argumentos sobre la competencia entre las producciones de Cuyo y Aconcagua y subraya la necesidad de concertación comercial mutua. Se consideró indispensable generar una mentalidad exportadora activa, dinámica e integracionista en las dos naciones, lo que debe implicar a los empresarios y a los entes públicos.

Paralelamente, se señaló la urgencia de nivelar y armonizar los incentivos a las exportaciones como condicionante para que los agentes privados de los dos países interactúen en condiciones relativamente paritarias. Además, se mencionó la fuerte dependencia

los estándares de carácter sanitario y de calidad, la coordinación horizontal de Pro-Chile y la Secretaría de Industria y Comercio de la Argentina, la participación colectiva en misiones comerciales, ferias y exposiciones internacionales y de requerir en forma conjunta asistencia técnica y capacitación de organismos como CCI-UNCTAD-GATT.

También se acordó recomendar a las autoridades que no se recurra, con el argumento de exigencias fitosanitarias, a la aplicación de barreras para-arancelarias al comercio, la clara diferenciación entre protección sanitaria y otras medidas que sólo dificultan el tráfico, y el mantenimiento, al tratarse esos temas, de la voluntad sincera de avanzar en la cooperación bilateral.

Se revisó a fondo la problemática del tránsito internacional terrestre y la Convención TIR y se estudió el potencial de los puertos de la V Región de Chile como estaciones de transferencia para los flujos Pacífico-centro oeste argentino, concluyéndose en que la expansión de la capacidad actual de los puertos requiere de una evaluación realista y a largo plazo del incremento del tráfico dentro del marco de la complementación.

En el ámbito empresarial, se indicaron como principales problemas el impacto traumático sobre los sectores productivos argentinos y chilenos de la drástica apertura reciente de sus economías, la mentalidad individualista de los empresarios de ambos países, la precaria información existente acerca de los mecanismos de asociación y sus ventajas, la escasez de recursos para la inversión por el alto endeudamiento interno y externo, y la falta de una legislación *ad-hoc* que incentive la asociación para exportaciones.

En cuanto a las conclusiones, se destacan las relativas a la coordinación de políticas comerciales, la cooperación científico-tecnológica para la integración, las bases para la puesta en marcha de proyectos conjuntos, la creación de empresas binacionales de comercialización y de consorcios de exportación, y la factibilidad de una Zona Franca Industrial en la V Región de Chile.

En el orden científico-tecnológico se dieron pasos concretos en materia de cooperación a nivel docente y de investigación entre las Universidades Católica de Valparaíso, Nacional de Cuyo y Católica de Cuyo, y se postuló la necesidad de avanzar en estudios comparativos y conciliadores de las normas industriales y sanitarias de ambos países, para eliminar disparidades y facilitar el intercambio.

Finalmente, se acordó crear una Secretaría Permanente Conjunta de Integración binacional, con el objetivo de continuar adelantando en la complementación entre las dos naciones y especialmente entre la V Región de Chile y la zona centro-oeste argentina. La Secretaría Permanente, que tendrá sedes en la UCV e INSTECO, se encargará de preparar las segundas jornadas, que se

SISTEMA UNIFORME DE ESTADISTICAS DE TRANSPORTE MARITIMO

Entre los días 14 y 16 de abril de 1986 se realizó en Montevideo, Uruguay, organizado por la CEPAL, un seminario sobre el Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo, el primero de este tipo a nivel nacional en América Latina.

Como se informó en su oportunidad,¹ en noviembre de 1983 se llevó a cabo en Lima, Perú, una reunión regional sobre la materia, patrocinada por la CEPAL, la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas y el Gobierno del Perú, durante la cual varios países se interesaron por aplicar el sistema.

El seminario uruguayo fue inaugurado por el Ministro de Transportes y Obras Públicas y contó con la asistencia del Director General de Marina Mercante y 60 participantes, representativos de la Administración Pública y de las empresas privadas relacionadas con el transporte marítimo.

Durante las tres sesiones de trabajo, se dio una explicación general del Sistema Uniforme, sus objetivos, orígenes y alcances actuales en la región, así como una descripción detallada de los

elementos de datos que se recogen en sus tres archivos principales —movimiento de las mercancías, movimiento de los buques y características de los buques— y de aquellos que integran el archivo complementario de actividades portuarias. A la vez, se distribuyó el documento *Directrices para la Aplicación del Sistema Uniforme de Estadísticas de Transporte Marítimo* (E/CEPAL/R.339), que sirvió de documento de base del seminario.

