

# Informe mensual de la ALALC

**El consejo de transportes y comunicaciones adoptó un proyecto de convenio marítimo**

**E**l pasado mes de mayo la estructura institucional de la ALALC se amplió con un nuevo organismo: el Consejo de Transportes y Comunicaciones, cuya instalación tuvo lugar el día 16 de ese mes, en Montevideo. Los componentes del Consejo se sitúan al nivel de subsecretario de Estado o director de marina mercante.

En su primera reunión, celebrada en la misma oportunidad, el Consejo discutió sobre un temario en el que se incluía la adopción de un Convenio de transporte acuático de los países de la ALALC. La reunión estuvo precedida de otra, preparatoria, que se efectuó unos días antes y durante la cual se examinaron a fondo varios proyectos de convenio acuático presentados por distintos países.

El Consejo de Transportes y Comunicaciones terminó sus trabajos el día 20 de mayo, después de aprobar cinco acuerdos, uno de los cuales se refiere al transporte aéreo y automotor y encarga a la Secretaría Ejecutiva que en un plazo de 60 días

“... invite a las autoridades competentes de las Partes Contratantes a que convoquen a los representantes de las empresas nacionales de transporte aéreo y automotor que, a juicio de dichas autoridades, puedan contribuir a la expansión del comercio intrazonal, para constituir sus respectivas asociaciones zonales con el objeto de procurar la colaboración empresarial para el desarrollo

y coordinación de sus servicios en forma de hacerlos más eficientes, de obtener su mayor rendimiento y de contribuir a la promoción de los países de la Zona. La Secretaría determinará la sede y fecha de las reuniones correspondientes.”

En lo que se refiere al Proyecto de Convenio de Transporte por Agua de la ALALC, hecho público recientemente, el Consejo llegó, no sin dificultades, a un texto aceptado en principio por todas las delegaciones, y que ahora queda pendiente de la ratificación de los países miembros, en algunos de los cuales se requerirá para ello una resolución del Poder Legislativo. Uno de los aspectos más importantes del Proyecto y que como es natural dio lugar a largas y complejas discusiones, es el que trata de la reserva del transporte de la carga de intercambio. El artículo 4o. del Proyecto declara que “las cargas del intercambio comercial que se efectúe por agua entre las Partes Contratantes ... quedan reservadas a los buques o naves nacionales de todas ellas, en igualdad de derechos, tratamiento y demás condiciones establecidas” en el Convenio y en su reglamentación. El ejercicio del derecho a la reserva de las cargas “se hará efectivo en forma multilateral y su implantación será gradual, tanto en el tiempo como en el volumen que represente, y en la medida que lo permita la capacidad de transporte de las marinas mercantes” de los países asociados. En el mismo artículo se especifica que, “respetada la reserva de

transporte para las Partes Contratantes, los buques o naves de países no contratantes que efectúen servicios regulares y tradicionales podrán participar en forma supletoria en el tráfico entre las Partes Contratantes, en las condiciones que establezca la reglamentación respectiva, siempre que", entre otras cosas, "su ruta normal se cumpla entre su propio país y países de las Partes Contratantes; en el país de su bandera no se apliquen medidas restrictivas o de efectos equivalentes al tráfico o a los buques o naves pertenecientes a las Partes Contratantes; y cumplan las tarifas y condiciones de fletes entre países de las Partes Contratantes, fijadas por las respectivas Conferencias de Fletes u organismos similares" que prevé el Convenio.

Como se desprende de los términos del artículo, la aplicación del régimen de la reserva de carga habrá de precisarse posteriormente por medio de dos instrumentos. El primero es el propio reglamento del Convenio, documento que en vista de la imprecisión que caracteriza diversas cláusulas, adquiere una importancia fundamental. Por decirlo así, el Consejo de Transporte y Comunicaciones de la ALALC no pudo llegar en diversos aspectos a soluciones concretas y dejó los problemas consiguientes para una fase posterior, la de la elaboración del reglamento. En segundo lugar, el régimen de la reserva de carga, o más exactamente "el ordenamiento y la regularización del transporte de las cargas reservadas", será atribución de las Conferencias de Fletes que prevé el Convenio. Estos eventos cumplirán además las funciones de armonizar las normas operativas de los distintos miembros, procurar la regularidad de los tráficos entre las Partes Contratantes y fijar las condiciones del transporte y las tarifas de fletes. Ahora bien, en punto a tarifas de fletes las decisiones de las Conferencias podrán ser objetadas, en un plazo de 30 días, por las autoridades competentes de cada país asociado. En realidad, estas Conferencias serán de naturaleza bastante distinta a las que operan en todo el mundo actualmente, ya que no tendrán independencia respecto del poder público, sino que por el contrario estarán virtualmente sometidas a aquél. En la práctica actuarán a modo de organismo técnico y asesor de las autoridades competentes de los países asociados.

