

Centro Interamericano de  
Documentación e  
Información Agrícola

3 MAR 1995

IICA — CIDIA

INTEGRACION COMERCIAL Y TRANSPORTES

Aura Celeste Fernández

IICA  
E71  
F363

DIAGNOSTICO Y ESTRATEGIA SECTORIAL AGROPECUARIA  
República Dominicana  
SEA, JAD, IICA





Centro Interamericano de  
Documentación e  
Información Agrícola  
J MAR 1995  
IICA — CIDIA

**INTEGRACION COMERCIAL Y TRANSPORTES**

**Aura Celeste Fernández**

**DIAGNOSTICO Y ESTRATEGIA SECTORIAL AGROPECUARIA  
República Dominicana  
SEA, JAD, IICA**

00006192

11CA  
E71  
F363

## PARTE A: LA REPUBLICA DOMINICANA Y LA INTEGRACION ECONOMICA

### 1. Introducción

En la última década ha habido una notoria reorganización económica y comercial en el mundo y se está asistiendo a un proceso de recomposición y de fortalecimiento de importantes bloques regionales de comercio. Las fronteras comerciales han ido disminuyéndose, más por necesidad de supervivencia económica que como una mera estrategia geopolítica.

Ante el reconocimiento y la aceptación de que la interdependencia resulta vital para garantizar el aprovechamiento de las economías de escala, han emergido espacios regionales de libre intercambio. La integración económica que en el pasado algunos veían como una merma a la soberanía estatal, se perfila hoy como el medio más adecuado para los Estados pequeños poder convertirse en socios comerciales de otros Estados más avanzados.

A medida que el acercamiento entre las antiguas potencias rivales ha ido progresando, la economía mundial se ha ido volviendo más y más interdependiente y se ha impuesto una nueva concepción comercial de las relaciones internacionales que de hecho sustituye los conceptos clásicos de soberanía, independencia, fronteras territoriales y aduanales y poderío militar entre otros, por conceptos como el de libre comercio, eficiencia tecnológica, complementaridad, descentralización y federalismo.

La República Dominicana no se ha mantenido al margen de esta realidad y en su condición de país en vías de desarrollo ha ido adaptándose a los nuevos cambios. Sistemas y esquemas como Lomé, el GSP, La Iniciativa Bush para Las Américas, La Iniciativa para La Cuenca del Caribe y el Caricom, se constituyen en los instrumentos de política comercial internacional más significativos hasta el momento, para este país.

Recientemente, República Dominicana ha tenido acceso a una situación ventajosa en el mercado internacional, que podría allanar el camino hacia una participación importante en el proceso de integración regional. Esto se ha dado con el ingreso a la IV Convención de Lomé, la cual establece relaciones comerciales preferenciales entre países ACP (África, Caribe y el Pacífico) y la Comunidad Económica Europea.

La posición privilegiada de la República Dominicana se hace más evidente si tomamos en cuenta además, su inserción preferencial en el mercado de Estados Unidos, en virtud de la Iniciativa para la Cuenca del Caribe (ICC, ICC-II), que en conjunción con el Acuerdo Lomé le coloca en la oportunidad de convertirse en un puente de doble vía entre el mercado norteamericano y el europeo.

Por otro lado, es importante destacar que La República Dominicana, al tenor de la Iniciativa Bush para Las Américas, suscribió un Acuerdo Marco con los Estados Unidos.

No debe menospreciarse que en los últimos meses se han producido señales positivas que permiten esperar una pronta aceptación de la República Dominicana como miembro del Mercado Común Caribeño (CARICOM), lo cual se ha facilitado por la integración del País al Acuerdo de Lomé y por un informe favorable presentado por la Comisión Caribeña que visitó el país recientemente. Se estima que la participación en



el CARICOM se hará de forma gradual, a partir de la próxima reunión del organismo, la cual está prevista para este mismo año.

Debe destacarse también que La República Dominicana suscribió, a finales de junio de 1992, un Convenio de Cooperación Económica y Técnica con Las Antillas Neerlandesas y con Aruba. Dicho Acuerdo permitiera ampliar las relaciones comerciales con el mercado europeo, utilizando las Antillas Neerlandesas como vía, al tiempo que ofrecerá oportunidades de negocios en las áreas de turismo y agroindustria.

De lo dicho se puede inferir que la República Dominicana está hoy en día bajo el signo de los tiempos en materia de relaciones económicas internacionales, es decir, que el país está abierto a variados mecanismos y esquemas de integración internacional. Sin embargo

**La disyuntiva no parece ser integración o no integración sino cómo articular su participación al mismo tiempo en los tantos y variados esquemas alternos que tiene se le presentan.**

El presente informe busca precisar por un lado, el alcance de la inserción de la República Dominicana en los esquemas y mecanismos de integración regional; identificar las fallas que han evitado un mejor aprovechamiento de los mismos para el desarrollo del país, sobre todo en el área agropecuaria y agroindustrial; recomendar acciones específicas para mejorar la situación existente y, analizar a grandes rasgos la situación del transporte de carga en la República Dominicana, sus instituciones y las deficiencias que puedan incidir negativamente para aprovechar los proyectos y mecanismos de integración aludidos.

## **2. Convenios y acuerdos multilaterales, regionales y bilaterales a los que tiene acceso la República Dominicana**

### **2.1 El Sistema Generalizado de Preferencias (SGP).**

El Sistema Generalizado de Preferencias de los Estados Unidos, de los países de la AELI (Suiza, Suecia y Noruega, Austria y Finlandia), el Canadá, los cinco países de Europa Oriental otorgantes de preferencias, el Japón, Australia y Nueva Zelandia, fue creado como instrumento de política comercial para establecer relaciones comerciales y económicas más equitativas entre países desarrollados y países en desarrollo.

Estos esquemas de preferencias arancelarias, conceden una reducción arancelaria parcial o total de ciertos productos, sin que exista reciprocidad por parte de los países beneficiarios. Algunos esquemas presentan restricciones cuantitativas y otros conceden un trato preferencial sin restricción. Cada país otorgante de preferencias elabora su propio listado de productos y determina las reducciones arancelarias. Estos productos deben cumplir con las normas de origen y con los criterios de originalidad exigidos en cada esquema preferencial.

El SGP de los Estados Unidos ha sido más utilizado por nuestro país, siguiendo, el de Japón, la Comunidad Económica Europea y Canadá. Esto ha sido así a través de los años de vigencia de este esquema, tanto en relación al monto exportado como a la diversificación de los rubros que aprovechan las reducciones arancelarias ofrecidas





por dicho programa preferencial.

Para el año 1980, las exportaciones dominicanas bajo el SGP alcanzaron un valor de 53 millones de US\$, representando esta cifra un 4.9 % del total exportado. Para 1989 las exportaciones bajo el SGP ascendieron a 251.6 millones de US\$, siendo un 15.1 % de las exportaciones.

La real experiencia de la República Dominicana en torno al Sistema Generalizado de Preferencias se inicia a partir del 1976, año en que comienza a funcionar el esquema de preferencias de los Estados Unidos de Norteamérica. A través del esquema de los Estados Unidos se ha exportado una gran cantidad de productos agrícolas, agroindustriales, industriales y minerales, es decir, aquellos productos del sector primario o derivado de mismo, que en su conjunto conforman la base productiva de nuestro país. Cabe señalar los siguientes: Cocos secos, crema de cocos, ferroniquel, pulpa de frutas, cigarros, guandules, entre otros.

