

Informe mensual de la ALALC

- En 1963 se registró un crecimiento general de los intercambios comerciales
- Antecedentes del Proyecto de Acuerdo de Complementación de la Industria Automotriz
- Progresos hacia la nomenclatura arancelaria común
- La ALAMAR solicita que no se implanten nuevos gravámenes para los barcos de los países de la zona

En 1963 se Registró un Crecimiento General de los Intercambios Comerciales en la ALALC

A juzgar por los datos, en algunos casos todavía parciales, relativos, a los intercambios comerciales de varios países miembros de la ALALC, en 1963 se produjo un fenómeno casi general de aumento del comercio intrazonal. En todo caso y a reserva de las cifras correspondientes a Brasil, Colombia y Perú, no dadas a conocer aún, el incremento es apreciable en lo que se refiere a Argentina, Chile, Ecuador, México y Uruguay (para este último país ver Informe Mensual correspondiente al pasado mes de febrero).

En lo que se refiere a Argentina, datos referentes a 11 meses del año pasado indican una expansión de los intercambios con la ALALC de 16.2% con un total de 257.279 millones de dólares. Las exportaciones subieron 31.9%, en tanto que las importaciones disminuían 4.8%. Como consecuencia, Argentina tuvo un fuerte saldo positivo con la ALALC de 75.3 millones de dólares.

COMERCIO DE ARGENTINA CON LA ALALC

11 meses — 1962-63

(Miles de dólares)

Países	1962		1963	
	Exportaciones	Importaciones	Exportaciones	Importaciones
Brasil	67 943	51 045	63 182	59 604
Colombia	7 475	557	2 051	577
Chile	37 221	15 718	29 481	13 786
Ecuador	270	1 290	—	—
México	2 187	3 297	841	1 521
Paraguay	8 957	8 253	4 804	9 481
Perú	33 590	8 599	21 600	8 770
Uruguay	8 961	2 176	5 348	2 130
Total	166 604	91 295	126 307	95 369

El comercio de Chile con la ALALC en 1963 sumó un total de 162.5 millones de dólares, cifra que comparada con la de 1962 (119.9 millones) indica un incremento de 35.5%. Las importaciones crecieron en 46.1%, alcanzando un total de 117.6 millones, al tiempo que las exportaciones aumentaban en 14.1% para llegar a 44.9 millones. Persistió, por consiguiente, el agudo desequilibrio desfavorable a Chile, país que tuvo en 1963 una balanza comercial deficitaria con la ALALC de casi 73 millones de dólares.

COMERCIO DE CHILE CON LA ALALC

(Miles de dólares)

Países	Importaciones			Exportaciones		
	1962	1963	Porcentaje de aumento	1962	1963	Porcentaje de aumento
Argentina	42 825	65 745	53.5	14 856	12 771	—14.0
Brasil	7 117	12 528	76.0	18 512	24 679	33.3
Colombia	332	254	— 23.5	663	850	25.2
Ecuador	2 506	5 700	127.5	454	733	61.5
México	2 814	11 061	293.1	682	1 080	58.4
Paraguay	103	939	811.7	30	24	—20.0
Perú	23 982	20 522	— 14.3	3 121	3 495	12.0
Uruguay	858	888	3.5	1 062	1 312	23.5
Total	80 537	117 637	46.1	39 380	44 924	14.1

FUENTE: Banco Central de Chile.

Las exportaciones de Ecuador a la ALALC, que se concentran sobre todo en Colombia y Chile, se ampliaron sensiblemente en 1963, alcanzando la cifra de 7.8 millones de dólares. El crecimiento fue de 37%. Las ventas ecuatorianas a Colombia aumentaron en casi el 39% y las destinadas a Chile en 3.3%. Los aumentos más considerables correspondieron a las operaciones efectuadas con México y con Uruguay, pero las cifras absolutas de las mismas todavía tienen escasa significación. En cambio revisten importancia apreciable los incrementos registrados en las ventas de Ecuador a Perú (425.1%) y a Argentina (106.4%). Hasta el momento no se dispone de los datos referentes a las importaciones ecuatorianas desde la ALALC en todo 1963.

EXPORTACIONES DE ECUADOR A LA ALALC

(Miles de dólares)

Países	1962	1963	% de aumento
Argentina	200.5	413.8	106.4
Brasil	2.5	2.5	0.0
Colombia	3 032.5	4 208.5	38.8
Chile	2 317.8	2 395.3	3.3
México	0.5	5.5	1 000.0
Paraguay	0.7	0.7	0.0
Perú	144.7	759.8	425.1
Uruguay	3.0	27.5	816.7
Total	5 702.2	7 813.6	37.0

FUENTE: Banco Central del Ecuador, Depto. de Investigaciones Económicas.

El comercio entre México y la ALALC siguió en 1963 su tendencia creciente, aunque a un ritmo menor que el año precedente. El aumento fue de 60.5% (90% en 1962). Las exportaciones mexicanas a los otros países asociados llegaron a 321.5 millones de pesos (25.7 millones de dólares), con un crecimiento de 54.0%, en tanto que las importaciones sumaban 135.5 millones de pesos (10.8 millones de dólares), con un incremento de 77.3%. El intercambio global de México con la ALALC sumó en 1963 un total de 457.0 millones de pesos (36.6 millones de dólares).

COMERCIO DE MEXICO CON LA ALALC

(Miles de pesos)

País	Importación			Exportación		
	1962	1963	% de variación	1962	1963	% de variación
Argentina	19 489	37 297	91.4	28 215	30 699	8.8
Brasil	3 228	12 365	283.1	95 010	126 680	33.3
Colombia	2 013	2 935	45.8	20 740	48 720	134.9
Chile	7 514	18 462	145.7	29 304	60 029	104.8
Ecuador	19	417	2 094.7	8 120	11 555	42.2
Paraguay	44	199	352.3	189	632	234.4
Perú	25 565	46 641	82.4	20 703	37 025	78.8
Uruguay	18 572	17 190	—	6 508	6 164	—
Total	76 444	135 506	77.3	208 789	321 504	54.0

FUENTE: México, Secretaría de Industria y Comercio.

Se Reunirá en Mayo la Conferencia Sobre el Acuerdo de Complementación de la Industria Automovilística

Según informa la prensa uruguaya, el Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC estudia en la actualidad un proyecto de temario para la conferencia que los países miembros celebrarán sobre la posibilidad de concertar un acuerdo de complementación industrial de la industria automovilística. (Ver Informes Mensuales de diciembre y febrero últimos).

En relación con este importante asunto, publicamos seguidamente lo esencial de los documentos que sirven de antecedente para conocer la evolución que ha seguido el asunto hasta el momento. Se trata de los acuerdos tomados en la primera reunión del Grupo Mixto Automotriz Chileno-Brasileño; del memorándum conjunto de las comisiones chilena y argentina encargadas del estudio de la complementación de la industria automotriz, del acta de la reunión de Sao Paulo sobre complementación de la industria automotriz en la ALALC; de la comunicación hecha al Comité Ejecutivo Permanente por los gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay; y de las notificaciones formuladas al mismo organismo por los gobiernos de México y Perú.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACUERDO DE COMPLEMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

ACTA DE LA PRIMERA REUNION DEL GRUPO MIXTO AUTOMOTRIZ CHILENO-BRASILEÑO

En cumplimiento de la Declaración Conjunta de Santiago, suscrita por los Excmos. señores Presidentes del Brasil y de Chile, fechada el 24 de abril de 1963, ambos Gobiernos procedieron a designar sus representantes ante el Grupo Mixto de estudio de un programa de integración de la industria automotriz de ambos países.

