



REUNION DE EXPERTOS EN FACILITACION DEL CARIBE

Entre los días 27 y 30 de octubre de 1981 se llevó a cabo en Paramaribo, Suriname, la Reunión de Expertos en Facilitación del Comercio y Fortalecimiento Institucional del Transporte Internacional en el Caribe, organizada por la CEPAL en cumplimiento de las resoluciones 390 y 399 (XVIII) de la Comisión.¹ Participaron expertos de Barbados, Granada, Jamaica, República Dominicana y Suriname, así como observadores de la UNCTAD, el CARICOM y diversos organismos gubernamentales y privados. Para asistir a los expertos en sus deliberaciones, la Secretaría de la CEPAL presentó varios documentos de trabajo, que sirvieron de base a las deliberaciones sobre las condiciones actuales y las perspectivas del transporte del comercio subregional y extrarregional.

Se examinó la situación que se presenta en la actualidad y se identificaron los problemas relacionados con el fortalecimiento de la institucionalidad del transporte y la facilitación del comercio y con la estrategia y metodología para la cooperación entre los países del Comité para el Desarrollo y la Cooperación del Caribe (CDCC).

A continuación se transcribe un resumen de las recomendaciones más importantes del Grupo de Expertos:

A. Acciones específicas

1. *Evaluación de las posibles tecnologías para los sistemas de transporte intracaribeño.* Dado que la rapidez de los cambios tecnológicos en materia de transporte marítimo hace imposible predecir un futuro seguro para un sistema determinado de transporte, se considera que deben recomendarse solamente sistemas que tengan flexibilidad operativa inherente. Por ejemplo, se estima aconsejable estudiar cuidadosamente la factibilidad técnica y económica de aplicar un sistema de transporte por barcaza y remolcador para el tráfico intracaribeño.
2. *Organismos nacionales de facilitación y programas de simplificación de la documentación y procedimientos comerciales.* Deben establecerse organismos nacionales de facilitación, compuestos por representantes calificados de todos los organismos gubernamentales relacionados con comercio exterior, como por ejemplo, control de cambios internacionales, aduanas, autorida-

des portuarias, servicios de estadísticas, bancos centrales, etc. y cuando sea pertinente, por representantes del sector privado (cámaras de comercio, federaciones de profesionales, uniones de importadores y exportadores, despachadores, agentes de aduanas, transportistas, etc.)

Se recomienda que la Secretaría del CDCC prepare y desarrolle un proyecto subregional de facilitación, en colaboración con UNCTAD/FALPRO, CARICOM y otras organizaciones competentes. Dicho proyecto debería comprender la preparación de un estudio que examine las formalidades y procedimientos nacionales y relativos al de comercio exterior en los siguientes sectores: formalidades portuarias, procedimientos de control de cambios y pago de importaciones, control del comercio exterior, estadísticas comerciales, formalidades consulares, cobro de derechos aduaneros y armonización de nomenclaturas y procedimientos aduaneros.

B. Guías para el establecimiento de programas de acción permanente

A partir de la identificación de los problemas examinados, se propuso la preparación de un plan de acción para ser presentado a la consideración del CDCC en su sexto período de sesiones, (St. George, Granada, 4 al 10 de noviembre de 1981.)

Se acordó solicitar a la Secretaría del CDCC que prepare los documentos necesarios para el proyecto e identifique las fuentes posibles de financiamiento, indicándose además que dicha Secretaría debería ser autorizada para convocar reuniones especiales al nivel ministerial apropiado cuando se tratase de cuestiones de política. El Grupo de Expertos estuvo de acuerdo en que la prioridad inmediata consistía en establecer un punto focal para que se pudiera dar comienzo al plan de acción, a través de las Secretarías existentes en la región (CEPAL, CARICOM y Mercado Común para los países del Caribe Oriental).

De esta forma se reducirán los costos de ejecución del proyecto y se creará asimismo una oportunidad para que los Gobiernos del Caribe puedan intercambiar los expertos necesarios por períodos cortos para realizar estudios sobre problemas específicos dentro del ámbito de la cooperación entre países en desarrollo.