## 2.2 La Iniciativa para La Cuenca del Caribe

La ICC es una ley promulgada en 1983 por los Estados Unidos de América del Norte, que entró en vigor el 1ro. de enero del 1984. Se define como una acción unilateral del Gobierno Norteamericano, para promover el crecimiento del sector económico de los Estados beneficiarios, a través de la iniciativa privada. El método elegido para lograr los objetivos es la puesta en marcha de un esquema de libre acceso a EE.UU. de ciertos bienes producidos en los Estados beneficiarios de la Cuenca del Caribe. Con la ICC un gran número de productos exportados desde países de la Cuenca acceden al mercado de EE.UU. libres de impuestos arancelarios. Los productos excluidos de los beneficios de este esquema son: atun enlatado, petróleo y sus derivados, artículos textiles y de confección sujetos a acuerdos sobre textiles, relojes y sus partes, ciertas prendas de vestir de cuero, calzado. El azúcar, la carne de res y el etanol, deben cumplir con reglas especiales para que entren libres de impuestos.

El resultado esperado de la ICC es la efectiva diversificación de la producción exportable de los países de la Cuenca del Caribe, aunque otra de sus metas, no menos importante, es la de procurar la estabilidad política de los países beneficiarios.

A mediados del 1990, veintitrés Estados habían calificado para beneficiarse de la ICC entre ellos Aruba, Bahamas, Barbados, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, Islas Virgenes, Británicas, Jamaica, Panamá y República Dominicana.

El 20 de agosto del 1990, el Presidente Bush promulgó el Acta de Aduanas y Comercio (Customs and Trade Act of 1990), que incluye la expansión de la Iniciativa para la Recuperación Económica de los Países de la Cuenca del Caribe (ICC-II) y le otorga vigencia por un tiempo indefinido. La ICC-II contiene nuevas ventajas, tal como la reciprocidad en los beneficios comerciales para los Estados beneficiarios, a la vez que introduce nuevos e importantes aspectos relativos a la vocación y requisitos para que un determinado país pueda ser beneficiario del esquema, así como para lograr mantener el disfrute de tal status.

La República Dominicana inició sus exportaciones bajo el programa de la ICC en 1984, cuando obtuvo la mayor participación en el intercambio comercial con EE.UU. en relación con los demás países beneficiarios del programa. Del total de las importaciones ICC norteamericanas, nuestro país participó con un 38.32 % en ese año, manteniendo un lugar preferente. Los productos agropecuarios y agroindustriales han aprovechado los beneficios derivados de este esquema. Para el año 1987 las



exportaciones dominicanas alcanzaron un valor de 130.7 millones de US\$, representando un 17.76 % respecto de los demás acuerdos arancelarios que tiene el país. Sin embargo ha habido una disminución del 40.6 % en el grado de aprovechamiento de este programa respecto de 1984.

Los términos preferenciales de intercambio comercial bajo la ICC colocan la producción dominicana dirigida al sector externo, en una posición de mayor competitividad entre los proveedores del mercado de EE.UU., a través del aprovechamiento de ventajas comparativas. Las estadísticas demuestran que con la ICC la República Dominicana ha logrado de manera satisfactoria, penetrar el mercado interno norteamericano, pero tiene como contrapartida un incremento de la dependencia de nuestro mercado de los productos norteamericanos.

Indudablemente que esto nos refiere a una vieja problemática en las relaciones comerciales internacionales existente entre los países subdesarrollados y los desarrollados, problemática ésta aun no resuelta y que se refiere a los términos de intercambio.

Se considera que la ICC ha servido a la República Dominicana para: a) desarrollar el impulso para la adopción de modelos económicos basados en la expansión de exportaciones no tradicionales de bienes y servicios, b) aprovechar las ventajas comparativas relativas, c) explotar áreas en las que es posible una integración complementaria con empresas de avanzada tecnología, d) que ha servido de preparación para afrontar con más destreza el imperativo de una mayor integración económica internacional, como la que plantea el Mercado Europeo y e) que ha puesto en evidencia la urgencia de actualizar la legislación en materias monetaria, cambiaria, arancelaria y afines, para lograr la infraestructura jurídica que permita superar el atraso tecnológico y la carencia de capitales.

### 2.3 La Cuarta Convención de Lomé

La Convención de Lomé IV es un Tratado de cooperación y asistencia económica entre los países de la CEE y sus ex-colonias de África, el Caribe y el Pacífico (países ACP). La República Dominicana, suscribió el Acuerdo de Lomé el 20 de diciembre de 1989 -- ratificado por el Congreso Nacional el 24 de julio del 1990 -- con los 12 Estados de la CEE y los 69 Estados ACP (África, Caribe y Pacífico). El ingreso de la República Dominicana fue conjunto con Haití, pasando así a formar parte, en calidad de Estado ACP, de este régimen de cooperación multilateral para el desarrollo.

El Acuerdo Lomé no es recíproco, lo que significa que los beneficios potenciales del tratamiento preferencial son otorgados por la CEE a los países ACP, sin exigir el mismo tratamiento a cambio. Esto es lo que distingue a Lomé de un sistema de integración regional que exige reciprocidad. Los países ACP, sin embargo, deben respetar la cláusula de la nación más favorecida, establecida en el GATT. Es decir, deben dispensar a los países de la CEE de un régimen de importación al menos igualmente favorable a los que se otorgan a terceros países, excepto si son del grupo ACP.

De los beneficios que por la Convención ofrece la CEE a los Estados ACP emanan ciertas ventajas comparativas frente a la situación de otros países exportadores a la CEE. Ellas consisten en: a) eliminación de los impuestos arancelarios y, b) eliminación de las restricciones cuantitativas (cuotas o contingentes), para los productos originarios de los Estados ACP o suficientemente procesados en Estados ACP.



Ciertos productos está exceptuados de esta regla general de libre acceso:

i) Los productos protegidos por instancias específicas al seno de la CEE, llamados "productos sensibles", como el banano, el arroz, los cereales y los tomates, entre otros, que no gozan de libre acceso.

ii) Los productos que por su importancia están sujetos a una reglamentación especial en algún Protocolo de la Convención.

Algunos protocolos de Lomé varían la regla del libre acceso para ampliar los beneficios de estos productos más allá de la simple liberalización arancelaria cuando provienen de Estados ACP, tal el caso del protocolo del azúcar, que fija cuotas y precios preferenciales cuando los Estados son exportadores tradicionales del producto. La República Dominicana hizo expresa renuncia a los beneficios de este protocolo. Otros protocolos tienden a restringir las exportaciones con la aplicación de cuotas limitativas a los exportadores tradicionales, como son los casos del protocolo de las carnes y del ron.

Por el protocolo del Banano la CEE se limita a garantizar la continuidad de las ventajas adquiridas por cada Estado ACP exportador tradicional y a enunciar la eventual implementación de medidas destinadas a mejorar las condiciones de producción, calidad y comercialización. Es decir, que la regla de libre acceso permanece invariable para el banano.

La Convención de Lomé IV ofrece ventajas para el desarrollo del sector agropecuario, pues la agricultura es una de las áreas principales que pretende desarrollar. Los beneficios que la CEE ofrece mediante este Convenio a los países ACP tiene los siguientes instrumentos de cooperación: comercial, de financiación, técnica y regional.