El Director de Estadística de la Administración Nacional de Puertos informó que durante los últimos tres años, su repartición había adoptado la estructura del Sistema Uniforme y que, tan pronto se efectúe la computarización de las operaciones, estaría en condiciones de efectuar su plena aplicación.

Así, pues, el Uruguay se une a Ecuador y México en su avance por la puesta en marcha del Sistema Uniforme, cuyas ventajas son evidentes, tanto para servir de información básica en los estudios de operación y desarrollo portuarios, planificación sobre expansión de las flotas mercantes, decisiones sobre inversiones en los puertos y sobre política naviera, como para conocer la influencia de los fletes en la balanza de pago y apoyar a los gobiernos y a los usuarios en las negociaciones con las conferencias marítimas.

¹Boletín FAL N° 48, noviembre-diciembre de 1983.

SISTEMA ARMONIZADO DE DESIGNACION Y CODIFICACION DE MERCANCIAS

En la Sexta Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, celebrada en Ciudad de México durante los días 4 a 6 de diciembre de 1985, de la cual se dio cuenta en el *Boletín FAL* N° 60 de noviembre-diciembre de 1985, se aprobó el Programa de actividades para la difusión del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías, presentado por la Secretaría del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Nacionales de Aduanas.

El Sistema Armonizado fue establecido por el Consejo de Cooperación Aduanera (CCA) y reemplazará a la Nomenclatura Arancelaria del CCA (más conocida como Nomenclatura Arancelaria de Bruselas), a partir del 1° de enero de 1988. Tiene 1 241 partidas de cuatro dígitos y más de 5 000 subpartidas de 6 dígitos

(la Nomenclatura CCA cuenta con 1 011 partidas y carece de subpartidas, salvo las de carácter estadístico). Por lo tanto, al incorporarse el Sistema Armonizado en los países de la región, la Nomenclatura ALADI tendrá que adecuarse a él, lo mismo que sus estadísticas y las de la CEPAL.

Si bien el Sistema Armonizado es un instrumento más complejo que la NCCA, su adopción resulta muy importante porque los países que no adecúen sus aranceles aduaneros quedarán fuera del circuito del comercio internacional y de las listas de concesiones del GATT.

La aplicación del Sistema Armonizado a las naciones de la región será objeto de estudio por parte de un grupo de expertos que se reunirá en el último trimestre de 1986, según se acordó en la citada reunión de Directores Nacionales de Aduanas.

LEY DE TRANSPORTE MARITIMO DE ESTADOS UNIDOS Y GRUPOS DE ASESORAMIENTO

Uno de los elementos más importantes en el ambiente legal del transporte por buques de línea es la Ley de Transporte Marítimo de 1984 de los Estados Unidos (*Shipping Act of 1984*).

Una razón de esa importancia es que los dos tercios de todos los buques regulares del mundo recalán en puertos estadounidenses y deben, por tanto, cumplir con sus requerimientos. Otra, sería la interrelación entre los aspectos económicos, industriales y políticos del transporte marítimo, por lo que cualquier intento de tratarlos separadamente no sólo sería imposible sino inútil.

Aun cuando el impacto total de la citada ley no se conocerá hasta que la Comisión Marítima Federal (FMC) interprete los esfuerzos de las conferencias marítimas para limitar su alcance y el transporte de línea sea a la vez un mercado de compradores y vendedores, se puede decir que el transporte de línea está tan ligado a la arena política que allí se debe mirar primero para ver los cambios que se avecinan.

En este contexto, resulta interesante señalar que el 8 de noviembre de 1985, un total de 25 empresas navieras que sirven los tráficos de Estados Unidos suscribieron un acuerdo con la FMC para establecer un Grupo Asesor de Estudios (*Advisory Study Group*) en conformidad con la sección 18 (g) (4) de la *Shipping Act*, acuerdo que entró en vigor 45 días más tarde.