El Grupo Mixto celebró su sesión constitutiva en el Palacio de Itamaraty el día 22 de julio de 1963. Durante una semana el Grupo efectuó el examen de las posibilidades de una integración de la industria automotriz de ambos países.

Como resultado de los trabajos de la I Reunión realizada en Río de Janeiro y en Sao Paulo, el Grupo Mixto llegó a las siguientes conclusiones y recomendaciones preliminares, que deberán servir de base al programa de integración de las industrias automotoras chilena y brasileña:

1.—La Comisión chilena declara su decisión de promover la ejecución en su país de un programa de fabricación de vehículos automotores no competitivos entre sí, seleccionados dentro de las líneas actualmente en producción en Brasil.

2.—De acuerdo con los estudios realizados, la Comisión chilena declara su interés por desarrollar en Chile, en conformidad con este programa, una línea de vehículos de carga y de transporte colectivo con motor diesel, una línea de camiones medianos a bencina, una línea de vehículos utilitarios y una línea de automóviles pequeños.

3.—Para la ejecución de este programa Chile importará desde Brasil conjuntos, partes y piezas de los vehículos seleccionados, con el fin de ser armados en Chile.

4.—En contrapartida, el Brasil adquirirá en Chile, en la medida en que haya posibilidades de abastecimiento, partes y piezas de vehículos automotores, seleccionados de común acuerdo, que permitirán equilibrar el intercambio.

5.—Ambos países darán los estímulos necesarios para que la industria brasileña colabore al desarrollo de la industria chilena de fabricación de vehículos y de autopiezas. Además, se favorecerá la formación en Chile de empresas con capitales mixtos chilenos y brasileños, tanto para la fabricación de vehículos como para la fabricación de autopiezas.

6.—Se promoverá la ayuda financiera de las entidades públicas de desarrollo económico de Chile, para facilitar la expansión o creación de empresas destinadas a la producción automotriz chilena.

7.—Reconocimiento que en el período inicial la industria chilena de autopiezas no estará en condiciones de equilibrar el intercambio resultante del programa de integración, se admitirá por un período máximo de tres años, compensar el comercio con productos de menor grado de elaboración, ligados a la industria automotriz. Estos últimos productos serán considerados en una escala decreciente, de modo de conservar el estímulo al desarrollo de la industria chilena de autopiezas.

8.—Para los efectos de este programa, y previo el establecimiento de condiciones de origen, ambos Gobiernos reconocerán como nacionales, los conjuntos, partes o piezas de vehículos automotores que intercambian ambos países, reconociéndoles el mismo tratamiento a los demás países que se incorporen a este programa de integración, en base de reciprocidad.

9.—Ambos países, a fin de asegurar el éxito del entendimiento, tomarán todas las medidas necesarias relacionadas con el comercio exterior, a fin de no interrumpir la corriente del intercambio dentro del programa de integración. Particularmente, se removerán los obstáculos para la previsión oportuna y en el volumen necesario de las divisas solicitadas por los participantes del programa.

10.—Ambos países otorgarán una atención especial al problema del transporte marítimo de los productos de este programa, evitando que el retraso de su embarque o desembarque produzca perturbaciones en el normal desarrollo de las actividades de esta industria. Además, se promoverá una acción conjunta de los interesados destinada a conseguir niveles más bajos de fletes.

11.—Ambos países definirán y caracterizarán técnicamente los productos seleccionados de común acuerdo, para asegurar que el intercambio resultante de este programa de integración se concentre en los conjuntos, partes o piezas seleccionadas, de procedencia exclusiva de los países que participen de este programa. Para estos efectos se estudiará desde luego la adecuada clasificación en la Nomenclatura NABALAC de los productos mencionados.

12.—El Grupo Mixto declara que, para el éxito de este programa es indispensable negociar en la III Conferencia de ALALC las rebajas arancelarias para conjuntos, partes y piezas de vehículos automotores, siempre que sean destinados exclusivamente a la fabricación o montaje de los modelos seleccionados en el programa de integración, mediante controles administrativos por el Gobierno de cada país.

13.—Para la administración del programa, es conveniente la transformación del Grupo Mixto en un Grupo Permanente que pueda velar por el correcto desarrollo del programa, me-

dian­te el intercam­bio de infor­maciones o el perfeccionamiento de los procedimientos establecidos, la aceleración del programa de integración automotriz y el estudio permanente de la estructura de precios.

14.—Este entendimiento, una vez perfeccionado en definitiva estará abierto a la adhesión de todos los Países Miembros del Tratado de Montevideo que quieran participar en este programa de integración de la industria automotriz en base a la reciprocidad. Las negociaciones correspondientes deberán ser conducidas siempre conjuntamente por ambos países a través del Grupo Mixto.

15.—El Grupo Mixto celebrará una segunda reunión en Santiago de Chile a partir del 28 de agosto próximo, con el fin de resolver los aspectos pendientes y redactar el informe final a los Gobiernos respectivos. Particularmente, en esta oportunidad se señalarán los productos, partes y piezas chilenas que serán materia de la negociación para los fines del número 12, y se tomará conocimiento de los proyectos presentados por las empresas brasileñas para ser ejecutados en Chile.

16.—El Grupo Mixto recomienda a los Gobiernos de ambos países hacer todos los esfuerzos posibles para constituir, a la mayor brevedad, dentro de ALALC, la Comisión Consultiva para la industria automotriz, en conformidad a los términos del Artículo 43 del Tratado de Montevideo y de la Resolución 41 de la II Conferencia de las Partes Contratantes.

17.—El Grupo Mixto recomienda a los Gobiernos de ambos países que examinen, con la mayor urgencia, el problema creado por la aplicación del Artículo 18 del Tratado de Montevideo, en relación con los Acuerdos de Complementación de sectores industriales y hagan las gestiones necesarias en ALALC en el sentido de limitar el aprovechamiento de las ventajas negociadas en ellos, exclusivamente a los Países Signatarios de tales acuerdos. Las negociaciones, que, como resultado de este entendimiento, se realicen durante la III Conferencia de las Partes Contratantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC), deberá ser asesoradas por representantes del Grupo Mixto.

Sao Paulo, 27 de julio de 1963.

MEMORANDUM CONJUNTO DE LAS COMISIONES CHILENA Y ARGENTINA ENCARGADAS DEL ESTUDIO DE LA COMPLEMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

Como resultado de las conversaciones realizadas en Buenos Aires durante los días 12 a 14 de agosto de 1963 entre la Comisión designada por el Gobierno de Chile, se ha coincidido en las siguientes recomendaciones como base para el estudio de un programa de complementación industrial en el sector automotriz, dentro de las disposiciones del Tratado de Montevideo de febrero de 1960:

PRIMERO: Ambas Comisiones reconocen que es de interés para la Zona de Libre Comercio el desarrollo integrado de la industria automotriz sobre la base de las industrias ya radicadas en la misma.