#### a. Cooperación comercial

La cooperación comercial incluye un sistema preferencial de exportación para el producto agrícola a la CEE, la promoción de las exportaciones y el Stabex.

- el libre acceso de casi todas las exportaciones de los Estados ACP al mercado comunitario, sin restricciones cuantitativas y con exención completa de derechos aduanales para los productos originarios de esos Estados. Existen excepciones regidas por protocolos especiales anexos al Convenio (Ron, Banano y Azúcar).

- como forma de fomentar la integración económica de los Estados ACP, la CEE reconoce dentro de las reglas de origen para el producto que ingresa libre de aranceles a su mercado, la posibilidad de que este tenga insumos y componentes originarios de otro Estado ACP.

- el empresario agrícola interesado en exportar a la CEE, debe presentar una Declaración de Origen de su producto ante el Centro Dominicano de Exportación, CEDOPEX.

- la cooperación comercial prevé fondos para fomentar el comercio entre los Estados ACP y la CEE, siendo importante que el exportador se informe sobre los canales de comercialización y controles de calidad del mercado comunitario.

- el STABEX es un sistema de compensación de las caídas de los ingresos por las exportaciones de determinados productos agrícolas ACP (como cacao, café, algodón,





cueros, pieles), que se otorga en forma de donación. La ayuda se solicita cuando las transferencias del producto considerado representen al menos el 5 % de los ingresos totales de exportación del año precedente y cuando la disminución en la exportación del producto correspondiente a la CEE, sea menor que un 6% de la media de exportaciones correspondientes a por lo menos cuatro de los seis últimos años. El sector (económico) afectado debe dirigirse a su propio Estado para que se establezcan con la CEE los programas de acciones y ajustes necesarios para la recuperación de dicho sector.

#### **b. Cooperación para la financiación de Desarrollo. Préstamos del Banco Europeo de Inversiones.**

El financiamiento que se otorga a través del BEI debe responder a un Plan Indicativo Nacional (PIN), como referente para proyectos sometidos a financiamiento, tanto por entidades públicas como privadas. La República Dominicana, luego de adherirse a Lomé IV, presentó a la CEE un PIN, exponente de los sectores de la economía que desea desarrollar con los recursos financieros previstos en el Convenio. Uno de los programas incluidos fue un Plan de Aprovechamiento y Conservación de los Recursos Naturales, para financiar programas de desarrollo rural integrado. Los préstamos del BEI son a largo plazo, con tasas de interés que oscilan entre 3% y 6%, y un desembolso de un 50 % del costo del proyecto, entre otras condiciones blandas.

Para solicitar el financiamiento del BEI, toda entidad o empresario agrícola interesado debe presentar un proyecto de financiamiento mediante un procedimiento que el mismo Convenio y otros documentos establecen.

#### **c. Cooperación Técnica. El Centro de Desarrollo Industrial.**

El Centro de Desarrollo Industrial, CDI, es una institución paritaria (CEE-ACP) encargada de brindar asesoría a los agentes económicos de Lomé IV. El CDI presta cooperación y asesoría en la etapa de preinversión a la entidad promotora de cualquier proyecto a ser financiado con fondos Lomé.

#### **d. Cooperación regional.**

Los protocolos financieros de Lomé IV contemplan recursos especiales para proyectos integrados presentados por países de cada una de las tres regiones ACP. Para tener acceso a esos fondos se debe seguir el procedimiento previsto en el Convenio y en otros documentos, en el cual también hay intervención del Foro del Caribe. Es por ejemplo, posible que el Estado Dominicano y el Haitiano, o agentes económicos de ambos países, puedan utilizar la coyuntura de desarrollar proyectos fronterizos conjuntos, o por separado (proyectos gemelos) para el desarrollo agrícola, forestal, pesquero agroindustrial.

#### **Ventajas de Lomé IV para la República Dominicana**

- Establecimiento de relaciones diplomática, política y económica con 81 naciones (69 ACP y 12 de la CEE), la mayoría de los cuales nunca han tenido intercambios de importancia con la República Dominicana. A este respecto, el mejoramiento de relaciones con los ACP del Caribe podría abrir las puertas al Sistema de Integración Regional del Caribe (CARICOM);

- Diversificación de mercados, hasta el momento muy dependiente de los Estados Unidos y Puerto Rico, mediante acceso preferencial a un mercado de casi 320 millones



de consumidores de alta capacidad adquisitiva: -4-

- Obtención de : (i) ayuda de emergencia en casos de desastres naturales como ciclones, huracanes o terremotos; (ii) asistencia técnica y transferencia de tecnología; (iii) asistencia financiera para el desarrollo del comercio a través de subvenciones, préstamos especiales y cofinanciamiento. -2-

- Incremento significativo de la inversión privada proveniente de los países de la Comunidad, principalmente en los sectores de servicios como las zonas francas industriales y el turismo.

## 2.4 La Iniciativa Bush para las Américas, EAI

Es una propuesta de la administración del Presidente Bush de los EE.UU. del 27 de junio de 1990, cuyo propósito es la creación de una zona de libre comercio hemisférica: incluye aspectos macroeconómicos esenciales, como la promoción de inversiones y la reducción de la deuda externa de la región. Sancionada por el Congreso de los EE.UU. se transformó en un mecanismo permanente, sustentado en tres elementos fundamentales: el comercio internacional, la inversión extranjera y la deuda externa. La EAI es el resultado de la toma de conciencia por parte de EE.UU. de que, para subsistir como poder económico mundial ante el auge de la CEE y de los tigres del Sudeste Asiático, se requiere de la concertación de alianzas comerciales continentales.

Los Estados pueden acceder a la Iniciativa Bush, cumpliendo los siguientes requisitos -3- : (a) Disponiendo de algún tipo de acuerdo con el FMI y con el BM, para la aplicación y el mantenimiento de políticas macroeconómicas sanas; (b) Introduciendo reformas en materia de inversiones extranjeras, con apoyo del BID; (c) Formalizando acuerdos con la Banca Comercial, del tipo de reducción de deuda contemplado en el plan Brady.

La EAI tiene diversas vertientes. Estas son:

En relación al comercio promueve una liberalización del intercambio comercial interhemisférico de bienes y servicios, con el propósito de implantar gradualmente y a largo plazo un acuerdo de libre comercio. La metodología propuesta consiste en la negociación de Acuerdos Marcos Bilaterales (AMB) entre los países de la región, preferentemente reunidos en grupos intraregionales, o en su defecto, de forma individual. Se propone también que la Ronda Uruguay del GATT tenga salida exitosa. -4-

EE.UU. considera que el éxito de dicha Ronda sería altamente beneficiosa para los Estados de la región, en dos aspectos esenciales: (a) de lograrse un acuerdo multilateral sobre las barreras no arancelarias (restricciones cuantitativas y cuotas), se despejarían en forma durable las principales dificultades de acceso al mercado de EE.UU., pues el promedio ponderado de los aranceles de EE.UU. en relación a los países de la región es menor que el promedio de aranceles que la región tiene con EE.UU. (b) Como contrapartida al respaldo que otorgue América Latina y el Caribe al buen término de la Ronda, la Administración de EE.UU. interpondría sus buenos oficios para reducciones arancelarias significativas sobre productos de interés para la región. -3-

En relación a las inversiones contempla la elaboración de un programa de crédito sectorial a cargo del BID, cuyo objetivo es respaldo técnico y financiero a la privatización y liberalización de la inversión en los países de la región. Al mismo tiempo persigue la creación de un Fondo de Inversión Multilateral dotado de un monto de 1.500 millones de dólares, al cual EE.UU. contribuirá





progresivamente, con un tercio de los aportes.