Dos importantes excepciones al principio de la reserva de carga incluye el Convenio: se trata del transporte a granel del petróleo y de sus derivados, que continuará regulado por las disposiciones legales de cada Parte Contratante y del transporte de productos a granel, que podrá ser convenido mediante acuerdos entre las Partes Contratantes directamente interesadas. La segunda excepción significa excluir de la reserva de carga multilateral un porcentaje muy elevado de las mercancías que actualmente se intercambian por mar entre las naciones de la ALALC y obedece a la situación existente, sobre todo, entre Argentina y Brasil, países ligados por un acuerdo bilateral de reserva de carga. Esta situación es la que el Convenio respeta, por lo menos

hasta el término del período de doce años que fija el Tratado de Montevideo para el perfeccionamiento de la Zona de Libre Comercio. Llegado ese término, la cuestión del transporte de productos a granel será examinada de nuevo.

Todo lo anterior significa que no cabe esperar del Convenio aprobado por el Consejo de Transporte y Comunicaciones de la ALALC efectos inmediatos de consideración. Más bien podría interpretarse como el intento de salir de un atolladero mediante la aprobación de unos lineamientos generales de escasa repercusión a corto plazo y de motivo para discusiones más a fondo y más concretas a la larga.

Las imprecisiones y también las inconsecuencias que pueden apreciarse en el Convenio revelan, por sí mismas, que los nueve países asociados distan mucho de tener criterios unánimes en materia de transporte marítimo. Seguramente existe un grupo de países más decididos que otros a que el Convenio sea ratificado y entre en vigor; son sin duda aquellos cuyos intereses particulares han logrado reflejarse más crudamente en las estipulaciones convenidas. Bastan cinco ratificaciones para que el Convenio entre en vigor, pero el reglamento respectivo requerirá la aprobación de los dos tercios de las Partes Contratantes del Tratado.

#### Nuevas reuniones sectoriales y especializadas

A fines de mayo se efectuaron en Montevideo dos reuniones sectoriales que congregaban por primera vez a los fabricantes de cada sector. Se trata de los de máquinas de coser y de los de equipo de transporte industrial. Las reuniones se efectuaron en las mismas fechas, 23 y 24 de mayo, y sus resultados pueden resumirse en pocas líneas.

Los primeros se limitaron a sugerir que los gobiernos de los países no productores que aún no han incluido en sus listas nacionales las máquinas de coser de uso doméstico y los cabezales de las mismas, lo hagan con ocasión del Sexto Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia de las Partes Contratantes, que como se sabe comenzará el 24 de octubre próximo. Merece señalarse que la delegación brasileña hizo una declaración particular en la que aboga porque desde el 1º de enero de 1967 los países asociados de la ALALC empiecen a aplicar un régimen de desgravación automática de 20% anual de los gravámenes que aún mantienen sobre las máquinas de coser industriales. En la declaración se recuerda que estos bienes figuran en la Lista Común que se negoció durante el Cuarto Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia.

Por su parte, los fabricantes de equipo de transporte industrial adoptaron cinco recomendaciones, en las que se pide que los países asociados acuerden un tratamiento aduanero, adecuado a las partes y piezas para reposición de equipo de transporte industrial ya inclui-

do en listas nacionales; adopten para la importación de equipos usados provenientes de terceros países, la norma de aplicar los mismos derechos que gravan la importación de equipos nuevos sobre los mismos precios que tendrían esos equipos cuando nuevos; hagan que los bancos centrales o instituciones similares de los países de la ALALC eliminen la práctica de otorgar licencias para uso de divisas cuando se trata de productos negociados en las listas nacionales y activen los trabajos destinados a la preparación de una tarifa externa común, para que todos los países del área puedan establecer márgenes de preferencia respecto de terceras naciones.