El propósito de ese convenio es establecer un arreglo cooperativo de trabajo entre los operadores de buques de línea a fin de: (a) ayudar a la Comisión Marítima Federal a obtener informaciones que sirvan al estudio de cinco años de transporte internacional encomendado por la ley, y (b) formular un análisis independiente y las recomendaciones del caso dentro del estudio de las conferencias marítimas y otros tópicos que el Grupo Asesor considere de interés.

El acuerdo que estableció el Grupo Asesor de Estudios estipula que cualquier operador de buques de línea que ofrezca servicios regulares entre puertos de Estados Unidos y extranjeros, puede participar en dicho acuerdo. Hasta ahora, sus miembros incluyen solamente operadores de Asia, Europa y Estados Unidos.

En vista de la amplitud de materias que estudiará el Grupo, parecería importante que las empresas navieras latinoamericanas atinentes consideraran seriamente formar parte del mismo. Esta participación les proporcionaría un utilísimo foro en el cual plantear sus puntos de vista y al mismo tiempo, les ayudaría a responder la pregunta fundamental: ¿qué impacto tendrá la *Shipping Act* de 1984 en los programas de expansión de las flotas latinoamericanas, así como en los aspectos económicos de su operación?

SEMINARIO REGIONAL SOBRE GESTION TECNICA DE EMPRESAS NAVIERAS

Entre el 21 y el 25 de julio de 1986 se celebrará en Quito, Ecuador, el Seminario Regional sobre Gestión Técnica de Empresas Navieras, organizado por la Autoridad Marítima del Ecuador, con la colaboración de la Organización Marítima Mundial (OMI), del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y de la CEPAL, cuya realización se había acordado en la Segunda Reunión de la Red Operativa de Cooperación Regional de Autoridades Marítimas de países sudamericanos, México y Panamá (ROCRAM), como se informó en el *Boletín FAL* N° 59, de septiembre-octubre de 1985.

El propósito del Seminario es evaluar la situación actual del transporte marítimo internacional y el desafío que representa para el sector en América Latina. Con esta perspectiva se analizarán temas específicos de gestión naviera, con énfasis en la toma de decisiones técnicas.

Considerando la relevancia de los cambios y su impacto en la actividad marítima de la región, los organizadores han invitado a altos ejecutivos de empresas navieras de los Estados Unidos, Japón, Europa y América Latina, al Director de Transportes de la Comunidad Económica Europea y a un representante de la Comisión Marítima Federal de los Estados Unidos, quienes, en conjunto con expertos de la CEPAL, OMI, Banco Mundial, ALAMAR, ROCRAM y COLTRAM, aportarán su experiencia y sugerirán caminos de acción a futuro para los armadores y autoridades marítimas de la región.

El Seminario forma parte del Proyecto FOINMA, financiado por el PNUD y con la asistencia técnica de la OMI, que promueve el desarrollo marítimo del Ecuador.

La agenda comprende cinco sesiones y los temas a tratar son los siguientes:

Sesión I: Breve introducción al transporte.

Sesión II: Aspectos técnicos de la gestión naviera-estructura de costos; economía de combustibles; tripulaciones y personal marítimo, y mantenimiento y reparación de buques.

Sesión III: El transporte marítimo en la actualidad-desafío que plantea a América Latina; indicadores específicos de cambios sustantivos; uso de tecnologías avanzadas; comunicaciones marítimas; cambios en el escenario legal que inciden en la gestión del transporte marítimo internacional, y carga y descarga de buques: optimización de las operaciones.

Sesión IV: Respuestas al desafío actual del transporte marítimo-Respuesta de empresas navieras de países desarrollados; enfoque de la empresa naviera latinoamericana; políticas navieras nacionales en América Latina; responsabilidad de la autoridad marítima nacional en la actividad naviera, y esfuerzos de cooperación regional.

Sesión V: Panel-Una gestión naviera eficiente en el marco de la realidad actual y futura del transporte marítimo.

CARTA DE PORTE MARITIMO NO NEGOCIABLE

El Comité de Transporte Marítimo del Consejo Sueco de Procedimientos Comerciales (*Swedish Trade Procedures Council, SWEPRO*) ha elaborado una carta de porte marítimo (*Sea Waybill*) que representa una adecuada alternativa para el conocimiento de embarque en lo que a seguridad de crédito se refiere, aunque no a su negociabilidad.