En relación con la deuda externa contiene dos propuestas principales: (a) Que el BID aporte un respaldo adicional a los programas de reducción de deuda con los bancos comerciales; (b) Una reducción de la deuda oficial o pública de los países de América Latina y el Caribe con EE.UU. ->

#### 2.4.1 Resumen de las relaciones comerciales con EE.UU.

Como se ha visto, con la entrada en vigor del Acta de Recuperación Económica de la Cuenca del Caribe (Caribbean Basin Economic Recovery Act) o de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe (ICC) en el año 1983, la República Dominicana incrementó sus exportaciones a EE.UU., sobre todo en el área de textiles, a través del tratamiento preferencial que se prevé para los productos de los países beneficiarios de la ICC. Este incremento dió lugar a que la República Dominicana se convirtiera en un socio significativo para los EE.UU. en el área del Caribe, siendo en 1991 el principal importador y exportador de Centroamérica y el Caribe, desde y hacia los Estados Unidos.

Este resultado es un antecedente importante para la suscripción, el 13 de diciembre de 1991, de un Acuerdo Marco entre EE.UU. y la República Dominicana, comprometiéndolo a este último país a dar apoyo su para la conclusión de la Ronda Uruguay, a materializar la liberalización de las inversiones y a flexibilizar la política de comercio que incentiven la inversión privada y extranjera en República Dominicana. En el Art. 2 del Acuerdo Marco se contempla la creación del Consejo Dominico-Estadounidense, cuya primera sesión se dió el 19-9-92 en Washington. Sin embargo, hasta la fecha el Acuerdo no tuvo la ratificación Congreso Dominicano.

El país participaría próximamente de una serie de reuniones que promoverá EE.UU. con países de AL y C con los que ha suscrito Acuerdos Marco, previstos en la EAI. En ellas se tratará una Agenda Inmediata, pero, a través del Departamento de Comercio de EE.UU. se ha podido constatar aspectos intransigibles: interés de EE.UU. de concluir la Ronda Uruguay del GATT; situación del régimen de inversiones en los países negociadores con miras a fomentar el libre comercio; y puntos especiales de negociación y acuerdos bilaterales donde uno de los elementos centrales es, por ejemplo, la propiedad intelectual. Entre los puntos planteados por la Delegación Dominicana figura la reducción de la cuota preferencial de azúcar dominicano al mercado de EE.UU. para el periodo octubre 92 a setiembre 93, que bajó drásticamente de 358.010 Tm en 1992 a 205.232 Tm en 1992, caso que no fué tratado en la Agenda de la reunión.

La suscripción del Acuerdo Marco ha sido un paso importante para la República Dominicana a la luz del objetivo que persigue la Iniciativa para las Américas, que es el de la integración de un área de libre Comercio en toda América Latina. El país puede ignorar que el nuevo reordenamiento mundial y la integración económica son una realidad a la que no se puede estar ajeno, a riesgo de quedar en una posición de desventaja con relación a los demás Estados. A pesar de lo antes expresado no deja de ser preocupante el hecho de que el mercado de la República Dominicana sigue siendo insignificante frente a los demás países de América Latina. Parte de la razón que explica esta posición favorable es el hecho que, hacer lo contrario, podría implicar la pérdida de la ventaja comparativa de la que hoy disfruta, para ingresar al gran norteamericano.



### **3. Logros obtenidos por la República Dominicana de los acuerdos y mecanismos de integración.**

3.1 En referencia al GATT los beneficios obtenidos por la República Dominicana hasta la fecha han sido pocos, para no decir ningunos, ya que en los últimos 20 años los precios de las materias primas han permanecido estáticos, contrariamente a lo que ha sucedido -- por ejemplo -- con los insumos, cuyos precios han aumentado.

3.2 En cuanto al Acuerdo de San José, no ha aportado mucho de lo que se esperaba para desarrollar agricultura nacional, aunque ha contribuido al desarrollo de infraestructura básica, especialmente las obras hidráulicas, de riego y drenaje.

3.3 El Sistema Generalizado de Preferencias ha contribuido, aunque no de forma significativa a la diversificación de las exportaciones dominicanas.

3.4 La Iniciativa para la Cuenca del Caribe ha constituido hasta el momento el mecanismo regional más importante y el que mayores resultados concretos ha aportado a la República Dominicana: ha ofrecido facilidades, desde financiamiento hasta asesoría técnica, pero lo importante es que abrió las puertas del mercado norteamericano a nuestros productos, libres de impuestos posibilitando la diversificación con productos no tradicionales de exportación (piña, melones, lechoza, y flores); ha incrementado la exportación de los propios productos tradicionales; ha fomentado la búsqueda de medios de producción favorables a la competitividad de los productos nacionales, sean bienes o servicios (sector agropecuario, zonas francas industriales, turismo).

3.5 La Convención Lomé IV hasta ahora no ha aportado los beneficios que se esperan en la proporción de lo acordado, pero también la República Dominicana refecien esta fomulando y canalizando proyectos para recibir financiamiento de los 85 millones de ECUS que le corresponderia. El intercambio con Europa promete incrementarse con Lomé, tras un inicio exitoso de exportación por 20.8 millones de US\$ en si primer año.

### **4. Obstáculos internos para aprovechar las oportunidades de los acuerdos**

Entre los más importantes hay que citar los siguientes:

i. Ausencia de articulación entre el sector público y privado, en las actividades de producción, abastecimiento, comercialización, financiamiento y otra de productos dominicanos.

ii. Como el intercambio más promisorio tiene su eje en agricultura-agroindustria, la ausencia de planes más prolijamente formulados y ejecutados para la producción agropecuaria, forestal y pesquera no le permite al sector alcanzar capacidad competitiva en la medida que lo necesita, y que lo puede lograr. A pesar que existieron leyes de incentivo (industrial, agroforestal, forestal, de exportación, etc) que se han modificado desde 1980, no siempre gozaron de todos los recursos necesarios para su implementación, con lo no se logro acceso más equitativo a mayor número de interesados aunque se habilitaron más de 300 empresas nacionales y extranjeras y se diversificó la producción (piña, cítricos, frutales tropicales, mariscos, etc.)

iii. La modernización del Estado, mediante el ajuste de trámites obstruccionistas para el desarrollo del mercado exterior, frecuentemente impide la canalización de proyectos a través de los organismos creados para esos fines; como forma de solución se han creado otras instituciones alternas que normalmente antagonizan con las específicas. Esto incluye la falta de personal técnico y auxiliar capacitado para cumplir funciones de apoyo a la transformación productiva agroexportadora.



iv. La falta de difusión entre agentes económicos potenciales de la información adecuada sobre modos y alternativas de insertarse en negocios de exportación y de las ventajas que representan estos acuerdos y mecanismos.

v. La ausencia de una política acabada y precisa de planificación para el aprovechamiento de estos mecanismos y acuerdos comerciales.

vi. La baja rentabilidad relativa del sector agrícola en comparación con los demás sectores económicos. A esto hay que agregar los financiamientos escasos y caros en el sector agropecuario junto a la carencia de verdaderos planes de desarrollo para el campo.





