



SEMINARIOS SOBRE TRANSITO ADUANERO EN COLOMBIA Y VENEZUELA

Entre los días 22 y 23 de abril de 1985 se llevó a cabo en Bogotá, Colombia, el Seminario sobre Tránsito Aduanero en el Transporte Internacional de Mercancías, organizado por el Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA) en conjunto con la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Seguidamente, los días 25 y 26 de abril, se realizó en Caracas, Venezuela, un seminario similar, organizado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y la CEPAL.

En el *Boletín FAL* N° 57, correspondiente a mayo-junio de 1985, se informará ampliamente sobre estos importantes encuentros, en que se analizó un interesante temario, especialmente dedicado a la situación del tránsito aduanero en el transporte del comercio exterior en el ámbito de cada país, las

nuevas tecnologías de transporte y su necesidad de apoyo institucional, el tránsito aduanero internacional y el Convenio TIR, el funcionamiento del Sistema TIR y el Acuerdo de Alcance Parcial de la ALADI para la aplicación del Sistema TIR. En ambos casos se realizó al término del Seminario una interesante Mesa Redonda que sirvió para un amplio intercambio de ideas en el que surgieron algunas opciones concretas para avanzar en la solución de los problemas inherentes al tránsito aduanero internacional que fue considerado unánimamente como la mayor restricción para un transporte internacional por carretera fluido y eficiente. Asimismo, los representantes de las empresas navieras manifestaron su interés para utilizar un sistema de tránsito aduanero internacional como el TIR para su tráfico de contenedores entre los puertos y los centros interiores del país.

EL TRANSPORTE EN LA INTEGRACION ANDINA

El Ministro de Obras Públicas y Transporte de Colombia, el Ministro de Transporte y Comunicaciones de Venezuela y el Viceministro de Gobierno del Ecuador, reunidos en la ciudad de Cúcuta el 13 de abril de 1985, con motivo de la celebración de la VIII Asamblea de la Asociación Nacional de Transportadores, en la que participaron delegados de los tres países, emitieron una declaración expresando su convicción de que el transporte internacional por carretera es esencial para la integración andina.

En dicha declaración reiteraron la voluntad de sus Gobiernos de apoyar el cumplimiento de las resoluciones adoptadas en las reuniones de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de los países miembros del Acuerdo de Cartagena y en especial, aquéllas relacionadas con el transporte internacional por carretera.

Para estos efectos convinieron, entre otras acciones, en las siguientes:

- a. Solicitar a sus respectivos Ministerios de Relaciones Exteriores que, dentro de los próximos 90 días, adelanten las negociaciones de los acuerdos bilaterales sobre transporte internacional por carretera de pasajeros, carga y encomiendas que se suscribirán entre Colombia y Venezuela y entre Colombia y Ecuador;
- b. Propiciar la promulgación de normas internas que regla-

- menten los diferentes aspectos vinculados con la operación de transporte internacional por carretera entre los países;
- c. Apoyar la organización de servicios fronterizos centralizados y coordinados y propender a la unificación bilateral de los horarios de operación en las fronteras;
- d. Apoyar de manera prioritaria la organización y prestación de los servicios de transporte, para hacer de la integración una realidad, mediante el fortalecimiento del intercambio de productos y del tránsito de personas;
- e. Promover estudios que conduzcan a acuerdos bilaterales complementarios para regular el transporte en las zonas fronterizas, mediante la adopción de reglamentos ágiles;
- f. Reiterar la necesidad de que el sector privado, conjuntamente con el sector oficial, continúen en la búsqueda de soluciones para hacer dinámica la operación del transporte internacional por carretera entre los países; y
- g. Empezar programas de capacitación sobre transporte internacional por carretera para funcionarios, transportadores y usuarios.

Los Ministros celebraron las iniciativas de las agrupaciones del transporte al ocuparse durante sus asambleas anuales de los aspectos propios del transporte internacional y reiteraron su apoyo al fomento y celebración de foros con la participación de los sectores oficial y privado vinculados a la actividad del transporte y el turismo de los países andinos.

LA NUEVA TECNOLOGIA DEL TRANSPORTE RECOGE APORTES DEL PASADO

Varias publicaciones internacionales¹ se han referido últimamente a los proyectos para volver al empleo de las locomotoras a vapor. Las dos más grandes empresas fabricantes de locomotoras diesel —la General Motors Corporation y la General Electric Company— así como la industria carbonífera American Coal Enterprises Inc., compiten en esos estudios, mientras algunos importantes ferrocarriles de Estados Unidos han hecho cuantiosas inversiones para financiarlos.