SEGUNDO: Para alcanzar esos objetivos es importante facilitar y estimular el desarrollo de centros industriales dentro de la Zona orientados a la producción masiva y económicamente eficiente de partes para la complementación de la industria ya existente.

TERCERO: En conformidad a los conceptos expresados, Chile manifiesta su intención de promover la adopción de las normas necesarias para facilitar la importación desde Argentina de conjuntos, partes y piezas de vehículos destinados al armado de unidades en su territorio.

CUARTO: Por su parte, Argentina manifiesta su intención de promover la adopción de las normas necesarias para facilitar a la industria instalada en su territorio, la adquisición en Chile, de conjuntos, partes y piezas de vehículos automotores, destinadas a sus propias líneas de fabricación, en la medida en que el abastecimiento sea posible.

QUINTO: A esos efectos las Comisiones propiciarán ante sus respectivos Gobiernos la implantación de procedimientos administrativos que estimulen el intercambio equilibrado de conjuntos, partes y piezas para el armado de vehículos, y su reconocimiento como de fabricación nacional a las producidas en los países que participen en el programa, en las propor-

ciones y forma de cómputo que determinen los regímenes internos de cada país y en las condiciones de origen que se establezcan.

SEXTO: A efectos de evitar el desequilibrio de la balanza comercial de ambos países, las normas a dictar deberán prever que el intercambio responda a operaciones industriales dentro del sector automotriz y que las adquisiciones de cada país resulten sensiblemente equivalentes.

Sin perjuicio de lo anterior, se establecerá un período inicial durante el cual se podrá equilibrar parte de las importaciones chilenas con productos menos elaborados, pero relacionados con el sector.

SEPTIMO: Ambos países estimularán la participación de las empresas industriales argentinas en el desarrollo de la fabricación en Chile de conjuntos, partes y piezas para automotores como asimismo para el armado en Chile de vehículos que la industria argentina produce. Para ello se facilitará la formación en Chile de empresas con ese objeto y se procurará la ayuda financiera de los organismos públicos de desarrollo económico de Chile o de las instituciones de crédito.

OCTAVO: Las Comisiones recomiendan a ambos gobiernos a fin de no perjudicar el éxito del acuerdo a que se refiere este memorándum, adoptar las medidas necesarias para remover cualquier obstáculo que perturbe o que pueda perturbar las importaciones de partes correspondientes a los programas de integración o su pago.

NOVENO: Las comisiones de ambos países coinciden en que de acuerdo con las disposiciones de los regímenes de cada país relativas a la industria automotriz, es oportuno negociar en la III Conferencia de ALALC las medidas que resulten necesarias a los efectos de asegurar el éxito del programa de integración.

DECIMO: Para la administración y desarrollo del programa se estima también conveniente la transformación en un grupo permanente de las comisiones de estudio de la integración automotriz que hayan establecido los países que participan en el programa.

La Comisión Chilena toma el compromiso de plantear, como primer punto de la Agenda en la próxima reunión del Grupo Mixto Chileno-Brasileño, o antes si es posible, la inmediata incorporación argentina a discusiones del sector automotriz.

DECIMOPRIMERO: La Comisión Argentina ratifica el punto de vista sostenido en la reunión del Grupo Mixto Argentino-Brasileño celebrada en Sao Paulo del 17 al 21 de julio último, en el sentido de recomendar a los Gobiernos de ambos países hacer todos los esfuerzos para constituir a la mayor brevedad dentro de ALALC y de acuerdo con los términos del Artículo 43 del Tratado de Montevideo y de la Resolución 41 de la II Conferencia de las Partes Contratantes, la Comisión Consultiva de la industria automotriz.

Por su parte, la Comisión Chilena deja constancia de que igual temperamento ha compartido en el Acta de la Primera Reunión del Grupo Mixto Automotriz Chileno-Brasileño, celebrada últimamente.

DECIMOSEGUNDO: Ambas Comisiones se comprometen a promover entre los industriales de sus respectivos países la presentación, a la brevedad posible, de proyectos destinados a llevar a la práctica el programa planteado en este memorándum.

DECIMOTERCERO: Ambas Comisiones declaran que el acuerdo de integración una vez perfeccionado en definitiva estará abierto a la adhesión de todos los países integrantes de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio que deseen participar en el mismo, debiendo las negociaciones correspondientes ser conducidas siempre conjuntamente por los países participantes del programa.

Buenos Aires, 14 de agosto de 1963

ACTA DE LA REUNION DE SAO PAULO SOBRE COMPLEMENTACION DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN LA ALALC

En la ciudad de Sao Paulo se reunieron las delegaciones especialmente designadas por los Gobiernos de Argentina, Brasil y Chile, para estudiar un programa de complementación de la industria automotriz dentro de la ALALC.

Las delegaciones, después de haber examinado el temario propuesto, llegaron a las siguientes conclusiones que someten a la consideración de sus respectivos Gobiernos:

a) Creación de la Comisión Consultiva de la Industria Automotriz en la ALALC. Las Delegaciones recomiendan unánimemente la creación de una Comisión Consultiva permanente para asuntos de la industria automotriz en la ALALC, como un elemento útil y constructivo para la formulación y solución de los complejos problemas que presenta la integración de dicho sector.

Asimismo, recomiendan que esa creación sea propiciada en el curso de la III Conferencia de las Partes Contratantes.

b) Concepto de origen y su respectivo control. Las Delegaciones reconocen unánimemente la necesidad de que sea establecido un riguroso régimen de origen, que signifique una protección efectiva de la genuina producción zonal.

En cuanto a las definiciones o fijación de criterios, las Delegaciones recomiendan que este asunto sea tratado con prioridad por la Comisión Consultiva a crearse, en estrecha coordinación con la Comisión Asesora de Origen del Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, tomándose nota, desde ya, del pensamiento de los representantes chilenos y brasileños favorables a la adopción del criterio del peso, como sistema que posibilita la verificación y fiscalización en términos físicos.

Asimismo, las Delegaciones recomiendan el estudio de un sistema de control, mediante la institución de un registro de partes y piezas fabricadas en cada país y de los respectivos fabricantes, lo que permitiría la emisión de certificados de origen, otorgados por una reconocida entidad técnica del país exportador, en cada exportación y visados por la autoridad consular del país importador que así lo deseara.

c) Normalización o uniformación de vehículos en el Area. Considerando los inconvenientes de la proliferación de tipos de vehículos en la Zona, con elevación de costos e inconvenientes para lograr una economía de escala, las Delegaciones recomiendan que sean propuestas medidas a los respectivos Gobiernos en el sentido de no estimular el establecimiento de nuevas fábricas, para la producción de vehículos de marcas aún no fabricadas en la Zona, en la actualidad.

Las Delegaciones definen como vehículos ya fabricados en la Zona, aquellos que han alcanzado un avanzado grado de integración nacional, que demuestre elevadas inversiones y un volumen significativo de producción.

d) Reducción o liberación de gravámenes, anticipando los plazos del Tratado de Montevideo. Las Delegaciones consideraron que, para llegar a un programa de reducción de gravámenes, sería conveniente procurar, dentro de los términos del Tratado de Montevideo, un acuerdo general de complementación, que incluya a todos los países participantes de la ALALC.