También a fines de mayo tuvo lugar en Montevideo la primera reunión de representantes de la actividad aseguradora de los países de la ALALC. Durante tres días de deliberaciones los participantes analizaron la situación de los mercados de seguros y reaseguros en sus países y las posibilidades de desarrollar el mercado regional de reaseguro. Se coincidió en estimar que antes de tomar cualquier decisión había que proceder a una serie de estudios para conocer con la mayor fidelidad posible las características técnico-económicas y jurídicas de cada mercado nacional y, por consiguiente, realizar una encuesta al respecto. El envío de las informaciones por parte de los países deberá realizarse antes del fin del año en curso y la Secretaría de la ALALC agrupará y recopilará las mismas para presentar un informe a la siguiente reunión de aseguradores de la Asociación.

Respecto al fortalecimiento del mercado regional de reaseguros, se subrayó la necesidad de que haya una mayor cooperación comercial y de que se estimule y acentúe el intercambio de negocios que se realiza actualmente. Se convino convocar a una reunión de expertos en seguros de transporte.

En cuanto al seguro de crédito a la exportación, otro de los temas examinados, se recomendó que los países de la ALALC que no tengan un sistema de seguro de ese tipo consideren la posibilidad de establecerlo, "para permitir que en este campo de la actividad aseguradora se avance en conjunto hacia futuras etapas del proceso de integración regional". También se estimó la conveniencia de coordinar entre sí los sistemas de cada país, "no sólo para el intercambio de información comercial y asistencia jurídica recíproca, sino también para que los mismos tomen una proporción a convenir sobre el riesgo comercial de los seguros concedidos sobre sus importadores nacionales".

### **Brasil y Uruguay firman dos acuerdos de complementación**

El 2 de junio los embajadores de Brasil y Uruguay en la ALALC firmaron, en nombre de sus países, dos acuerdos de complementación: uno es sobre productos de la industria de aparatos eléctricos, mecánicos

y térmicos de uso doméstico, y el otro sobre productos de la industria electrónica y de comunicaciones eléctricas. En el primero se incluyen artículos tales como estufas eléctricas y no eléctricas para uso doméstico, licuadoras, batidoras (sus partes y piezas), calentadores eléctricos de agua y secadores de cabello. Los protocolos quedan abiertos a la adhesión de los otros siete países asociados y los gobiernos participantes los pondrán en vigor en sus respectivos países dentro de un plazo máximo de 30 días a partir de la fecha en la que el Comité Ejecutivo Permanente declare su compatibilidad con los objetivos y principios generales del Tratado de Montevideo.

En ambos acuerdos de complementación se hace constar que podrán ser denunciados cuando, a juicio de un participante, ello sea indispensable para permitir su participación en otro acuerdo concerniente a los mismos sectores en el que figuren más países de la ALALC y que comprenda un mayor número de productos. La prensa uruguaya pone de relieve el gran interés que tiene para su país el acuerdo de complementación sobre productos de la "línea blanca", porque Uruguay cuenta con un excelente mercado, que se estima en varios millones de dólares, en la parte sur de Brasil.

### **Argentina y Brasil imponen restricciones al comercio intrazonal del papel para periódicos y de fertilizantes**

Exponiendo el argumento de que la reducción en 5% del gravamen ad-valorem aplicable a la importación desde la zona de papel para obras con líneas de agua, destinado a la impresión de diarios, revistas y libros, "ha planteado una situación que amenaza causar perjuicios graves a un sector de significativa importancia para la economía argentina", y amparándose en los artículos 23 y 25 del Tratado de Montevideo, el Gobierno argentino ha fijado desde el 25 de abril y hasta el 31 de diciembre del presente año un recargo adicional del 5% sobre el valor normal cif a las importaciones del papel para obras con líneas de agua provenientes de los otros ocho países de la ALALC.

Por su lado, la Cámara de Diputados brasileña aprobó el 13 de mayo un proyecto que le había sometido el Gobierno en el que se establecen derechos aduaneros para la importación de fertilizantes mediante una escala progresiva que alcanzará hasta el 80% ad valorem. Esta disposición, que todavía no ha entrado en vigor, tiene por objeto proteger la creación de una industria nacional de fertilizantes. Desde hace varios años la importación de fertilizantes en Brasil estaba casi exenta de aranceles y en 1964 las compras de nitratos en el exterior sumaron alrededor de 1.5 millones de dólares, habiendo correspondido a Chile como medio millón. Las informaciones de prensa publicadas sobre este asunto indican que hasta ahora solo dos compañías han sido autorizadas en Brasil a instalar fábricas para la producción de fertilizantes de nitratos: la Phillips Petroleum y la Shell Oil.