¹El texto de la resolución 390 (XVIII), titulada Facilitación del comercio y del transporte, se reprodujo en el *Boletín FAL* N° 22, de mayo de 1979; mediante la resolución 399 (XVIII) denominada Actividades del Comité de Desarrollo y Cooperación del Caribe, se aprobó el programa de acción del CDCC, en el que se

El Grupo de Trabajo sugirió además la conveniencia de fortalecer las actuales organizaciones subregionales de operadores del transporte, como la Asociación de Armadores del Caribe, así como la necesidad de promover la

XI REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES DE LOS PAISES DEL CONO SUR

La XI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur se celebró en Santiago de Chile, del 5 al 9 de octubre de 1981, con la asistencia de representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, y observadores de la CEPAL, del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) y de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).

Como es tradicional, durante la primera parte del encuentro se llevó a cabo la reunión preparatoria de técnicos, quienes abordaron el temario en dos comisiones: Transportes y obras públicas en integración tecnológica.

La CEPAL presentó el informe de avance sobre el proyecto denominado Estudio Integrado de Transporte, que le fuera encomendado en la IX Reunión (Cochabamba, mayo de 1979), y dio cuenta de que una vez que las seis monografías hayan sido terminadas en forma definitiva, se preparará el informe principal, que será presentado al seminario que se está programando para mediados de 1982 en Argentina.

Al tratarse el estudio para la adhesión al Sistema TIR, la delegación de Chile formuló una declaración en torno a su decisión de adherir a dicho Convenio, indicando que "sobre la base de tal decisión, las autoridades pertinentes del Supremo Gobierno han dispuesto la adopción de las medidas administrativas y jurídicas necesarias para la puesta en marcha del Sistema TIR al plazo más breve posible". La declaración de Chile agrega que "No obstante lo consignado precedentemente, se entiende que la materialización de un régimen que refleje a cabalidad las claras ventajas del Convenio TIR depende en último término de un consenso del Cono Sur en cuanto a su aplicación conjunta y debiendo ser ésta, a su vez, el resultado de la concurrencia de la voluntad soberana de cada Estado en orden a adherir al Convenio, la Delegación de Chile insta a las Delegaciones de los países del Cono Sur a emprender los pasos conducentes al logro de dicho consenso".

Cada delegación informó sobre el grado de avance de los estudios que se están realizando en sus respectivos países.

La CEPAL informó a los participantes que está elaborando un manual para la aplicación del Sistema TIR, que

puede ser utilizado indistintamente por los países que se han adherido como por los que están en etapa de adhesión.²

Entre los acuerdos adoptados, merecen citarse los relacionados con: a) la justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado en el transporte internacional terrestre, que se basa en un documento preparado por el INTAL;³ b) las demoras en los pasos de frontera; c) el estudio sobre las consecuencias de las infracciones del tránsito; d) la normalización e intercambio de equipos y materiales de construcción, y e) los centros de capacitación de personal de supervisión y obreros calificados, el centro de intercambio de información científica tecnológica y de normas y métodos y el Centro de investigación y tecnología aplicada al transporte.

Con relación al estudio de las vías navegables de los países del Cono Sur, la Reunión de Ministros acordó encomendar a la Mesa de turno que solicite a los países miembros la remisión, dentro de los sesenta días a partir de la fecha, de sus observaciones al documento preliminar presentado por la CEPAL correspondiente a la Cuenca del Plata,⁴ y que pida a la CEPAL que la nueva versión de dicho documento esté disponible a más tardar el 30 de abril de 1982 a fin de que pueda ser analizada en la Reunión de Expertos de la XII Reunión de Ministros.

Finalmente, se acordó proseguir el examen de diversos acuerdos, entre los que figuran los relativos al Estudio Integrado de Transporte, al estudio para la adhesión al Sistema TIR, al transporte de mercaderías perecederas, a la uniformación de las diferentes reglamentaciones del tránsito y al Estudio del uso de las vías navegables de los países del Cono Sur.

²Manual para la aplicación del Convenio TIR (E/CEPAL/R.298) 12 de noviembre de 1981.