Si bien la locomotora diesel es más eficiente, el carbón resulta mucho más barato por calorías que el petróleo, cuya carestía a largo plazo tenderá cada día a ser mayor. Además, en muchos lugares del mundo existen grandes reservas de carbón y disponibilidad de agua, en tanto que el petróleo se encuentra con menor frecuencia.

En Estados Unidos se ha admitido que las máquinas a vapor serían mucho más económicas que las diesel si se pudiera hacer subir su eficiencia de transformación de la energía del combustible en fuerza tractiva de alrededor de un 9% a un 14%, es decir a la mitad de la productividad de la locomotora diesel, que es de un 25% a un 30%. Muchas personas creen que esto es posible y una de ellas es el ingeniero argentino Livio Dante Porta, quien abandonó su patria cuando Argentina dejó de lado sus intentos de perfeccionar la máquina a vapor. Se dirigió primero a África del Sur, donde junto con el ingeniero sudafricano David Wardale aplicó sus ideas para mejorar la eficiencia de una locomotora modelo 4-8-4 tipo 25NC de los Ferrocarriles Sudafricanos. Tuvo tanto éxito que su potencia aumentó en 50%, el consumo de carbón bajó en 28% y la necesidad de agua se redujo en 50%. Luego, tanto Porta como Wardale se trasladaron a Estados Unidos, donde actualmente se encuentran haciendo un experimento semejante con una locomotora 4-8-4 de fabricación norteamericana.

Pero, como ha dicho el Presidente de la Asociación Chilena de Conservación del Patrimonio Ferroviario (ACCPF)²,

¹ *International Railway Journal*, Nueva York, junio de 1984; *The Wall Street Journal*, Nueva York, 30 de enero de 1985 y *Railway World*, Londres, Marzo de 1985, entre otros.

“aún sin mejorar su desempeño, el futuro de las máquinas a vapor no es completamente negro. En China siguen fabricándolas; en Finlandia, África del Sur, la India y Zimbabue han llegado a la conclusión que en ciertas circunstancias, la tracción a vapor es más económica que otras opciones, mientras que para un ramal en el sur del Brasil, operado principalmente a vapor, se está considerando la adquisición de locomotoras adicionales, nuevas o usadas. En otros países, tales como Suecia, la Unión Soviética y el propio Chile, se conservan flotas de reserva de locomotoras a vapor, para uso en situaciones de emergencia, a causa de baja disponibilidad de locomotoras diesel o de niveles de tráfico excepcionalmente altos”.

Por iniciativa de la ACCPF y el Ferrocarril del Sur, en Chile se ha aprovechado varias de estas locomotoras de la flota de reserva para llevar trenes de turismo, tanto en la región sur —*el tren de la Araucanía*— como en la zona metropolitana, y se espera incorporar nuevos recorridos.

No cabe duda que la locomotora a vapor es una atractiva pieza de museo y un interesante elemento de tracción de trenes de turismo. Pero puede volver a ser algo de mayor trascendencia, si se consideran las expectativas derivadas del alto precio del petróleo.

Si esto sucediera se comprobaría que la nueva tecnología recoge aportes del pasado, como ya está ocurriendo en otros sectores del transporte. Así, por ejemplo, en Australia operan en el cabotaje buques nuevos que emplean carbón como combustible; en Japón están en servicio barcos accionados a vela con motores diesel; en Estados Unidos, la Boeing experimenta con un nuevo avión a turbohélices, el 7-7, capaz de economizar el 60% del combustible con respecto a su rival similar en capacidad, el A320 de Airbus Industrie, según *The Economist*, Londres, de 9 de febrero de 1985, y en Inglaterra se están produciendo dirigibles para operaciones comerciales.

² “¿Las locomotoras a vapor: el fin de la línea?”, artículo de Ian Thomson en *El Diario Austral*, Temuco, Chile, 3 de marzo de 1985.

SISTEMA PRIVADO DE ARBITRAJE MARITIMO INTERNACIONAL

La Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) ha decidido recientemente poner en vigencia un Sistema Privado de Arbitraje Marítimo Internacional, para lo cual ha aprobado un Reglamento y en la próxima reunión de directorio, que se celebrará en la sede de Montevideo el 6 y 7 de junio de 1985, se designarán los miembros del Comité Permanente.

La iniciativa tiene por objeto brindar a los sectores vinculados con la actividad marítima internacional y especialmente a la latinoamericana, un servicio idóneo que les permita solucionar, mediante el arbitraje, las disputas o controversias que se suscitan entre las partes de un contrato.

Mayores antecedentes al respecto pueden solicitarse a la Vicepresidencia Ejecutiva de ALAMAR, Casilla de Correos 767, Montevideo, Uruguay.