Recomiendan asimismo la creación de un gravamen mínimo para las importaciones provenientes de fuera de la Zona, y, después de la fijación del concepto de origen, el establecimiento de un programa general de reducción gradual de gravámenes, hecha producto por producto, con el propósito de dinamizar el intercambio en el sector de la industria de vehículos y de autopiezas.

Los representantes de Argentina y Brasil expresaron que, no obstante ser partidarios sólo del equilibrio global, juzgan necesario crear estímulos adecuados para promover el desarrollo industrial de los países integrantes del acuerdo y su adecuada participación en el sector automotor.

Sin perjuicio de las consideraciones precedentes, durante el período inicial de 5 años, las Partes encaminarán sus esfuerzos con miras a ensanchar las bases en que se funde la promoción del equilibrio de oportunidades, sea mediante la concertación de nuevos acuerdos sectoriales, sea por vía de la ampliación y diversificación del intercambio global.

e) Moneda gráfica y cámara de compensación zonal. Sin que esto signifique una condición para el avance del entendimiento tendiente a la integración del sector, las Delegaciones señalan la necesidad de encontrar fórmulas y procedimientos adecuados para facilitar el pago de las operaciones de intercambio.

f) Medidas anti-"dumping". Las Delegaciones consideran conveniente asegurar condiciones equitativas de competencia en el sector, mediante la armonización de régimen de bonifi-

caciones a la exportación y del tratamiento a las inversores, así como evitando medidas cambiarias que perturben el intercambio.

g) Condiciones de comercialización de los productos de la industria automotriz en la Zona. Las Delegaciones consideran igualmente conveniente recomendar a los Gobiernos de los países participantes que eviten el establecimiento de medidas fiscales internas, de carácter discriminatorio, susceptibles de perturbar la comercialización de productos del sector.

Las Delegaciones consideran conveniente que las Comisiones internas de cada país, constituidas para el estudio de los problemas de la industria automotriz en la ALALC, continúen sus actividades y reuniones periódicas a fin de poder ofrecer, oportuna y permanentemente ayuda y asesoramiento a la Comisión Consultiva de la industria automotriz en la ALALC, cuya creación se propone.

Finalmente, las Delegaciones recomiendan a sus respectivos Gobiernos que pongan en conocimiento de los demás Países Signatarios del Tratado de Montevideo los entendimientos en curso, de manera de poder notificar, antes del día 30 de noviembre de 1963, al Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC su intención de celebrar un acuerdo de complementación, de carácter multilateral, en el sector automotor.

Sao Paulo, 10. de noviembre de 1963

COMUNICACION CUADRIpartita AL CEP DE LA ALALC

De los estudios y reuniones de industriales y técnicos vinculados a la industria automotriz de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay realizados recientemente, se ha concluido la viabilidad de complementar esta industria dentro de los países de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.

Representantes de los gobiernos de Argentina, Brasil y Chile han efectuado estudios y reuniones formales, en el curso del año, llegando a la conclusión de que es conveniente y urgente promover un acuerdo automotriz en la Zona de Libre Comercio, el cual se ajustaría en todo a las siguientes finalidades propias del Tratado de Montevideo, contempladas en la Resolución 48 (II) de la Conferencia de las Partes Contratantes:

a) Contribuiría a acelerar el Programa de Liberación de productos que aún no forman parte del comercio intrazonal;

b) Crearía condiciones adecuadas para promover inversiones que permitirían acelerar el desarrollo económico y social y elevaría el nivel de ocupación, mejorando al mismo tiempo el aprovechamiento de los recursos de la Zona;

c) Atenuaría los desequilibrios existentes entre los países de la Zona, desde el punto de vista del grado de su desarrollo económico;

d) Estimularía la complementación entre actividades industriales destinadas a abastecer las necesidades de la Zona. y

e) Aseguraría condiciones equitativas de competencia a fin de incrementar la productividad industrial, promovería el mejoramiento de la calidad, disminuirían los precios de los vehículos y facilitaría la concurrencia de la producción automotriz zonal al mercado internacional.

A su vez, el gobierno del Uruguay, firmemente interesado en promover tal iniciativa, ha expresado su intención de participar en las tareas encaminadas a fijar las bases de la mencionada complementación.

Por los motivos expresados y teniendo en cuenta lo dispuesto en los Artículos 16, inciso b), y 17 del Tratado de Montevideo, y en la Resolución 48 (II) adoptada en el Segundo Período de Sesiones de la Conferencia de las Partes Contratantes, los Gobiernos de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, haciendo uso de la dispuesto en el numeral 12 del Acápite III de la Resolución 48 (II) citada, vienen en comunicar al Comité Ejecutivo Permanente su decisión de concertar un Acuerdo de Complementación de la Industria Automotriz.

En el Acuerdo de Complementación que se propone negociar se contemplarán las cláusulas fundamentales señaladas en la letra A) del Acápite II y todas o algunas de las cláusulas complementarias citadas en la letra B) del Acápite II de la mencionada Resolución (II).

Se acompaña a la presente comunicación los documentos siguientes, que contienen informaciones que constituyen antecedentes del Acuerdo proyectado:

1) Acta de la Primera Reunión del Grupo Mixto Automotriz Chileno-Brasileño, celebrada en Sao Paulo, de fecha 27 de julio de 1963;

2) Memorándum conjunto de las Comisiones Chilena y Argentina encargadas del Estudio de la Complementación de la Industria Automotriz, documento suscrito en Buenos Aires, el 14 de agosto de 1963; y

3) Acta de la Segunda Reunión de Sao Paulo, de las Comisiones Argentina, Brasileña y Chilena, para el Estudio de la Complementación Automotriz, documento suscrito en Sao Paulo el 10. de noviembre de 1963.

En atención a lo expuesto y a los documentos que se acompañan, los Representantes dirigen la presente comunicación al Comité Ejecutivo Permanente, para los efectos de dar por iniciado el plazo de cuarenta y cinco (45) días a que se refiere el numeral 13 del Acápite III de la Resolución 48 (II) antes citada, y para que se comuniquen a las demás Partes Contratantes la intención de la concertación de un Acuerdo de Complementación de la Industria Automotriz.

Montevideo, 6 de diciembre de 1963

NOTIFICACION DE MEXICO

En relación con las proyectadas negociaciones para un Acuerdo de Complementación de la industria automotriz, según comunicación de las Representaciones de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, de fecha 6 de diciembre de 1963 (CEP/Repartido 296/63); someto a consideración del Comité Ejecutivo Permanente la siguiente petición:

Conforme a la Resolución 48 (II) está corriendo el plazo de 45 días a partir de la fecha en que se presentó la comunicación al Comité. Ahora bien, a fin de que el Comité se encuentre en posibilidad de reolizar los estudios técnicos para información de las Partes Contratantes y en su caso, formular las conclusiones a que se refieren los artículos Decimoquinto y Decimosexto de la citada Resolución 48, considero conveniente que se fije un período complementario de sesenta días a partir de la fecha en que termina el primer período mencionado.

El período complementario resultará conveniente para que las Partes Contratantes que puedan estar interesadas en las proyectadas negociaciones, dispongan de tiempo suficiente para examinar los estudios técnicos del CEP y los que realicen por su parte, acerca de esta importante materia.

