



URUGUAY ADOPTA EL CONVENIO TIR

Con fecha 3 de octubre, el Gobierno de la República Oriental del Uruguay promulgó la ley Nº 15.064 que aprueba el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), elaborado en Ginebra en 1975.

Este es el primer país de América Latina que adopta el sistema destinado a facilitar el tránsito internacional de mercaderías que, como es sabido, se encuentra en vigencia desde hace años en todos los países europeos, en los Estados Unidos y en numerosas naciones asiáticas y africanas.

La acción del Gobierno uruguayo responde a recomendaciones precisas sobre la materia formuladas en la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur de América (Cochabamba, Bolivia, mayo-junio de 1979) y en el encuentro de representantes de los organismos de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, celebrado en junio del mismo año en Buenos Aires. Como es de conocimiento de los lectores

del *Boletín FAL*,¹ la CEPAL ha venido propiciando la adopción de este instrumento de facilitación aduanera y ha organizado —con la cooperación de los respectivos Gobiernos, la CEPE, la ALALC y la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU), y la participación del Banco Mundial —siete seminarios para analizar las posibilidades de adopción del Convenio TIR. Dichos seminarios se realizaron durante el mes de noviembre de 1979 en São Paulo, Montevideo, Buenos Aires y Santiago de Chile, y en el mes de enero de 1980 en Asunción, La Paz y Lima, respectivamente.

La feliz iniciativa del Uruguay resulta de la mayor importancia en sí misma pero solamente adquirirá una verdadera trascendencia práctica en la región, una vez que los demás países del Cono Sur decidan a su vez adoptar el Sistema TIR, cuyas ventajas han sido demostradas en numerosas naciones desarrolladas y en desarrollo.

¹ Véase *Boletín FAL*, Nº 23, julio de 1979; Nº 25, diciembre de 1979; Nº 26, febrero de 1980; Nº 28, junio de 1980, y Nº 29, agosto de 1980.

LA CEPE APRUEBA EL CODIGO DE PUERTOS Y LOCALIDADES

En su decimosegunda sesión, celebrada en Ginebra del 22 al 26 de septiembre de 1980, el Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional, de la Comisión Económica para Europa (CEPE), aprobó una recomendación sobre el empleo del código alfabético de cinco letras para designar en el comercio internacional los nombres de puertos, aeropuertos, terminales interiores de carga y otros lugares donde pueda realizarse el despacho aduanero de cargas.

El Código de Puertos y Localidades de las Naciones Unidas (*United Nations Port/Location Code*) —al que puede hacerse referencia como *United Nations LOCODE*— está compuesto de dos caracteres de la norma internacional ISO 3166 (*Código de Países Alpha-2*) para los nombres de los países, y de tres letras para designar los puertos o localidades, las que en gran medida corresponden a la lista de indicadores de ciudades de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Así, el mencionado Código mantiene la estructura del *Código de Puertos* de la CEPAL, preparado por el Programa de Transporte OEA-CEPAL y publicado en abril de 1975, que fuera el primero en su

de la Secretaría en que presentó al Grupo de Trabajo el proyecto de recomendación,² la relevancia de la aplicación del Código de Puertos de la CEPAL, así como la contribución de la Cámara Internacional de la Navegación Marítima (ICS), la Asociación Portuaria Internacional (IAPH) y la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (ESCAP) y la CEPAL a la elaboración de la lista de puertos y localidades. También ha destacado la colaboración de la IATA y de numerosos Gobiernos.

En la próxima edición del *Boletín FAL* se publicará un extracto de la citada recomendación del Grupo de Trabajo de la CEPE.

Mientras tanto, nuestro Boletín adelanta la noticia con complacencia, por la parte que le corresponde a la CEPAL y al Programa de Transporte OEA-CEPAL en la concreción de esta iniciativa, llamada a contribuir a la facilitación del empleo de los modernos medios de comunicación al servicio del transporte y del comercio internacional.

¹ Véase *Boletín FAL*, Nº 1, agosto de 1975.

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

Entre el 13 y el 17 de octubre del presente año se realizó en Brasilia, la Décima Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur, con la asistencia de representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay y observadores de la CEPAL y del Instituto para la Integración de América Latina (INTAL).

Como es usual, la primera parte del encuentro se destinó a reuniones de los asesores distribuidos en tres comisiones: I. Transportes; II. Obras Públicas e Integración Tecnológica, y III. Reglamentación y Evaluación.

Al abordarse el estudio para la adhesión al Sistema TIR, el representante del Uruguay informó que de conformidad con el acuerdo aprobado en la IX Reunión de Ministros, su Gobierno había promulgado la Ley 15.064, del 3 de octubre de 1980 que adopta dicho Convenio. Agregó la delegación del Uruguay que aun cuando la adhesión del Convenio sea privativa de cada país, a su juicio un pronunciamiento colectivo resultaría altamente provechoso para las relaciones comerciales intrarregionales, y pidió a las demás delegaciones que desplegaran los esfuerzos necesarios para obtener una decisión favorable, en concordancia con las recomendaciones del Acuerdo 1.31 (IX).