## PARTE B: EL SISTEMA DE TRANSPORTE Y SU ROL EN LA INTEGRACION

### 1. Introducción

El transporte es uno de los factores más importantes en la comercialización agrícola, por la dispersión de productores y el grado de perecibilidad de los productos, a ello se agrega que por deficientes sistemas de comercialización de rubros agrícolas e información sobre precios, los agricultores dependen de los transportistas-intermediarios, quienes llegan hasta el campo para realizar sus compras, operando como el primer intermediario en la cadena de mercadeo agropecuario.

No existen empresas de transporte que presten servicios regulares en las diferentes zonas del país. La demanda de transporte de personas es tan grande, dada la deficiencia de servicios públicos, que los camiones, camionetas, automóviles y motocicletas se utilizan con prioridad para personas, lo que es más rentable. Los camiones que transportan cargas cobran tarifas que oscilan de 0.15 a 0.20 RD\$/tonelada km, según el estado de los camiones. Existen tarifas de cargas fijadas por el Estado, que sin embargo no se respetan, con lo que el costo del transporte está en relación directa con la necesidad y urgencia del que necesita transporte.

El transporte privado de carga terrestre disponible para productos agrícolas se concentra en pocos rubros. Por otra parte, la Federación Nacional de Transporte Terrestre Dominicano tiene más de 12 mil miembros, aunque la capacidad de carga disponible no es realmente conocida.

El transporte aéreo resulta en la actualidad el mayor problema, sobre todo para las exportaciones no tradicionales como flores que han penetrado el mercado europeo y ahora tienen dificultades para el transporte. Sólo dos líneas realizan esa ruta y en días que no son los más apropiados para los exportadores. El transporte de cargas hacia EE.UU. y otros países del área del Caribe y Sud América tienen, sin embargo, mayor capacidad y un complemento (en determinados productos) en bodegas de aviones de pasajeros.

El transporte marítimo, que es la base fundamental para intercambio de grandes volúmenes, tiene buen desarrollo de infraestructura aunque subsisten algunos cuellos de botella, tanto en instalaciones, como equipos, gerencia y funcionamiento, lucha de intereses y otros elementos que se pueden remover en el corto plazo.

La tramitación tanto de importaciones como exportaciones de mercaderías tiene algunas barreras burocráticas y/o de servicio que, bajo presión de los grupos empresariales e instituciones del Gobierno, están comenzando a ser solucionadas.

### 1. Infraestructura para el transporte de cargas

#### 1.1 Red de Carreteras

El sistema vial del país se desarrolló después de la década del treinta, vinculando a Santo Domingo con el Nor-Noroeste, el Sureste y el Suroeste. La construcción de carreteras que llegan hasta Santo Domingo, la apertura de los Puertos en el Sur-Suroeste con la introducción del camión como vehículo de carga, desplazaron definitivamente al ferrocarril del Estado, puesto que hubo mayor flexibilidad en la construcción de carreteras, e incluso se llegó a sitios lejanos y apartados.



En la actualidad, el sistema vial constituye el soporte fundamental para el flujo de mercancías tanto de comercio interno como de exportación. La red principal de carreteras es de aproximadamente 3,242 kilómetros que se distribuyen de la siguiente manera: (a) 841 km de carreteras primarias (26 % del total de km), 906 km de secundarias (28 %) y 1,495 km de terciarias (46 %). Los Caminos Vecinales son de gran importancia; a finales de 1983 existían en el país un total de 2,924 caminos vecinales con una longitud de 12,911 kms. Al no existir un sistema de inventario de carreteras adecuado en el país, no se dispone del total exacto de kilometraje de la red vial del país, en la actualidad. De todas formas, en los últimos 5 años no se han ampliado significativamente los caminos vecinales, y las inversiones realizadas se concentran mayormente en el mantenimiento y rehabilitación de la infraestructura existente.

## 1.2 Puertos comerciales de mar

En el país existen 19 terminales portuarias, de las cuales 17 son destinados al comercio internacional y 2 al turismo. En total hay 12 puertos internacionales de los cuales 2 son privados y 10 del Estado. Una característica común de estos puertos internacionales es su localización: prácticamente todos están al sur y al sureste del país. Hay puertos que están declinando el nivel de sus operaciones, pese a las buenas condiciones de los muelles. Tal es el caso de Manzanillo que está prácticamente inactivo aunque se espera que se recupere con el auge que posiblemente tenga la exportación de banano.

## 1.3 Aeropuertos comerciales

En la actualidad existen 26 aeropuertos y 20 pistas de aterrizaje, tanto civiles como militares. De los 26 aeropuertos, 4 son internacionales aunque sólo el de Las Américas tuvo ese carácter desde su inicio. Los restantes se han transformado de domésticos a internacionales por el desarrollo del turismo en Puerto Plata y en la Romana, desde 1979. Santiago transformó el aeropuerto doméstico en internacional buscando convertirse en un polo de desarrollo, estando en la etapa de completar la infraestructura que requieren tales aeropuertos.

En cuanto a servicios aeroportuarios, cabe destacar que todos los aeropuertos se han construido con recursos del Estado, pero el sector privado interviene con la construcción de sus propias instalaciones. El aeropuerto Las Américas tiene 6 almacenes, de los cuales 4 son privados y 2 de aduanas; es el único que tiene una terminal de cargas apropiado, con 2 frigoríficos privados y una cámara de fumigación para Sanidad Agropecuaria. El aeropuerto La Unión de Puerto Plata también tiene almacén. Los demás aeropuertos internacionales no tienen estos servicios.

## 2. Instituciones que controlan el transporte de cargas

### 1. Entidades de Gobierno que tienen responsabilidades en transporte

La Dirección General de Aeronáutica Civil, con atribuciones emanadas de la Ley 505 del 4 de noviembre de 1969, tiene jurisdicción en todo lo referente a autorizaciones de establecimiento de líneas y operación de transporte aéreo, vínculos internacionales, habilitación y autorización para vuelos de personal y aeronaves, operación de aeropuertos, seguridad de vuelo y aeroportuaria y otras materias vinculadas

La Dirección General de Tránsito Terrestre, cuyo estatuto jurídico es la Ley 241, del 28 de diciembre del 1967 que la crea, cumple principalmente funciones de ordenador





del tránsito terrestre, control de seguridad y habilitación de vehículos, registro y seguridad de transporte de mercancías por las vías interiores.

En materia de transporte marítimo, la situación institucional de responsabilidades es dispersa. Por una parte, la Ley 3003, del 3 de julio de 1951, pone bajo jurisdicción de la Marina de Guerra todo lo relativo al transporte marítimo. Por otra parte, la Ley 180, del 30 de mayo de 1975, conocida como ley de "Incentivo y Protección al Desarrollo de la Marina Mercante", confiere atribuciones a la Secretaría de Estado de Industria y Comercio.

La Autoridad Portuaria Dominicana, fue instituida y reglamentada por la Ley No. 70, del 16 de diciembre de 1970, y está regida por un Consejo de Administración. Sus funciones principales son la construcción, mantenimiento y operación de los puertos del país, atendiendo a todas las cuestiones vinculadas con otros organismos como la Dirección General de Aduanas, la SEA (Sanidad Vegetal y Animal) y otros organismos.

La Dirección de Telecomunicaciones, como dependencia de la Secretaría de Estado de Obras Públicas atiende las cuestiones de las comunicaciones telegráficas, telefónicas y otras señales electrónicas de uso comercial.