Montevideo, 10 de enero de 1964

NOTIFICACION DE PERU

Me es grato dirigirme a Vuestra Excelencia, en cumplimiento de instrucciones recibidas de mi Gobierno, para solicitar al Comité Ejecutivo Permanente, en ejercicio de la facultad que concede el numeral 13) del apartado A) del párrafo III de la Resolución 48 (II), tenga a bien comunicar a las Representaciones de Argentina, Brasil, Chile y Uruguay, se sirvan diferir, por un período suplementario de 60 días, la iniciación de las negociaciones correspondientes al proyecto de Acuerdo de Complementación de la Industria Automotriz, que tienen el propósito de concertar, según la manifestado en la comunicación que, con fecha 6 de diciembre de 1963, dirigieron a Vuestra Excelencia.

Montevideo, 18 de enero de 1964

Progresos hacia la Nomenclatura Arancelaria Común y la Conversión de los Derechos Aduaneros y Gravámenes de Efecto Equivalente en Términos Ad-Valórem, La Comisión Asesora de Asuntos Aduaneros (CAA), creada por resolución del Comité Ejecutivo Permanente el 23 de mayo de 1963, reorganizó en Montevideo su primera reunión del 17 de febrero al 2 de marzo del presente año. Como resultado de sus trabajos, la Comisión elaboró un informe final en el que concreta los acuerdos adoptados sobre los tres grandes temas principales que tuvo que considerar: nomenclatura, técnica y política aduaneras.

Con esta reunión, la ALALC ha puesto en marcha el mecanismo que acordó establecer en su III Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia (ver Informe Mensual de diciembre de 1963) con el propósito de coordinar las políticas económicas. En aquella ocasión se decidió iniciar los trabajos

encaminados a elaborar un programa de coordinación de dichas políticas y de armonización de los instrumentos que regulan el comercio exterior. La primera fase comprendería las políticas comerciales, tema en el cual la Comisión Asesora de Asuntos Aduaneros desempeñaría un papel fundamental. Con posterioridad iban a entrar en acción las otras comisiones asesoras (Desarrollo Industrial, Asuntos Agrícolas y Asuntos Monetarios). Los resultados de las labores de estas comisiones serían trasladados a una Comisión Especial, organismo nuevo integrado por expertos de alto nivel de cada una de las partes contratantes. Esta Comisión Especial habrá de presentar un informe al IV Período de Sesiones Ordinarias de la Conferencia. Transcribimos a continuación las partes II y III del informe final de la I Reunión de la CAA:

TRABAJOS DE LA COMISION

En el curso de sus deliberaciones, la Comisión estudió los tres grandes temas —nomenclatura aduanera, técnica aduanera y política aduanera— que están consignados en el Orden del Día transcrito anteriormente.

Nomenclatura Aduanera

Con respecto a este tema, y de acuerdo con lo previsto en la Resolución 75 (III) en cuanto a la revisión de la NABALALC para hacerla susceptible de ser adoptada como Nomenclatura Arancelaria Común, se planteó, en primer término, la disyuntiva de proceder de inmediato a esa tarea con el objeto de determinar la adaptabilidad del texto de la NABALALC para el fin propuesto, o de efectuarla a partir de los cuadros comparativos de niveles de gravámenes que deben ser elaborados para los efectos del programa de armonización.

Se señaló que ambas tareas, la de revisar la NABALALC y la de preparar las bases para la comparación de los niveles de gravámenes, están íntimamente correlacionadas.

Técnica Aduanera

El Coordinador planteó la necesidad de programar en forma integral los trabajos que realiza la Secretaría en materia de Técnica Aduanera, en atención a que la Resolución 75 (III) introdujo variantes en los propósitos originales lo cual hace necesario realizar un análisis completo de los antecedentes con el objeto de delinear y precisar sus aspectos esenciales, en función del programa de armonización de políticas económicas y comerciales previsto en dicha Resolución.

Destacó que los trabajos sobre Técnica Aduanera, abarcando en esta denominación los asuntos aduaneros distintos de la Nomenclatura, tales como, valoración, regímenes de importación y exportación, regímenes aduaneros especiales, terminología, capacitación, etc., fueron objeto de intensa preocupación de la Asociación, que aumentó a medida que se intensificaban sus labores. A principios de 1963, recibieron un impulso importante con el Acuerdo de Coordinación alcanzado con la CEPAL, en el sentido de radicar en Montevideo la continuación de los trabajos que aquella realizaba en la materia, en virtud de los acuerdos adoptados en la Primera Reunión de Expertos Aduaneros Latinoamericanos, celebrada en Montevideo en agosto de 1960. Como consecuencia de lo anterior, la Secretaría, aprovechando algunos de los elementos de trabajo utilizados por la CEPAL, orientó sus tareas a lograr la obtención de las metas propuestas por dicho Organismo y de otras que su propia apreciación de los hechos le indicó como igualmente convenientes.

La aprobación de la Resolución 75 (III) al establecer un programa de coordinación de las políticas económicas y comerciales y de armonización de los instrumentos de regulación del comercio exterior, introdujo un nuevo elemento, que si bien coincide en cuanto a su naturaleza con los que servían de base a los estudios que hasta la fecha realizaba la Secretaría, la obligan ahora a intensificar sus esfuerzos y a fijar metas de corto plazo que coincidan con los objetivos que plantea dicha Resolución. En efecto, la armonización de los tratamientos a la importación de mercaderías procedentes de Terceros Países está estrechamente ligada a la armonización de las legislaciones y reglamentaciones aduaneras nacionales.

En esta oportunidad es preciso examinar y dilucidar las posibilidades que hay de realizar un trabajo de conjunto, con vista a la elaboración de un Código Aduanero Uniforme Latinoamericano, o parcializar los estudios a fin de examinar y llegar a ciertas conclusiones comunes sobre aspectos determinados de la técnica aduanera, que permita realizar la tarea de armonizar las legislaciones en una forma gradual. En el primer caso los resultados inmediatos que se obtengan serían más reducidos, y los propósitos finales no se alcanzarían sino al término de un plazo mayor, cuya extensión no podría precisarse por ahora.

La adopción de la segunda posibilidad expuesta tiene la ventaja de permitir la obtención de resultados estrechamente ligados con los que pretende la Resolución 75 (III) y apreciar con mayor objetividad y rapidez, dentro del conjunto de tareas que ésta señala, los progresos que se alcancen al respecto.

La exposición de la Coordinación dio motivo a un extenso cambio de ideas entre las Delegaciones asistentes, en el curso del cual se consideraron diversas soluciones a las alternativas planteadas y se expusieron los criterios sustentados al respecto.

Se estimó, por un lado, que la elaboración y posterior adopción de un Código Aduanero Uniforme por las Partes Contratantes era la mejor solución y los trabajos y estudios de la Secretaría deberían orientarse en este sentido. Se destacó que la formulación de un cuerpo de normas jurídicas comunes permitiría anuar criterios en los aspectos más fundamentales del derecho aduanero latinoamericano y obligaría a los países a orientar sus legislaciones en el sentido que fijaran las normas uniformes, provocándose así la armonización que se pretende.