³La compensación en el transporte internacional. Esquema conceptual y metodológico, INTAL-BID, 1981.

⁴CEPAL, Transporte fluvial en la Cuenca del Plata, (E/CEPAL/R.260/Rev.1) julio de 1981.

ESTADISTICAS UNIFORMES DE TRANSPORTE MARITIMO

A mediados de noviembre de 1981 visitó nuevamente la sede de la CEPAL el señor Han-Son Chu, asesor de la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas, quien había hecho una gira por diversos países de América Latina en marzo último, según se informó en el *Boletín FAL* N° 33, de abril de 1981, para promover la adopción de un Sistema Uniforme de estadísticas económicas del Transporte Marítimo.

En esta oportunidad el señor Chu volvió a intercambiar ideas con el personal de la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL y con altos personeros del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de Chile, en quienes encontró la mejor receptividad para el proyecto de las Naciones Unidas.

Conceptualmente, el Sistema Uniforme puede ser definido como un sistema estadístico en el cual el embarque de un producto definido por la clasificación uniforme para el Comercio Internacional, modificada (CUCI Modificada) u otra clasificación convertible a la CUCI, es vinculado con el buque en el que se transporta, de modo que el producto pueda ser relacionado con toda la información disponible sobre el buque.⁵

La mayor parte de la información citada puede encontrarse en documentos aduaneros, informes de las autoridades portuarias y manifiestos del buque. El Sistema Uniforme de estadísticas económicas del transporte marítimo tiene evidentes ventajas, tanto para obtener datos sobre la influencia de los fletes en la balanza de pagos, como para servir de información básica destinada a los estudios de operación y desarrollo portuarios, planificación sobre expansión de las flotas mercantes, decisiones acerca de inversiones en los puertos y sobre política naviera, así como también para apoyar a los gobiernos y a los usuarios en las negociaciones con las conferencias marítimas sobre los fletes y las condiciones de embarque. Indudablemente, sin contar con estadísticas adecuadas, oportunas y confiables, no es posible analizar de manera rigurosa el alcance y las perspectivas de las actividades marítimas y de las operaciones portuarias.

Afortunadamente, el nivel alcanzado en varios países latinoamericanos permite augurar que no será difícil adoptar el Sistema Uniforme en un plazo prudente. Para lograr dicho objetivo, el señor Chu visitó, después de Chile, a las autoridades competentes del Perú, Ecuador, Colombia y Venezuela, con miras a la realización de un seminario regional que se celebrará en el curso de 1982.

LA CAMARA DE COMERCIO INTERNACIONAL Y EL TRANSPORTE

La Cámara de Comercio Internacional (CCI), que es el organismo mundial de la industria y el comercio, organiza periódicamente conferencias especiales con miras a elaborar una estrategia coherente respecto de los grandes problemas que enfrenta la economía mundial.

Entre esas reuniones especializadas se cuentan las Conferencias Marítimas de la CCI, de las cuales la cuarta se celebró en Caracas del 7 al 10 de septiembre de 1981. El tema central de dicha conferencia fue "Los recursos marítimos de los países en vías de desarrollo: perspectivas de crecimiento".

Asistieron a esta reunión unos 250 participantes provenientes de 34 países y observadores de varios organismos internacionales, como la CEPAL, la OCMI, la Conferencia Ministerial de los países del África Central y Occidental y las principales organizaciones de armadores. La conferencia fue inaugurada oficialmente por el Presidente de Venezuela, señor Luis Herrera Campins, quien elogió en su discurso la labor desarrollada por la UNCTAD en el campo del transporte marítimo.

Algunos de los temas abordados fueron los siguientes: las conferencias de línea, el tráfico de graneles, las matrículas

de los países en desarrollo.

de las libres, la financiación en el transporte marítimo internacional y la cooperación comercial internacional. Sobre todas estas materias hubo un interesante intercambio de opiniones entre los representantes de los países desarrollados y de los países en desarrollo.