### 3. El servicio de transporte internacional que sirve al comercio internacional

Los servicios de transporte marítimo regular, han sido creados para atender el comercio internacional y cuando se originan cambios en el nivel o composición del comercio, estos servicios también deben cambiar. Los países que han tenido éxito en su comercio internacional se han preocupado por mantener al día estos servicios, y es muy probable que ese éxito se deba en gran medida, a las condiciones de operatividad y costos adecuados del transporte de mercancías. En la medida que los mercados de exportación tradicional de un país dejan de crecer, este está obligado a recurrir a nuevos productos para aumentar sus ingresos de exportación. Para que un país mantenga sus mercados tradicionales y desarrolle otros nuevos, debe aumentar y diversificar sus exportaciones.

Por ello se debe contar con servicios de transporte que sean competitivos con los demás países que ofrecen los mismos rubros exportables; para lograr servicios convenientes, también hay que ofrecer un volumen suficiente de comercio que lo justifique. → ↙

El volumen de exportaciones dominicanas fue de 21,5 millones de Tm en el decenio 1980-1990, una cantidad considerable, por lo que la contratación de servicios de transporte regulares y eficientes constituye un factor que incide directamente en la competitividad dominicana en los mercados de los Estados Unidos y Europa principalmente. → ↙ El país cuenta con infraestructura portuaria y aeroportuaria que ofrecen las facilidades requeridas por buques y aeronaves comerciales de carga y pasajeros. El Puerto de Haina → ↙ concentra el 80 % de la actividad comercial marítima y el Aeropuerto de las Américas la mayor parte de la carga aérea. Los segundos puertos en importancia son el de Santo Domingo y el de Puerto Plata, en aeropuertos los de Puerto Plata y la Romana.

Los puertos nacionales tienen algunos problemas operativos: actualmente tanto la Conferencia del Atlántico Norte y Golfo de los Estados Unidos, como Wittas, de Europa están aplicando sobre el flete básico de los contenedores un sobrecargo por detención en puertos dominicanos de 450 y 600 US\$ por unidad de 20 y 40 pies, respectivamente. Esto se debe a que los contenedores permanecen de 30 a 90 días en los muelles, siendo 14 días lo máximo reconocido en otros puertos del mundo. El problema no es de



instalaciones, sino de funcionamiento del complejo institucional que gira alrededor del puerto, con trámites que llegan hasta 90 pasos para cualquier gestión de entrada o salida de mercaderías. —12—

#### 4. La cuestión de los fletes marítimos

Las Conferencias Marítimas, asociaciones integradas por las empresas de transporte marítimo cuyos buques mantienen servicios regulares en una misma ruta y cuya existencia data desde el pasado Siglo, son las que se ocupan de estructurar los fletes que habrán de aplicar a los cargamentos que son transportados por los buques de las líneas asociadas. Este grupo controla más del 50 % de la carga general a nivel mundial y el resto se transporta por empresas con "buques No Conferenciados", excluyéndose el transporte a granel de grandes volúmenes de líquidos o sólidos, cuya contratación es directa entre el transportista y el embarcador (Charter Party o Contratos de Fletamiento). En consecuencia, gran parte del transporte de mercancías importadas o exportadas por la República Dominicana están sujetas a lo que dictaminen las Conferencias Marítimas.

Frente a la acción de las Conferencias Marítimas y para atender a las constantes protestas de los países en vías de desarrollo la Conferencia de las Naciones Unidas para el Desarrollo de Comercio (UNCTAD) recomendó a estos países la creación de los Consejos y Asociaciones de Usuarios (integrados por importadores y exportadores de los países), como forma de lograr un medio para el diálogo y la negociación. Estos organismos privados de reconocimiento oficial prosperaron y en el país se formó, en el año 1974 y a instancias del Centro Dominicano de Usuarios del Transporte Internacional (CODUTI) que junto al CUTMA de Colombia son las dos asociaciones de mayor participación en sus respectivas gestiones.

El CODUTI consciente de la gran importancia que reviste para la República Dominicana participó junto a CEDOPEX y otros sectores de la vida empresarial del país en la elaboración de la Ley No. 180 del 30 de mayo de 1975 sobre Protección y Desarrollo a la Marina Mercante, habiendo logrado como resultado de la promulgación de dicha ley que el sector privado invirtiera en la adquisición de buques para transporte de cargas nacionales. Pero el esfuerzo se ha visto frustrado porque no existe una Dirección Nacional de Marina Mercante, que opere como organismo rector para aplicación de las prerrogativas que concede dicha ley en favor de los armadores nacionales. Como consecuencia, a pesar de los esfuerzos del CODUTI, muchas naves dominicanas han sido vendidas o cambiadas a otras banderas por conveniencia. —13—

#### 5. Sugerencias vinculadas con el transporte

De lo expuesto se desprende la necesidad de:

i. Que el sector transporte de la República Dominicana sea re-organizado bajo la competencia de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, que actuaría como principal entidad coordinadora; esto no significa la desaparición de las instituciones vigentes, sino tender a aunar los esfuerzos dispersos de los organismos oficiales que inciden en este sector.

ii. Producir la urgente modernización y tecnificación de la Administración Portuaria Aeroportuaria del país, dando paso a los nuevos conceptos tecnológicos del transporte acorde con los avances verificados en el transporte internacional, que permitan al país ofrecer servicios competitivos.

iii. Efectuar el balisamiento de los puertos nacionales que ofrezcan garantía y



seguridad a la navegación para la entrada y salida de buques de puertos del país, así como obras complementarias en los puertos. Disponer la ejecución del Proyecto de Ampliación del canal de entrada del Puerto de Haina, el cual ya ha sido aprobado por las autoridades correspondientes y el que existe ofrecimiento de financiamiento externo. Construir el rompeolas de Puerto Plata como una necesidad urgente para la seguridad de los buques de carga y turismo que lo visitan.

iv. Dotar a todos los puertos nacionales activos del servicio de remolque para atraque y desatraque de buques, dando oportunidad a empresas del sector privado interesadas.

v. Renovar el interés por las gestiones encaminadas a la posible instalación de un sistema ferroviario, aprovechando la red vial de los ingenios (180 km), de modo a lograr un sistema integrado rodoviario-terminal portuario que permita abaratar costos de transporte de mercaderías y pasajeros. —12—