No obstante, se advirtió que la elaboración de las ideas y conceptos esenciales para la formulación de un Código Aduanero Común estaba todavía en sus etapas iniciales y no podría precipitarse ni aligerarse este proceso. De tal manera, la realización de trabajos en este sentido no conduciría a resultados concretos sino más bien a la certeza de que la tarea es prematura.

En cambio la posibilidad de obtener resultados más inmediatos y provechosos está ligada más bien con la otra alternativa expuesta, esto es, la realización de estudios sobre aspectos determinados de la técnica aduanera, a través del cumplimiento de un programa previamente elaborado, que contemple las conveniencias inmediatas del programa previsto por la Resolución 75 (III) y también otras más lejanas, pero igualmente relacionadas con la necesidad de lograr una paulatina y progresiva armonización de las legislaciones y reglamentaciones aduaneras.

Por estimarla más práctica, la Comisión se inclinó, finalmente, por esta segunda fórmula de trabajo, que le permitirá apreciar con detenimiento los progresos que se realicen al respecto. Estimó, que este sistema presenta adecuada flexibilidad y facilita a la Asociación introducir las modificaciones que las circunstancias aconsejen.

De acuerdo con lo anterior, se consideraron detenidamente los diversos aspectos que podrían ser abordados y el plazo dentro del cual se completarían los trabajos.

Se apreció que los temas relativos a la terminología aduanera y a los regímenes aduaneros especiales constituyen dos aspectos dignos de ser estudiados durante el periodo que mediará entre la presente Reunión y la próxima, en atención a la importancia que presentan para la consecución de los propósitos generales de la Asociación y para el progreso de los programas de armonización de políticas comerciales. También fueron considerados los temas relacionados con trámites y documentos para la importación y exportación y con la valoración aduanera de las mercaderías.

El cambio de ideas que se produjo como consecuencia de lo anterior, permitió apreciar que lo relativo a la terminología aduanera podría ser materia de análisis exhaustivo, solamente cuando se disponga de la información solicitada a las Partes Contratantes mediante el cuestionario contenido en el documento CEP/Repartido/242/63. Por el contrario, se consideró que podrían alcanzarse resultados concretos en el estudio de los regímenes aduaneros especiales, tales como la admisión temporal, draw-back, almacenes particulares o fiscales, puertos libres, zonas francas, etc.

En este campo se destacó la importancia de estudiar exhaustivamente los regímenes de suspensión y exoneración de

gravámenes y otros similares, para lo cual se estimó necesario realizar una encuesta a las Partes Contratantes para determinar los alcances de las normas en vigor.

La apreciación de los mencionados estudios y el análisis de sus conclusiones se abordaría en una próxima reunión de la Comisión, en la que también sería posible realizar un examen más detenido de la valoración aduanera de las mercaderías.

La Comisión estimó que el procedimiento más adecuado para tratar estos temas, consiste en que la Secretaría prepare documentos de trabajo, en que conste la información recibida, sistematizada y complementada con análisis orientados al logro de conclusiones que sean conducentes a la armonización que se pretende.

Finalmente, en materia de capacitación aduanera, se tomó conocimiento de los esfuerzos realizados por las Partes Contratantes, llegándose a la conclusión de que es conveniente que la Secretaría continúe el examen del tema a fin de precisar su relación con los programas de armonización en que se encuentra empeñada la ALALC y destacar los aspectos en que convendría adoptar decisiones comunes.

Política Aduanera

Se consideró la necesidad de actualizar las informaciones sobre gravámenes y restricciones, así como la de organizar el suministro de dichas informaciones en forma orgánica y sobre bases comunes, de modo de hacerlas comparables. Consecuentemente se hizo, por parte de cada país, la revisión de los gravámenes y restricciones contenidos en los documentos ALALC/C.III/dc 22 y dc 22.1 y sus respectivos Addenda y Corrigenda. Lo acordado a este respecto, se recoge en las Conclusiones del presente Informe.

En cuanto al tema de la comparabilidad entre los Aranceles Nacionales y la NABALALC, la Secretaría proporcionó la información disponible respecto a las Tablas de Correlación presentadas por los países en cumplimiento del Acuerdo No. 1 aprobado en la Reunión de Política Comercial y Bancos Centrales o similares, reunida en Bogotá en abril de 1963. Se tomó nota de la forma como han sido elaboradas tales Tablas de Correlación, anotándose que algunas deben ser completadas con los reajustes necesarios, a fin de acondicionar su correlación al nivel del código numérico de 7 dígitos de la NABALALC.

Fue advertido que podría llegarse a los resultados perseguidos, es decir, correlacionar las Partidas o Posiciones de los Aranceles Nacionales con la NABALALC, simultáneamente con la preparación de las informaciones necesarias para el análisis comparativo de los niveles de gravámenes.

La Comisión trató también el problema de la fijación de normas comunes para la conversión de los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente a términos "ad-valorem", con base en el valor CIF de las mercaderías, adoptándose acuerdos en tal sentido.

Se realizó un exhaustivo análisis sobre el tema de la elaboración de cuadros comparativos de niveles de gravámenes. Además, se consideró necesario otorgarle prioridad a esa tarea, porque puede aportar elementos de juicio valiosos también para otros fines, tales como lograr la completa correlación entre los Aranceles Nacionales y la NABALALC y determinar los desdoblamientos que habría que estudiar, de acuerdo con las necesidades de las Partes Contratantes, para los trabajos encaminados a la elaboración de una Nomenclatura Arancelaria Común.

Con respecto a las restricciones no cuantificables se mencionaron, en el curso de los debates, algunos casos de requisitos o estipulaciones aplicados en países de la Zona, que, en opinión de alguna Delegación, podían tener la condición de restricción a las importaciones de mercaderías, agregándose que deberían ser incluidas en las informaciones que las Partes Contratantes proporcionarían a la Secretaría.

En cuanto al tema de la adhesión al Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas, la Comisión tomó conocimiento del documento ALALC/C.III/Memorandum 2/Rev. 1, por el cual se le encomendó el análisis previo de los efectos que podrían derivar de la eventual adhesión de los países de la ALALC al Convenio que creó dicho Consejo.

Consideró que los objetivos fundamentales del Consejo son los de asegurar a los Países Miembros el más alto grado de armonía y uniformidad en sus regímenes aduaneros y, es-

pecialmente, estudiar los problemas inherentes al desarrollo y al progreso de la técnica aduanera y la legislación con ella relacionada, lo que coincide con los propósitos que en materia aduanera sustenta la Asociación.

Tuvo presente que la organización de las tareas y la naturaleza de los estudios y trabajos realizados por el Consejo, así como la cooperación que permanentemente presta a la Asociación, constituyen aspectos de suma importancia y utilidad para la marcha regular de los trabajos en que ésta se encuentra empeñada y que es aconsejable intensificar esta cooperación y el aprovechamiento de dichos trabajos mediante el establecimiento de mayores vínculos entre aquel Organismo y las Partes Contratantes.

La Secretaría suministró las informaciones y explicaciones pertinentes acerca de las disposiciones del Convenio que creó el Consejo, llegándose a la conclusión de que el régimen jurídico establecido para el cumplimiento de los acuerdos y resoluciones de este Organismo no tiene carácter imperativamente obligatorio, sino que otorga adecuada flexibilidad y libertad y no se opone a los objetivos del Tratado de Montevideo.