La delegación argentina manifestó que el tema está siendo analizado por la Secretaría de Hacienda de su país, dado que se trata de un convenio sobre cooperación aduanera. Hizo presente la necesidad de que los países del Cono Sur procuren la facilitación del transporte internacional, adoptando medidas tendientes a identificar y eliminar otros inconvenientes que existen en sus fronteras, los que no siempre, ni exclusivamente, se originan en problemas aduaneros, sino también en trabas policiales, migratorias, sanitarias, del propio sector transporte, etc. La representación del Brasil declaró que las autoridades competentes de su

país habían estudiado el Convenio TIR y que continuarán su examen en busca de su adecuación a las condiciones de los países del Cono Sur. La delegación de Chile informó que el Sistema TIR había sido analizado por los organismos correspondientes y que las probabilidades de su adopción eran "altamente positivas". Las representaciones de Bolivia, Paraguay y Perú expresaron que las autoridades respectivas están examinando la factibilidad de su adhesión.

La CEPAL presentó a la Reunión los documentos: *El convenio TIR: una respuesta al creciente desarrollo industrial de los países de América Latina* (E/CEPAL/G.1134) y *Los regímenes internacionales de tránsito aduanero como instrumento de facilitación del comercio exterior* (E/CEPAL/L.216), y a pedido del Presidente de la Primera Comisión, su representante hizo una exposición analítica sobre el Convenio TIR.

Entre las numerosas resoluciones aprobadas por la Reunión de Ministros merecen especial mención las que se refieren a: la adopción del Anexo IV (Seguros) al Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre; la facilitación del transporte ferroviario internacional entre los países del Cono Sur; el estudio sobre flujos de transporte, su distribución modal y las principales dificultades que impiden la circulación eficiente de los bienes y servicios; la utilización máxima de la vía aérea en el transporte postal, y el transporte de mercaderías perecibles. Otras recomendaciones aprobadas dicen relación con la preparación de estudios para llegar a una reglamentación única sobre dimensiones y peso de los vehículos de transporte internacional; la recopilación de diseño geométrico y de seguridad de las carreteras y la aprobación de la Red Fundamental de Transportes del Cono Sur, preparada por el INTAL.

SEMINARIO UNCTAD/CEPAL SOBRE PLANIFICACION PORTUARIA

Entre los días 6 y 17 de octubre se llevó a cabo en Caracas, el Seminario Regional sobre Planificación Portuaria, organizado conjuntamente por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

Concurrieron 25 participantes y 7 observadores de 16 países de la región: Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Venezuela. Se contó con ocho conferencistas, cinco de los cuales representaban a la UNCTAD, la CEPAL, la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (OCMI), el Banco Mundial y el Instituto Nacional de Puertos de Venezuela (INP), y los otros tres eran ingenieros consultores especialistas en planificación portuaria.

El principal objetivo del Seminario era proporcionar a los participantes el conocimiento global de la interrelación de la planificación portuaria con el transporte marítimo, el

transporte terrestre, la contaminación marina, y la evolución, localización y diseño de los puertos industriales, así como el punto de vista de las instituciones internacionales de crédito para el financiamiento de proyectos portuarios.

Junto con su responsabilidad en la dirección del Seminario, le correspondió a la CEPAL presentar dos trabajos titulados "Nuevas tecnologías en el transporte de la carga unitizada" y "Sistemas de terminales Ro-Ro", mientras el asesor regional de la OCMI se refirió a la "Contaminación marina y sus implicaciones en la planificación portuaria". Otros temas abordados versaron sobre desarrollo portuario, evaluación de inversiones portuarias, diseño de terminales, predicciones sobre tráfico, cálculo de capacidades y planificación para contingencias, planificación de áreas portuarias, planificación de recursos humanos, sistemas de terminales de contenedores, terminales de multipropósito y de carga a granel, planificación y tarificación de almacenajes, y actividades del Banco Mundial en el ámbito del transporte multimodal.

PROGRAMA CONJUNTO DE COOPERACION ADUANERA CEPAL/ALALC

Se ha dado comienzo en el mes de septiembre del presente año al Programa Conjunto de Cooperación Aduanera CEPAL/ALALC, que cuenta con la asistencia técnica de las aduanas de Argentina y México y la contribución financiera del Gobierno de los Países Bajos.