CONVENIO MULTILATERAL DE COOPERACION ADUANERA

El Director General de Aduanas de México, en su carácter de Secretario General del Convenio Multilateral sobre Cooperación y Asistencia Mutua entre las Direcciones Generales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, ha informado a la CEPAL que la República de Panamá y la República Oriental del Uruguay depositaron con fecha 7 de febrero de 1985 el instrumento de ratificación del Convenio de referencia y que la República Federativa del Brasil hizo lo mismo el día 7 de marzo del año en curso.

Con estas ratificaciones se cumple la resolución adoptada en la IV Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de América Latina, España y Portugal, en el sentido que a partir del momento en que el Convenio haya sido suscrito y/o ratificado por diez países por lo menos, se podrán efectuar reuniones de directores nacionales de aduanas del Convenio.

LA CONVENCION SOBRE SEGURIDAD DE LOS CONTENEDORES ENTRA EN VIGOR

El 1º de enero de 1985 ha entrado en vigor la Convención sobre Seguridad de los Contenedores de la Organización Marítima Internacional, considerada una de las piezas más significativas de acción internacional en materia de carga unitarizada.

Adoptada en 1972, entró en vigencia originalmente en 1977 pero fue postergada por cinco años hasta septiembre de 1982 y posteriormente hasta el 1º de enero de 1985 con res-

pecto a la aprobación de los contenedores en uso y de la aplicación de las placas indicadoras de la fecha antes de la cual deben ser inspeccionados.

En la actualidad, la Convención ha sido ratificada por 38 países, entre los cuales figuran solamente cinco de América Latina y el Caribe: Argentina, Bahamas, Barbados, Cuba y Chile.

INTERCAMBIO DE VAGONES ENTRE ARGENTINA Y CHILE

Según ha informado la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), la Subcomisión del Grupo Zonal Argentina-Chile celebró el 26 de marzo de 1985 una reunión de trabajo en Socompa, frontera de ambas repúblicas, en dependencias de las estaciones de Ferrocarriles Argentinos y de la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile, para analizar los problemas operativos y aduaneros que afectan a los servicios ferroviarios.

Entre los acuerdos adoptados, merece destacarse el que se refiere a la agilización del intercambio de vagones entre Argentina y Chile por el empalme Socompa, por medio de la transmisión por radio de los datos correspondientes a la carga a la salida de Baquedano y de Salta hacia Socompa y su confirmación por télex, de la armonización de los horarios de los servicios de aduanas en frontera y de la simplificación de la documentación pertinente.

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- En el número anterior del *Boletín FAL*, se expresó el reconocimiento a diversas publicaciones que reproducen sus artículos, cuya difusión contribuye a divulgar los temas que interesan al fortalecimiento institucional y la facilitación del transporte en América Latina y el Caribe. Ahora, cabe complementar dicha lista con referencia a la *Revista de Marina*, publicación bimestral de la Armada de Chile, que a menudo acoge en sus páginas algunas de nuestras informaciones.
- Fue constituido recientemente el Consejo Venezolano de Usuarios del Transporte Internacional de Carga (CONUTRA), llamado a representar a los usuarios ante las empresas de transporte, las asociaciones y conferencias que las agrupan, los organismos públicos en esta área y las instituciones, que con fines similares, han sido constituidas dentro y fuera del país. (*Carga Internacional*, órgano técnico informativo del CUTMA, Bogotá, año VII, Nº 30, 1984).
- Por decreto supremo Nº 075-84-PCM, el Presidente de la República del Perú ha declarado constituido con carácter permanente el Comité Nacional de Facilitación del Transporte y Comercio Marítimo Internacional, conformado por ocho representantes del sector público y siete del sector privado (Asociación de Exportadores-ADEX, Confederación de Cámaras de Comercio del Perú, CONACO, Sociedad de Industrias, Asociación Marítima del Perú, Asociación

Peruana de Empresas de Seguros, Consejo Peruano de Usuarios del Transporte Internacional-COPERUT y Asociación de Armadores del Perú.) El Comité Nacional tiene como finalidad recomendar a las instituciones oficiales correspondientes la adopción de medidas para agilizar en el ámbito nacional, el comercio y transporte marítimo internacional. (*Diario Oficial "El Peruano"*, de 1º de diciembre de 1984).

- La Superintendencia Nacional da Marinha Mercante del Brasil (SUNAMAM), por resolución Nº 8 467/84, ha creado el Consejo Especial de Usuarios en las siguientes empresas de navegación: Companhia de Navegacao Lloyd Brasileiro S.A., Companhia de Navegacao de Sao Francisco S.A., Servicio de Navegacao de Bacia do Prata S.A. y Empresa de Navegacao de Amazonia S.A. El Consejo tendrá funciones consultivas y de asesoramiento de la empresa, correspondiéndole identificar, estudiar y proponer medidas para el perfeccionamiento de las operaciones de transporte hidroviario y la mejor y más eficiente prestación de servicios. El Consejo Especial de Usuarios será integrado por un dirigente de la empresa, un representante del Ministerio de Transportes y por personeros de los organismos que agrupan a los sectores del comercio, la industria, la agricultura y los exportadores.