## CITAS

- 1/ Las exportaciones dominicanas amparadas en este Convenio, durante el periodo junio 90-marzo 91, alcanzaron la cifra de US\$17.0 millones, evidenciándose en ellas un sostenido crecimiento a medida que pasa el tiempo. De tal suerte que para el primer semestre de este año aumentaron en US\$5.9 millones con respecto al mismo periodo del año anterior. El principal producto de exportación ha sido el café verde, seguido por el tabaco y los cigarros. Otros productos de relativa importancia han sido: Las piñas, naranjas y plantas vivas ornamentales y las confecciones. En cuanto a los mercados de destino, el principal comprador ha sido España y le sigue Italia, Alemania y Holanda, respectivamente.
- 2/ Es relevante destacar que el presupuesto para la ayuda de la Comunidad a los países de América Latina fuera del contexto de Lomé es de apenas US\$40 millones por año, de los cuales nuestro país nunca ha recibido más del 4%. Con nuestra entrada a Lomé, la República Dominicana recibirá una asignación de aproximadamente US\$100 millones para los primeros cinco (5) años de vigencia del Acuerdo.
- 3/ La práctica ha demostrado que estas exigencias limitan sustancialmente, las negociaciones de los Estados en bloque, al tiempo de que contradicen el objetivo buscado por esta ley, que es la de respaldar los procesos de integración regional.
- 4/ Sin embargo las negociaciones en la Ronda Uruguay, se han visto estancadas porque EE.UU. reclama una reducción de aproximadamente un 90% en los subsidios que la CEE concede a sus productores agrícolas. La CEE por su parte plantea que esa reducción es muy elevada y que debería ser compensada con otros mecanismos por parte de EE.UU.
- 5/ Una exitosa conclusión de las negociaciones del Gatt podría permitir que los países en vías de desarrollo como la República Dominicana puedan acceder a los mercados norteamericano y europeo, en mejores condiciones que como hasta ahora lo han hecho, con la exportación de productos como el banano, lo cual incrementaría las facilidades de comercio de la República Dominicana. De hecho la Ronda Uruguay prevé en una segunda etapa, la eliminación de las cuotas y barreras arancelarias similares, para las exportaciones de textiles, a través del desmantelamiento del acuerdo multifibras (AFM), lo que podría resultar beneficioso para los países caribeños y para la República Dominicana, pues permitiría el libre acceso al mercado estadounidense, de los productos dominicanos de la industria de la confección, la cual se encuentra altamente desarrollada.
- 6/ Esto representa 12,000 millones de US\$, apenas el 3% de la deuda global de la región. Respecto de este punto se privilegia la utilización del enfoque caso por caso, y la reducción dependerá de la satisfacción de criterios sobre el manejo de deuda externa, acciones comerciales, liberalización de inversiones y aplicación de políticas macroeconómicas sanas, de conformidad con el FMI y el BID.
- 7/ La Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores será el organismo que representará a la República Dominicana y la oficina del Representante de comercio (Office of the United States Representative) representará a Los Estados Unidos de Norteamérica. Por el Decreto No. 16-92 de fecha 15 de enero





de 1992 se creó el Consejo Dominico-Estadounidense para el Comercio e Inversión en el contexto de la Iniciativa para Las Americas, el cual estaria integrado por la Secretaria de Estado de Relaciones Exteriores (que lo presidirá); la Secretaria de Estado de Agricultura; el Secretario Técnico de la Presidencia; el Banco Central y el CEDOPEX (estos ultimos organismos como miembros). Como parte de la firma del Acuerdo Marco, La Republica Dominicana al igual que otros países suscribió una agenda de acción inmediata. Esta agenda no es restrictiva y tal como se establece en su texto puede ser modificada de conformidad con los intereses de las partes, via la Embajada de EE.UU. Sin embargo, a través del Departamento de Comercio han podido identificarse tres aspectos que han sido intransigibles para los países negociadores en la agenda discutida con los Estados Unidos. Estos son: El interés de EE.UU. de concluir la Ronda Uruguay en el seno del Gatt; la situación del régimen de inversiones en el país negociador con miras a un esquema de libre comercio; y puntos de negociación y acuerdos bilaterales donde constituye un aspecto sobresaliente, la propiedad intelectual.

- El grupo de negociadores estará integrado por el denominado Consejo Dominico-Estadounidense conforme se estipuló en el Artículo 2 del Acuerdo Marco, en los que participan las representaciones de ambas partes. La participación del sector privado está contemplado en el artículo 4 de dicho Acuerdo, el cual establece que las partes podrán solicitar el asesoramiento del sector privado de cada país, y que representantes de dicho sector podrán participar en las reuniones del Consejo cuando ambas partes lo estimen conveniente.
- Información obtenida de la CEPAL: análisis sobre la Industria del Transporte Regular Internacional, 1989.
- En el caso de la Republica Dominicana el comportamiento de las exportaciones en el periodo 1980-1990 fue de 12.959.4 millones de dólares, de cuyo monto las exportaciones de productos tradicionales fueron de 4.569.9 millones, no tradicionales 1.466.4 millones, minerales 3.231.9 millones y las exportaciones de zonas francas fueron de 3.664.2 millones, habiendo representado un movimiento de 21.5 millones de toneladas métricas. (Fuente CEDOPEX).
- Después de su remodelación y la instalación de la Autoridad Portuaria Dominicana como ente administrador de los puertos nacionales (Ley No. 70 de 1970) dispone de las más modernas instalaciones para la recepción de buques con cargamento a granel líquidos y sólidos, pero fundamentalmente las facilidades para operaciones de contenedores (furgones) están a la misma altura de cualquier país desarrollado. No obstante la existencia de esta importante infraestructura, Haina adolece de enormes deficiencias operativas, tales como el continuo movimiento de los buques de un muelle a otro en la fase de carga o descarga, por no existir una programación efectiva; la permanencia por largo tiempo de los contenedores en el recinto portuario con carga y no despachados, lo que definitivamente contribuye a las sustracciones y deterioro de la carga; la limitada preparación técnica del personal que interviene en las operaciones; la no existencia de un balisamiento adecuado. Todos estos factores inciden negativamente en el costo de los fletes, ya que la permanencia en puerto de los buques más allá del tiempo estimado para realizar la descarga, hace que los transportistas incurran en gastos mayores, que el armador transfiere a los usuarios.



- 12/ Esta situación ha sido denunciada a los organismos competentes y a las altas instancias del país por el CODUTI y otras asociaciones empresariales sin que se haya resuelto a la fecha. Representa 13.0 millones de US\$ adicionales a los casi 300 millones por concepto de los fletes marítimos pagados anualmente.
- 13/ El CODUTI también es miembro fundador de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI) que se creó en Bogotá en 1979 y cuya gestión principal es agrupar a todas las Asociaciones de Usuarios del ámbito latinoamericano y del caribeño, para que en forma de bloque se logre de las Conferencias Marítimas un trato más justo y equitativo para los usuarios. En este orden de ideas el CODUTI ha celebrado dos Congresos de Transporte de Carga Internacional en la República Dominicana, donde concurrieron más de 14 países en cada ocasión y los cuales se analizaron importantes relativos al transporte de carga internacional, estos trabajos fueron recopilados por el CODUTI y editados por la importancia de las exposiciones allí presentadas. No obstante la ardua lucha del CODUTI, su actividad ha sido limitada ya que no ha contado con el respaldo oficial y empresarial suficiente que le permita desarrollar más efectivas gestiones en favor del transporte marítimo de carga en la República Dominicana, con la excepción del CEDOPEX entidad que siempre le ha brindado apoyo logístico y respaldo a sus gestiones.
- 14/ Existen estudios de buen nivel, como el de un Consorcio Español-Francés que reposan en los organismos del estado a cargo de conocer estos proyectos.



## BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

- ACUERDO MARCO SOBRE COMERCIO E INVERSION SUSCRITO ENTRE LA REPUBLICA DOMINICANA Y ESTADOS UNIDOS DE NORTEAMERICA.
- ANONIMO. 1992. Primer año de Lomé, país exportador US\$ 20.8 millones CEE. Periódico El Siglo del 22-10-92. Sec. Económicas pág. 2-d. Santo Domingo. Republica Dominicana.
- ARIZA, JOSE DEL CARMEN. 1991. Las tendencias del cambio en la comunidad mundial y sus repercusiones en la República Dominicana. Charla a cargo del Sr. Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República Dominicana en los Estados Unidos.
- BENITEZ, OSMAR. 1990. A propósito de Lomé y la agricultura dominicana. Listin Diario, 11-6-1990, pág.7 Santo Domingo. República Dominicana.
- CEDOPEX. 1991. Memorias del Seminario Nacional de Estrategias de Promoción de Exportaciones. Centro de Promoción de Exportaciones, Banco Central de la Republica Dominicana. 15 al 16-5-1991. Santo Domingo. República Dominicana.
- CII. 1991. Entorno de la inversión extranjera en la Republica Dominicana. Corporación Interamericana de Inversiones. Santo Domingo. Republica Dominicana.
- DEL ROSARIO, HELIA ISABEL. 1990. La iniciativa Bush en el contexto de la redefinición de las relaciones económicas y políticas de los Estados Unidos y la America Latina. (Mimeo)
- ECO CARIBE. 1991. Acuerdo de Lomé: principales medios para alcanzar objetivos. Santo Domingo. República Dominicana.
- EMAN ZADE, FREDERICK. sf. Convenio de la Cuenca del Caribe (CCC). Proyecto de Propuesta de la República Dominicana a los demás Estados de la Cuenca del Caribe, los Estados Unidos y Canadá.
- FIA. 1991. Aspectos legales del comercio y la inversión en el área del Caribe. In Conclusiones del Seminario sobre Comercio e Inversión en el Caribe. 24 al 26-5-1991. Federación Interamericana de Abogados. Santo Domingo. República Dominicana.
- GATT. 1991. Actividades del GATT, 1990. Oficina del Publicaciones del GATT. Ginebra.
- HEREDIA BONETTI, LUIS. 1990. La República Dominicana frente al prospecto de integración hemisférica: aspectos legales. In: Coloquios Jurídicos Nro. 8. Universidad APEC. Santo Domingo. República Dominicana.
- , 1991. La iniciativa para la Cuenca del Caribe. In: Seminario de la Federación Interamericana de Abogados. 24 al 26-5-1991. Santo Domingo. República Dominicana.
- HEREDIA BONETTI, MIGUEL A. 1991. La República Dominicana: situación y perspectiva CEDEMPRESA. Bol. Jul 91 y Oct 91. Santo Domingo. Republica Dominicana.
- JAVIER, JOSE. 1992. Los beneficios de Lomé IV no han sido muchos. Periódico El Siglo del 29-3-92. pag.10. Santo Domingo. Republica Dominicana.



- MARTINEZ ROJAS, JOSE A. 1992. Panorámica del sector agropecuario. Periodico HOY del 22-10-92 Sec. Económicas pág. 3-c. Santo Domingo. Republica Dominicana.
- NOBOA PAGAN, ANGELICA. s.f. Ventajas del Convenio Lomé IV para el desarrollo del sector agropecuario. Santo Domingo. Republica Dominicana. (Mimeo).
- OSORIO, JAIME. s.f. América Latina frente a los cambios de la economía internacional. Un balance de cara a la Iniciativa para las Américas. Santo Domingo. Republica Dominicana. (Mimeo).
- RAMIREZ RISK, HUGO. 1990. Financiación de Proyectos de Desarrollo con Recursos del FED y del BEI. In: Coloquios Juridicos Nro. 8. Universidad APEC. Santo Domingo. República Dominicana.
- , y AYUSO, J.A. s.f. La iniciativa Bush para las Américas. Santo Domingo. República Dominicana. (Mimeo).

#### ENTREVISTAS REALIZADAS

1. Embajador Roger Espaillat Secretaria de Estado de Relaciones Exteriores, República Dominicana.
2. Ing. Agrónomo Hipólito Mejía, Ex-Secretario de Estado de Agricultura, República Dominicana.
3. Sr. Luis Peña, Encargado de la Oficina Técnica de Lomé, Secretaria de Estado de Relaciones Exteriores, Republica Dominicana.
4. Sr. Virgilio Mayol, Asesor de la Junta Agroempresarial Dominicana (JACC).
5. Lic. Luis Peña, Ministro de la Cancillería Dominicana, Secretaria de Estado de Relaciones Exteriores.
6. Lic. Ramón Pereyra, Documentalista Agropecuario, Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, IICA. Santo Domingo. República Dominicana.
7. Lic. Milton Messina, Abogado empresarial, Santo Domingo, República Dominicana.
8. Lic. Aselis de Glass, Directora del Consejo Nacional de Zonas Francas. Republica Dominicana.





## ANEXO A

### ALGUNOS ASPECTOS RELACIONADOS CON EL ACUERDO DE LOME

Un aspecto de vital importancia para el mejor aprovechamiento de Lomé es el conocimiento del Sistema de Reglas de Origen, las cuales hay que cumplir para beneficiarse de las preferencias previstas en el Acuerdo. Para la aplicación de las reglas de origen de los ACP o la CEE podrían considerarse como suficientemente trabajados o procesados bajo determinadas condiciones.

**PRIMER PASO:** Cuando el producto obtenido es clasificado en una Nomenclatura Arancelaria distinta a aquella en la cual han sido clasificados los materiales no originarios.

**SEGUNDO PASO:** Para los productos mencionados en la lista anexa II del Acuerdo se aplican las condiciones de valor agregado detalladas en la misma, sin necesidad de un cambio en la nomenclatura arancelaria.

Por otro lado, existen algunas operaciones que aun cuando registren cambios en la nomenclatura arancelaria se consideran como insuficientes para conferir el status de productos originarios. Entre estas operaciones figuran las siguientes:

Operaciones para asegurar la preservación de productos durante la transportación y almacenamiento; simples operaciones de limpieza; simples operaciones de empaque; colocación de marcas, etiquetas u otros signos distintivos; simple ensamble de partes o artículos para constituir un artículo completo, etc.

#### Certificado de Circulación de Mercancías EUR.1

La prueba del status de original de los productos exportados bajo este sistema preferencial de comercio debe ser dada por el Certificado de Circulación de Mercancías EUR.1, el cual será expedido por las autoridades competentes de cada país ACP previa solicitud hecha por el exportador mediante un formulario especial. Para la expedición del certificado el exportador deberá aportar los documentos que justifiquen la condición de originario de los productos a exportar.

La institución encargada de la expedición de los certificados EUR.1 en la República Dominicana será el Centro de Promoción de Exportaciones (CEDOPEX), el cual, luego de verificar el status originario de los productos y las demás condiciones requeridas, estampará su sello. Posteriormente, el exportador, al momento de realizar el embarque, requerirá de la Dirección General de Aduanas el sello correspondiente, el cual se encuentra ya registrado en todas las aduanas de la CEE.

En el caso del azúcar refinado, la República Dominicana no podrá beneficiarse de los precios y cuotas preferenciales que otorga el protocolo. Con relación al ron, este protocolo prevé la compra de 170,000 hectolitros de alcohol puro proveniente de los países ACP. Estos países nunca han logrado cubrir la cuota, por lo que las exportaciones preferenciales de ron a la CEE, podrán realizarse hasta completarla, en cuyo caso la cuota se ampliaría en un 30%. De todas formas la cuota será ensanchada en el 1992 y abolida para 1995. Para los bananos, la República Dominicana acordó no beneficiarse de la asistencia técnica y financiera, pero no se estableció la imposibilidad de exportar nuestros bananos a esos mercados, con excepción del mercado Británico.