Finalmente, se adoptó la Declaración de Caracas, que refleja el compromiso del mundo de los negocios de contribuir al desarrollo de un nuevo debate internacional, más constructivo, dentro de la UNCTAD. Se acordó asimismo realizar una reunión oficiosa entre representantes de los sectores gubernamentales y privados de los países desarrollados y en desarrollo para buscar un cambio de actitudes y prioridades.

La Cámara de Comercio Internacional está preparando la próxima reunión de su Comisión de Transporte Marítimo, que se llevará a cabo en París los días 16 y 17 de febrero de 1981. Dicha reunión congregará a un pequeño grupo de personalidades de gobierno y del sector privado que tiene que ver con el transporte marítimo para examinar, de manera oficiosa, la mejor forma de alcanzar los objetivos de la Declaración de Caracas.

PROYECTO REMAIN

Como se informó en el *Boletín FAL* N° 33, de abril de 1981, la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, con el financiamiento del Gobierno de los Países Bajos, inició en mayo de 1980 un proyecto denominado Cooperación Económica entre los Países Latinoamericanos y del Caribe en el Establecimiento de Empresas de Reparación y Mantenimiento de Contenedores, conocido como *Proyecto REMAIN*, el que tendrá una duración de dos años.

El programa de trabajo del mencionado proyecto consta de tres etapas. En la primera se realizaron misiones para recoger información sobre las empresas de reparación y mantenimiento de contenedores en América Latina, América del Norte y Europa. En la segunda etapa y sobre la base

de las informaciones recogidas en esas misiones, la Secretaría de la CEPAL está preparando un documento de evaluación sobre las circunstancias en las que sería factible establecer empresas para la reparación y mantenimiento de contenedores. Dicho estudio proporcionará la base para la cooperación técnica entre los países de la región. Por último, se realizarán tres seminarios subregionales para los sectores público y privado en los que se expondrá la información contenida en el documento aludido y se examinarán problemas específicos con ayuda de expertos de la industria.

Oportunamente el *Boletín FAL* dará mayores informaciones acerca de cada una de estas reuniones, que están programadas para el mes de abril de 1982.

COMISION CENTROAMERICANA DE TRANSPORTE MARITIMO (COCATRAM)

La Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM) ha editado recientemente un interesante documento⁶ en que se dan a conocer los antecedentes de su creación, así como sus características organizativas, financiamiento y atribuciones. La COCATRAM fue institucionalizada en 1980 a fin de prolongar la vigencia del Proyecto sobre Mejoramiento y Desarrollo del Sistema Marítimo y Portuario de Centroamérica (*Proyecto TRANSMAR*), iniciado en 1975 con una duración de cinco años, el que realizó una amplia y eficaz labor, especialmente en el campo portuario.

La Comisión es un organismo técnico y asesor de la Reunión de Ministros Responsables de la Integración Económica Centroamericana creada para atender de modo institucional, en forma permanente, especializada e integral, los diferentes aspectos relacionados con el desarrollo del transporte marítimo en Centroamérica. Está integrada por un representante de los propietarios y un suplente nombrados por cada uno de los países centroamericanos y las asociaciones regionales de usuarios del transporte marítimo y de la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR). Las funciones técnicas y administrativas están a cargo de la Secretaría de la Comisión, que está compuesta por un Secretario Ejecutivo y el personal técnico-administrativo.

Su financiamiento es posible gracias a los recursos provenientes de la aplicación de una tasa portuaria que se cobra a las naves que movilizan carga en los puertos centroamericanos, así como a un aporte fijo anual de cada uno de los países y otros aportes especiales del país sede. La COCATRAM sirve de organismo técnico de la Reunión de Ministros Responsables de la Integración Económica Centroamericana, así como de los gobiernos miembros para la adopción de políticas, medidas, recomendaciones y decisiones en los diferentes campos del transporte marítimo, para su aplicación a nivel regional y nacional, con miras a lograr un desarrollo armónico y efectivo del sector, así como frente a intereses y organismos extrarregionales. Con el objeto de cumplir estos objetivos, cuenta con las más amplias atribuciones para formular proposiciones de política marítima regional, llevar a cabo las actividades necesarias para propiciar el desarrollo naviero regional y nacional de los países centroamericanos y ejecutar los programas técnicos que se requieran para facilitar el desarrollo marítimo y cooperar con los países miembros en la consecución de sus objetivos nacionales relacionados con el transporte marítimo y sus subsectores, puertos, actividades navieras y comercio marítimo.