La Comisión realizó un análisis pormenorizado de las tareas que le han sido asignadas en la Resolución 75 (III), en especial las que deben llevarse a cabo en la primera etapa de los trabajos, esto es, antes de la reunión de la Comisión Especial prevista en dicha Resolución. Destacó que la cronología adoptada para la presentación de las planillas que abarquen el total de las informaciones sobre gravámenes y restricciones, cubriendo los 99 Capítulos de la NABALALC, representa un esfuerzo muy significativo. Cada Parte Contratante deberá superar no sólo las dificultades y problemas inherentes a la naturaleza y magnitud de estos trabajos, sino coordinar ese esfuerzo con otras obligaciones y compromisos que han asumido en materia de estudios aduaneros.

Sin embargo, se hizo especial hincapié en la necesidad de cumplir la cronología señalada para la presentación de las planillas de gravámenes y restricciones, a fin de que la Secretaría pueda realizar en el tiempo y en la oportunidad previstos, los trabajos concernientes a la elaboración de los cuadros comparativos de niveles de gravámenes sobre importación de mercaderías.

III

CONCLUSIONES

Como resultado de sus deliberaciones la Comisión de Asuntos Aduaneros, llegó a los siguientes acuerdos:

Nomenclatura

1) La Comisión acordó que, para realizar los trabajos de revisión de la NABALALC previstos en la Resolución 75 (III), será necesario disponer de los cuadros comparativos de niveles de gravámenes que deben ser elaborados para efectos del programa de armonización, conocer los trabajos de adopción de la NAB por algunas Partes Contratantes que han realizado estudios y proyectos en esta materia, y tener en cuenta las sugerencias surgidas de las actuaciones de otras Comisiones Asesoras, especialmente las de Desarrollo Industrial y de Asuntos Agropecuarios, con el objeto de que se pueda elaborar una nomenclatura que atienda a las exigencias técnicas y a las necesidades prácticas relativas a la estructura de un Arancel Externo Común.

Técnica Aduanera

2) De acuerdo a los propósitos de promover la amplia armonización de los regímenes aduaneros de las Partes Contratantes se estimó necesario efectuar estudios y obtener conclusiones vinculados con el programa de coordinación de políticas económicas y comerciales y de armonización de los instrumentos de regulación del comercio exterior que establece la Resolución 75 (III) de la Conferencia.

3) Con tal fin, la Secretaría realizará estudios, para ser examinados en la próxima Reunión de la Comisión, sobre los siguientes temas:

A) Regímenes aduaneros especiales

- i) Suspensivos de gravámenes (admisión temporal, almacenaje fiscal o particular, tránsito, etc.);

ii) De exención de gravámenes (organismos oficiales, leyes de fomento, productos esenciales de consumo interno, etc.; puertos libres, zonas francas, etc.);

iii) De devolución de gravámenes (draw-back, etc.), y

iv) De otra naturaleza (muestras, etc.).

B) Valoración aduanera de las mercaderías.

C) Estudio de los tipos de gravámenes para la uniformación de los sistemas impositivos aplicables a la importación de mercaderías.

D) Trámites y documentos para la importación y exportación de mercaderías.

Se elaborarán anteproyectos de normas para reglamentar los regímenes respectivos, que serán examinados por la Comisión en su próxima reunión para determinar la posibilidad de su adopción. Las respuestas a los cuestionarios circulados con respecto a estos temas y cualquiera otra información deberán ser remitidas a la Secretaría dentro de los siguientes plazos:

Puntos A)i)-A)iii)-A)iv): A más tardar el 30 de marzo de 1964; Punto B): Hay información suficiente en poder de la Secretaría, y Punto A)ii)-D), y otras informaciones solicitadas mediante cuestionarios terminología, etc.), a más tardar el 30 de abril de 1964. Se recomendó muy especialmente que la Secretaría distribuya a las Partes Contratantes, tan pronto las reciba de cada una de ellas —en el número suficiente— las informaciones relativas a los temas que competen a esta Comisión, sin perjuicio de distribuir también los análisis y trabajos que realice sobre los mismos.

Política Aduanera

4) Identificación de los gravámenes y restricciones aplicados a la importación.

Se dispuso que la Secretaría elabore un documento que recoja las informaciones actualizadas, sobre gravámenes y restricciones, con el objeto de que sirva de antecedente para la presentación de las planillas en base a las cuales se realizarán los trabajos comparativos de niveles. Las informaciones proporcionadas por cada una de las Delegaciones, constan como Anexo I de este Informe.

5) Impuestos internos discriminatorios entre mercaderías nacionales e importadas.

La Comisión resolvió recomendar al Comité Ejecutivo Permanente que incluya este punto en el Proyecto de Temaario de la Segunda Reunión. En dicha oportunidad las Partes Contratantes proporcionarán informaciones sobre los impuestos de este tipo, vigentes en sus respectivos territorios, como base para la realización de los futuros trabajos en la materia.

6) Tablas de Correlación entre los Aranceles Nacionales y la NABALALC.

Con respecto a la preparación de Tablas de Correlación entre los Aranceles Nacionales vigentes y la NABALALC, se llegó a la conclusión de no realizar ese trabajo independientemente, por cuanto dichas Tablas quedarían elaboradas, en su parte fundamental, al presentar los países las planillas de información sobre gravámenes y restricciones aplicados a la importación, en las cuales se mencionarán las Partidas o Posiciones del respectivo Arancel Nacional correlacionadas con los ítem equivalentes de la NABALALC.

En una segunda etapa, se procederá al reajuste de dichas Tablas, con el objeto de adecuarlas a los fines de comparabilidad y de análisis deseados.

En los casos de aquellos países que tengan elaboradas dichas Tablas o hayan avanzado en los trabajos respectivos, se recomienda que los hagan llegar oportunamente a la Secretaría.

7) Fijación de normas comunes para la conversión de los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente en términos "ad-valorem", con base en el valor CIF de las mercaderías.

a) Se utilizará el valor CIF (Costo, Seguro y Flete) de las mercaderías, conforme a la definición de los Incoterms 1953 de la Cámara Internacional de Comercio;

b) En caso de que el valor CIF sea obtenido sobre la base del valor FOB o del valor C&F, el país indicará el porcentaje agregado con ese objeto, o el método que haya seguido para lograr el valor utilizado;

c) Cuando para el cálculo de la incidencia ad valorem de los gravámenes específicos sea necesario efectuar una conversión monetaria, se usará el tipo de cambio que rija el 2 de marzo de 1964 para el pago exterior de las mercaderías importadas, y

d) El cálculo de la totalidad de los gravámenes y restricciones cuantificables se hará tomando en cuenta todos los derechos aduaneros y gravámenes de efecto equivalente, vigentes al 2 de marzo de 1964, que corresponda aplicar a la mercadería de que se trate. Para tal finalidad se utilizará la información contenida en los documentos ALAL/C.III/dc 22 y dc 22.1 con sus respectivos Addenda y Corrigenda, debidamente actualizada por las Delegaciones, en esta Reunión, a que hace referencia la conclusión contenida en el literal 4).

8) Elaboración de cuadros comparativos de niveles de gravámenes.