La carta de porte SWEPRO tiene las siguientes características: puede extenderse solamente a determinada persona o empresa designada en ella como consignatario; contiene confirmación de que la mercancía ha sido recibida por el transportista en la misma forma que un conocimiento de embarque "recibido para embarque" y puede ser transformado en un documento "recibido a bordo" o emitirse desde el principio en esta forma; incluye referencia a las Reglas de La Haya aplicables y a las condiciones

estándar de transporte, las que están disponibles separadamente a pedido; comprende una declaración expresa en el sentido que es un documento no-negociable y que las mercancías que ampara serán entregadas en el punto de destino a quien se identifique como el consignatario designado, y ella no necesita ser presentada para retirar las mercaderías.

Se trata, pues, de un procedimiento sencillo, particularmente aconsejable cuando el vendedor y el comprador mantienen relaciones comerciales regulares. Tiene las ventajas sobre el conocimiento de embarque que no se necesita esperar la llegada del instrumento de título de propiedad —frecuentemente demorado— para que la carga pueda ser transferida al consignatario.

Los interesados pueden solicitar ejemplares de muestra de la nueva carta de porte marítimo a: SWEPRO, Box 450, S-401 27 Goteborg, Suecia.

PUBLICACIONES DE INTERES

- Recientemente ha aparecido una nueva revista técnica de comercio internacional, *Aduanport*, dedicada a informaciones y comentarios sobre aduanas, puertos, empresas navieras, transportes, seguros y comercio exterior. Para suscripciones y mayores antecedentes, dirigirse a: Administración Editora Aduanport, Casilla 14 142, Correo 21, Santiago de Chile.
- A propósito de la información publicada en el *Boletín FAL* N° 61, de enero-febrero de 1986, acerca del anuario *La Marina Mercante Iberoamericana* 1986, el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana nos ha comunicado que el Consejo de Administración ha acordado rebajar de 375 a 200 dólares el precio por ejemplar que adquieran directamente las universidades y centros de estudio sin fines de lucro. Los pedidos deberán hacerse al IEMMI, Arribeños 1499, 2º piso, 1426 Buenos Aires, República Argentina.

- The International Cargo Handling Coordination Association (ICHCA) ha anunciado la publicación de la documentación de su seminario *Handling Containers in Small Ports and Underdeveloped Situations*. Su precio es de 10.00 libras esterlinas por correo marítimo más 0.90 libras adicionales para franqueo aéreo, y las órdenes se atienden en ICHCA Publications Department, 1 Walcott Street, London SW1P 2NY, Inglaterra.
- The Baltic and International Maritime Council ha editado recientemente los siguientes documentos, a los precios que se indican por vía aérea para los no-miembros: *Forms of Approved Documents* (que incluye los suplementos para 1986, 1987 y 1988), US\$ 150.00; *Double Taxation of Non-Residential Shipping*, US\$ 80.00; *BIMCO Holiday Calendar 1986* (que incluye suplemento), US\$ 54.00; *Disbursement* 85, US\$ 50.00. La suscripción anual para el *BIMCO Bulletin 1-6 1986* ha sido fijada en US\$ 200.00. Los pedidos pueden hacerse a: BIMCO, Kristianiagade 19, DK-2100 Copenhagen, Dinamarca.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- La Fundación Argentina de Estudios Marítimos ha organizado, de acuerdo con lo anunciado durante la XXII Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores, su Programa Latinoamericano de Capacitación en Economía del Transporte Marítimo, destinado a lograr una mayor participación latinoamericana en el comercio marítimo internacional. Como primer paso, se realizarán entre el 9 y 19 de junio de 1986 en Buenos Aires dos cursos: "A", Organización y administración de empresas navieras, y "B", Operativa naviera. El arancel del curso, US\$ 900.00 por participante, incluye movilidad, estada de 12 noches en hotel, almuerzo y cobertura médico-odontológica. Para inscripción y antecedentes adicionales, contactar a: Fundación Argentina de Estudios Marítimos, Reconquista 385, piso 2, 1003 Buenos Aires, télex 24 223 WIMAR AR 23 873 GIPI AR.
- Los días 11 al 13 de agosto de 1986 se llevará a cabo en Bogotá, Colombia, un seminario sobre transportes urbanos, organizado conjuntamente por la CEPAL, la Empresa Brasileña de Transportes Urbanos (EBTU), la Universidad de Los Andes y el Instituto SER, como seguimiento del Primer Encuentro técnico entre países latinoamericanos sobre transportes urbanos, celebrado en Brasilia en octubre de 1985.
- La Asociación Nacional de Transportes Públicos del Brasil (ANTP) está preparando el II Encuentro Latinoamericano de Transportes Públicos y el Primer Seminario Latinoamericano de Sistemas de Metro, que se realizarán en Río de Janeiro del 2 al 5 de diciembre de 1986, los que serán precedidos, en las dos semanas anteriores al Encuentro, por un Curso de