⁶ Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo, *Resumen descriptivo de la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo*.

La sede de la Secretaría está ubicada en Costado Oeste de Plaza España, Managua; Nicaragua. Dirección cablegráfica

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- Los trabajos en la Carretera Marginal de la Selva están avanzando con tanto ímpetu, que ésta será puesta en servicio en 1983. Falta solamente concluir 729 kilómetros para completar los 2 455 km de vía entre las fronteras del Perú con Ecuador y Bolivia. Paralelamente, se construyen carreteras transversales que unen la Carretera Marginal con poblados y vías de comunicación desde la costa a la zona central y la ceja de selva. Todo ello permitirá unir la Carretera Panamericana Norte con la Carretera Marginal, facilitando la integración nacional por vía terrestre. (Grupo Andino, *Carta Informativa de la Junta del Acuerdo de Cartagena*, N° 116, septiembre de 1981).
- Ha quedado constituida en San José de Costa Rica, la Asociación Costarricense de Derecho Marítimo, entidad de derecho privado que agrupa en su seno a profesionales del Derecho y de otras ramas del saber vinculadas con el sistema de transporte, y que se encargará de propiciar el estudio y el desarrollo de la disciplina. La presidencia de la Asociación recayó en el señor Tomás Federico Nassar Pérez, Subdirector de la Dirección General de Transporte por Agua del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

PUBLICACIONES DE INTERES

- La Dirección de la Marina Mercante y del Litoral del Ecuador acaba de publicar el *Boletín Estadístico Puertos Ecuatorianos*, correspondiente al año 1980, que contiene información sobre movimiento de naves y carga de tráfico internacional y cabotaje por los puertos comerciales y terminales petroleros. Este tipo de publicaciones resulta muy útil porque suministran informaciones completas y oportunas, que tanta falta hacen en la región.
- *The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO)* ha publicado recientemente una nueva edición de su colección *Forms of Approved Documents*, que contiene más de un centenar de contratos de fletamento, conocimientos de embarque y otros formularios, además del texto de numerosas cláusulas especiales emitidas o aprobadas por BIMCO. Su precio es de 600 coronas danesas y puede solicitarse a BIMCO, 19 Kristianiagade, DK 2100, Copenhague, Dinamarca.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Organizado por el Consejo Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTI), se realizó en Santo Domingo, del 19 al 3 de septiembre de 1981, el Primer Congreso de Transporte de Carga Internacional en la República Dominicana. Aparte de más de un centenar de delegados dominicanos, asistieron representantes de los demás consejos de usuarios latinoamericanos, la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), la UNCTAD y el Programa de Transporte OEA-CEPAL. En una veintena de ponencias se trataron los problemas que afectan al transporte marítimo, aéreo y terrestre de la República Dominicana y se concretaron interesantes recomendaciones tendientes a la facilitación del comercio internacional y a la promoción de la Marina Mercante Nacional.
- La exposición y conferencia marítima *Seatrade RIOMAR '81* se llevó a cabo en Río de Janeiro del 13 al 17 de octubre de 1981. Esta reunión, de alto nivel, que organiza Seatrade año por medio en la ciudad brasileña, constituye un importante foro para debatir los problemas del transporte marítimo latinoamericano, a la vez que la única exposición especializada que se efectúa regularmente en la región. En esta oportunidad, un conjunto de expertos latinoamericanos, europeos, estadounidenses y chinos disertaron sobre la industria y el comercio y las políticas de transporte marítimo; los puertos latinoamericanos y su adaptación al aumento del comercio; la manipulación de cargas; la construcción naval y la reparación de embarcaciones y la nueva tecnología marítima.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago - Chile

Texto: Unidad de Composición

81-12-2645

(Offset)

GERT ROSENTHAL
DIRECTOR
SURSEDE MEXICO
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
APARTADO POSTAL 6-718
MEXICO, DF
MEXICO

006614FAL

MXU