NOTICARIO DE FACILITACION

- Según información de la División de Transporte Marítimo de la UNCTAD, al 8 de febrero de 1985, Chile, México y Senegal habían ratificado la Convención de Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, Malawi había accedido a ella y Marruecos, Noruega y Venezuela la habían firmado. Entrará en vigor doce meses después que haya sido ratificada por 30 países.

- Australia firmó, a reserva de ratificación, el Convenio sobre el Sistema Armonizado del Consejo de Cooperación Aduanera, convirtiéndose así en el primer país signatario. El Convenio entrará en vigor cuando haya sido ratificado sin reservas por 17 Estados o Uniones Aduaneras o Económicas.

- El Centro de Estudios Navieros de Chile ha anunciado que el 29 de abril de 1985 se inició en Valparaíso la séptima versión del Programa de Postgrado en Administración Naviera y el 29 de mayo comenzará la segunda etapa del Programa de Transporte Marítimo. Ambos cursos están orientados a entregar una alta especialización a distintos profesionales, aportándoles el concurso de una variedad de disciplinas teórico-prácticas que el ejercicio del transporte marítimo requiere en el mundo contemporáneo. Mayores informaciones pueden ser solicitadas a CENAV, Esmeralda 940, oficina 94, Valparaíso, Chile.
- Los días 25 al 27 de junio de 1985 se celebrará en el Kensington Exhibition Centre de Londres, la sexta conferencia internacional y exposición del transporte, manejo y almacenamiento de productos químicos a granel, *MariChem 85*, que incluirá visitas técnicas a los terminales especializados de Dagenham, Essex. Los derechos de matrícula son de 307.25 libras esterlinas por participante (incluyendo el impuesto al valor agregado de 32.25 libras esterlinas) y el registro deberá hacerse a MariChem Secretariat, 2 Station Road, Rickmansworth, Herts WD3 1QP, Inglaterra.

PUBLICACIONES DE INTERES

- El Consejo de Cooperación Aduanera ha dado recientemente a la publicidad el folleto *Training for Customs Officials of Developing Countries*, edición de noviembre de 1984. Los interesados pueden solicitar un ejemplar a Customs Co-operation Council, rue de l'Industrie, 26-38, 1040 Bruselas, Bélgica.
- La Comisión Independiente para el Desarrollo Mundial de las Telecomunicaciones ha editado en diciembre de 1984 su informe de actividades, en que se resumen los análisis, los argumentos y las recomendaciones a que llegara en sus cinco reuniones celebradas entre octubre de 1983 y noviembre de 1984, de acuerdo con el mandato de la Conferencia de Plenipotenciarios de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT). Copia de dicho informe, denominado *El Eslabón Perdido*, puede solicitarse al Secretario General de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, Palais des Nations, CH 1211 Ginebra 20, Suiza.
- El 15 de marzo de 1985 entró en circulación en *Anuario de Portos e Navios 84/85*, obra de consulta permanente con indicaciones de opciones y alternativas para solución de problemática en los sectores de puertos, navegación de altura, cabotaje, navegación interior, transporte multimodal, construcción naval, reparaciones navales, servicios costa afuera y comercio exterior. El ejemplar vale US\$ 120.00 y la dirección es Caixa Postal 2791, Río de Janeiro, R.J., Brasil.
- El Centro de Estudios Navieros de Chile ha empezado a publicar en abril de 1985 la *Revista CENAV*, dedicada a divulgar información técnica internacional sobre comercio y transporte marítimo. El valor de la suscripción anual es de \$ 2 400 moneda chilena en el país y de US\$ 30.00 en el extranjero y los cheques deben girarse a nombre de Revista CENAV, Esmeralda 940, oficina 94, Valparaíso, Chile.
- Drewry Shipping Consultants ha anunciado, entre otras publicaciones de su serie Estudios, *Market Role of Large Container-Ro/Ro Ships* (Nº 130) y *The Market for Medium-Sized Tankers (90-175 000 dwt)*, (*Survey 32*), al precio de US\$ 125.00 y US\$ 245.00, respectivamente. Los pedidos deben hacerse a Drewry Shipping Consultants Ltd., 34 Brook Street, Mayfair, Londres W1Y 2LL, Inglaterra.

NACIONES UNIDAS

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

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

IMPRESOS
 VIA AEREA