Gerenciamiento de Mantención para formación de profesionales latinoamericanos que trabajan en el área de transportes públicos. Los participantes que deseen presentar trabajos técnicos deberán enviarlos a la ANTP antes del 30 de junio de 1986. Paralelamente, será realizada una exposición de equipos de transporte. Las personas o entidades interesadas pueden entrar en contacto con la ANTP, en la siguiente dirección: Rua Augusta 1626, CEP 01304, Sao Paulo, SP., Brasil; télex (011) 30 526, teléfono (011) 283-2299.

- La XII Conferencia Internacional y Exposición LNG/LPG (GASTECH 86) se llevará a cabo en el Congress Centrum, Hamburgo, República Federal de Alemania, del 25 al 28 de noviembre de 1986. Para inscripciones y mayores antecedentes, dirigirse a: GASTECH Ltd., 2 Station Road, Rickmansworth, Herts WD3 1QP, Inglaterra.
- Entre el 16 y 19 de septiembre de 1986 se celebrará en La Habana, Cuba, la VII Reunión de Directores de Aduanas de América Latina, España y Portugal.
- El Centro de Estudios Navieros CENAV ha anunciado que la tercera versión del curso de postgrado/post experiencia *Diplomado en Transporte Marítimo* se iniciará en Santiago de Chile el 6 de mayo de 1986 para terminar el 2 de diciembre próximo y su valor es de US\$ 1 000. Asimismo, se ha informado que a fines de marzo se dio comienzo en Valparaíso al programa *Diplomado en Administración Naviera*, que finalizará también en diciembre, y que se realiza todos los años. Los interesados en obtener mayores informaciones pueden dirigirse a CENAV, Teatinos 251, oficina 1004, Santiago de Chile.

PERIODICOS ESPECIALIZADOS EN TRANSPORTE

A continuación se indican las revistas sobre transporte ferroviario que se reciben en la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, siguiendo con la publicación de periódicos especializados en transporte iniciada en la edición anterior de nuestro Boletín:

Transporte ferroviario

- *Boletín ACPF*, trimestral, Asociación del Congreso Panamericano de Ferrocarriles, Av. 9 de Julio 1925, piso 13, oficina 1301, Buenos Aires, Argentina.
- *Ferinfo*, mensual, Union Internationale des Chemins de Fer, 14 Rue Jean Rey, F-75 015, Paris, Francia.
- *International Railway Journal and Rapid Transit Review*, mensual, P.O. Box 8, Falmouth, Cornwall TR 11 4R, Inglaterra.

- *J N R Bulletin*, mensual, Japanese National Railways, 6-5, Marunouchi 1-Chome, Chiyoda-ku, Tokio 100, Japón.
- *Le Rail et le Monde*, bimestral, Office Francais de Cooperation pour les chemins de fer et les matériels d'équipement, 38, rue La Bruyere, 75 009 Paris, Francia.
- *Progressive Railroadng*, mensual, Murphy-Richter Publishing Co., Two North Riverside Plaza, Suite 2115, Chicago, Ill. 60 606, Estados Unidos de América.
- *Railpower*, mensual, Railway Industry Association of Great Britain, 9 Catherine Place, Londres SW1 E6DX, Inglaterra.
- *Railway Gazette International*, mensual, IPC Transport Press Ltd., Londres, Quadrant House, Sutton SM2 5 AS, Inglaterra.
- *Revista ALAF*, Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, Córdoba 883, piso 6, 1045 Buenos Aires, Argentina.

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

CLASSICAL

RECEIVED
CEPAL - COMISIÓN ECONOMICA PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE
TELÉFONO 240077
CALLE 14 - SANTIAGO 4-715
BOGOTÁ, COLOMBIA, 1986

IMPRESOS
VIA AEREA