Se resolvió adoptar el modelo tipo que figura en el Anexo II de este Informe y sus instrucciones, para la presentación de los datos en las planillas de gravámenes y restricciones aplicados a las importaciones.

9) Restricciones no cuantificables

Aun cuando no se tomó decisión sobre casos particulares, se estimó conveniente que al realizarse la comparación de niveles de gravámenes, se tenga en cuenta no sólo las restricciones cuantificables que han sido asignadas en la declaración de gravámenes formuladas por los países, sino también las restricciones no cuantificables, tales como los regímenes de permiso previo, de autorización especial o de importación, prohibida, e igualmente aquellas restricciones de otros tipos diversos, debiendo en cada caso indicarse la clase de restricción registrada en la planilla de informaciones.

10) Cronología de los trabajos.

Teniendo en cuenta la fecha en que deberá reunirse la Comisión Especial prevista en la Resolución 75 (III) y las tareas asignadas en ésta a la Comisión Asesora de Asuntos Aduaneros, la Comisión acordó dividir en tres etapas la presentación de las planillas consignando el cálculo de los gravámenes y restricciones y su incidencia porcentual. El envío a la Secretaría se efectuará por correo aéreo recomendado o por encomienda aérea, de la siguiente manera:

a) A más tardar el 6 de abril de 1964, los Capítulos 1 al 24 inclusive, de la NABALALC.

b) A más tardar el 30 de abril de 1964, los Capítulos 25 al 49 inclusive, de la NABALALC, y

c) A más tardar el 31 de mayo de 1964, los Capítulos 50 al 99 inclusive, de la NABALALC.

11) Adhesión al Consejo de Cooperación Aduanera de Bruselas.

Sobre este punto, la Comisión acordó:

a) Que desde el punto de vista técnico es conveniente que las Partes Contratantes se adhieran al Convenio que creó el Consejo de Cooperación Aduanera, firmado el 15 de diciembre de 1950 en Bruselas, y

b) Que la recomendación precedente no alcanza a los Convenios de Nomenclatura, del Valor y otros elaborados por iniciativa o al amparo de dicho Consejo, a los cuales se recomienda no adherir hasta tanto se definan los instrumentos aduaneros comunes resultantes del Programa de Armonización en que se encuentran empeñadas las Partes Contratantes.

12) Convocatoria de la Segunda Reunión.

Solicitar al Comité Ejecutivo Permanente que convoque la Comisión a una Segunda Reunión, con anticipación a la que corresponde efectuar a la Comisión Especial prevista en la Resolución 75 (III), e insinuar, asimismo a dicho Comité, que estudie la posibilidad de diferir la reunión de aquella para el mes de julio, debido a la necesidad de que las Comisiones Asesoras, especialmente la de Asuntos Aduaneros, cuenten con un plazo mayor para la realización de los trabajos que tienen a su cargo.

En la mencionada reunión la Comisión Asesora de Asuntos Aduaneros procedería a evaluar los trabajos que las Partes Contratantes se han comprometido a realizar y a analizar los estudios a cargo de la Secretaría, así como a elaborar el informe que debe presentar a la Comisión Especial. En base a la documentación que se haya elaborado, la Secretaría propondrá al Comité Ejecutivo Permanente el Proyecto de Temario de los asuntos a ser considerados en la próxima reunión. Se destacó muy especialmente la necesidad de que aquella documentación esté en poder de los Delegados a la Comisión, con no menos de 15 días de anticipación a la fecha de convocatoria de la reunión.

La Delegación de México manifestó que en la próxima reunión de la Comisión deberían abordarse los estudios tendientes a la armonización de las políticas comerciales.

La Comisión resolvió no considerar el tema por no estar incluido entre los cometidos que le han asignado los Organos de la Asociación.

Avances de la Integración en el Campo Industrial

Las delegaciones de Chile y Ecuador comunicaron oficialmente a la ALALC, la constitución de Aceros Nacionales de Ecuador, cuya planta se instalará en Guayaquil. La nueva empresa contará con el aporte del 40% del capital de la Compañía de Aceros de Chile, quedando el 60% restante a cargo de la compañía ecuatoriana, en un total de 12 millones de sures de capital integrado.

Cálculos sobre la capacidad de producción de la empresa —que utilizará mineral de hierro chileno— indican como cifra aproximada, 26 mil toneladas de acero para el primer año de funcionamiento.

Ecuador y Chile habían firmado en la II Conferencia Negociadora de la ALALC, llevada a cabo en la ciudad de México, un Acuerdo para Estudios de Complementación, del cual ha surgido el presente convenio que es el primero de esta naturaleza que se formaliza en los marcos de la organización regional.

Por otra parte, en el marco de la llamada "Acta de Buenos Aires" suscrita por Argentina y Paraguay el pasado mes de febrero, uno de los acuerdos se refiere a un comienzo de aplicación de la política recomendada por la Asociación de Armadores Latinoamericanos (ALAMAR) para que los países de la ALALC utilicen preferentemente los servicios de los astilleros de la Zona. Se trata de la cláusula séptima del Acta, que dice como sigue:

"VII.—Animados por los principios de integración económica, propiciados por la ALALC y con el objeto de promover actividades conexas con la navegación, el Gobierno argentino recomendará medidas adecuadas que faciliten a los armadores paraguayos la construcción y/o reparación de sus buques y/o embarcaciones en los astilleros locales; a su vez el Gobierno paraguayo recomendará que, en igualdad o condiciones competitivas, dichas construcciones y/o reparaciones de sus buques y/o embarcaciones se efectúen en los mencionados astilleros, teniendo en cuenta los factores económicos favorables que ofrezcan los mismos".

La ALAMAR Pide al Gobierno de Perú Conceda a las Naves de los Países de la Zona Trato Preferente en Materia de Impuestos

La Asociación de Armadores Latinoamericanos, informada de que el Congreso peruano está estudiando el establecimiento de un impuesto de 2 soles por tonelada de registro neto a los barcos extranjeros que recalen en el puerto de El Callao, dirigió una comunicación al Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC, sugiriéndole que solicitara del Gobierno peruano exima del nuevo tributo a las naves de todos los países de la ALALC. La ALAMAR recordaba que tal exención estaría acorde con el espíritu que informa el Anteproyecto de Convenio General sobre el Transporte Acuático que será estudiado el próximo mes de abril por la Comisión Asesora del Transporte de la ALALC.

Con fecha 28 de febrero, la Secretaría General de la ALAMAR giró una carta circular a sus asociados en la que les informaba del asunto y les comunicaba, al mismo tiempo, el eco favorable que su gestión había tenido en el CEP de la ALALC. La respuesta de este último organismo a la ALAMAR está redactada en los siguientes términos:

"Como consecuencia de las opiniones que intercambian las representaciones en torno a este tema, el presidente del CEP considera que existe consenso en cuanto a la oportunidad de elevar a todos los Gobiernos de las Partes Contratantes una solicitud de la Asociación, de índole general, en la cual, tomando como punto de referencia el recargo que el Gobierno del Perú estaría dispuesto a aplicar a los barcos extranjeros que recalen en Callao, se les exhortaría a no introducir nuevos gravámenes en los regímenes tributarios marítimos, actualmente vigentes para los barcos de los países zonales, hasta que éstos hayan llegado al establecimiento de una política conjunta con respecto a su transporte marítimo."