Las actividades fueron inauguradas en Lima el 19 de septiembre por el Director del Departamento de Política

de Capacitación e Investigación Aduanera del Perú. El acto fue presidido por el Director General de Aduanas del Perú, señor Jorge Arce Rodríguez, quien aludió a la importancia de la capacitación que se iba a impartir, a su necesidad para el perfeccionamiento del personal de vistas de aduana y a las esperanzas que se cifraban en ella desde la perspectiva de la formación de instructores. El señor Opazo se refirió al

ción horizontal, a la participación de las aduanas argentina y mexicana y a la vinculación de este tipo de actividades con la consecución de los objetivos de progreso técnico de los servicios aduaneros nacionales y las metas del proceso de integración.

El curso en cuestión tendrá una duración de tres meses y a él asisten 35 funcionarios del nivel de inspectores o vistas, más 10 en carácter de oyentes, algunos de los cuales son agentes de aduanas.

El 4 de septiembre, el señor Hugo Opazo Ramos inauguró en Guayaquil el Seminario de Apoyo y Actualización en Nomenclatura Arancelaria, realizado en la Escuela Nacional de Aduanas del Ecuador. El Director General de Aduanas, señor Cesáreo Carrera del Río, que presidió la ceremonia inaugural, destacó la importancia de la cooperación técnica otorgada por la Dirección General de Aduanas de México, que recibía su Servicio con el apoyo de la CEPAL y la ALALC. El Seminario tuvo una duración de tres semanas y a él asistieron unos 50 funcionarios técnicos, desde aforadores hasta jefes de servicios.

El 8 de septiembre, el Director de Política Comercial de la ALALC procedió a inaugurar en Asunción un taller de entrenamiento en servicio sobre Valoración Aduanera en la Dirección General de Aduanas del Paraguay. El acto se realizó en presencia del Dr. Sául Alcaraz, Director General de Aduanas del Paraguay y de otros altos funcionarios

LAS AUTORIDADES PORTUARIAS ARGENTINAS PROMUEVEN LA UNITARIZACION

La Capitanía General de Puertos de la República Argentina ha emitido la resolución CGP Nº 14/80 que complementa el Reglamento Provisorio de Trabajo Portuario. Mediante dicha resolución se ha dispuesto que a contar del 15 de julio de 1980, todos los embarques que se efectúen desde y hacia los puertos argentinos deberán cumplir una serie de normas y condiciones. Esta disposición tiende a hacer más expedito el movimiento de las cargas, evitar problemas de atochamiento y disminuir al mínimo la permanencia de buques en el puerto.

Fundamentalmente la resolución mencionada obliga a que cuando las características de las mercaderías lo permitan, se apliquen sistemas de unitarización de cargas, que en

aduaneros, y en él hicieron uso de la palabra el señor Manuel González Frutos, Jefe del Servicio de Valoración, la experta de la Administración Nacional de Aduanas de Argentina, señora Cristina Palopoli, directora del taller y el señor Hugo Opazo Ramos. El curso tuvo una duración de 30 días, y en él participaron 30 funcionarios de la categoría de valoradores y jefes de servicios.

Finalmente, el 30 de septiembre fue inaugurado en La Paz, bajo la presidencia del Director General de Aduanas de Bolivia, Coronel Rubén D. Guzmán, el Primer Seminario de Nomenclatura Arancelaria y Taller de Valoración Aduanera. En la sesión inaugural hicieron uso de la palabra el propio Coronel Guzmán, el Administrador Nacional de Aduanas, señor Jorge Polo Saavedra, la Jefe de la División de Capacitación, señora Carmen de Pérez y un representante de la CEPAL. El Seminario de Nomenclatura Arancelaria tuvo una duración de tres semanas y fue seguido de un taller de entrenamiento en servicio en Valoración Aduanera de 30 días. Ambas actividades concurren unos 50 funcionarios entre valoradores y jefes de servicios.

El Programa Conjunto de Cooperación Aduanera CEPAL/ALALC se complementará con la realización del taller de entrenamiento en Valoración Aduanera que se desarrollará en Montevideo durante 30 días, para liquidadores, revisores y ayudantes, cuyas actividades finalizarán en el curso del mes de noviembre del presente año.

lo posible consignen el empleo de contenedores o paletas.

La autoridad portuaria argentina dio amplia difusión a estas normas, las que fueron puestas en conocimiento de los agentes de carga y descarga, de las empresas estibadoras y de las conferencias de fletes. La reciente resolución ha sido recibida con gran beneplácito, ya que ella, aparte de agilizar las operaciones en los puertos argentinos, tiende también a evitar daños y pérdidas en las mercancías, atochamiento en los lugares de tránsito y almacenes, todo lo cual contribuye a disminuir la estadía de los buques en los puertos a mejorar la calidad de servicio a los usuarios. (*Informativo de la Cámara Marítima de Chile, Asociación Gremial, Nº 5, Valparaíso, agosto y septiembre de 1980*).

PUBLICACIONES DE INTERES

- La Asociación Internacional de Coordinación de Manipuleo de Cargas (ICHCA) ha publicado dos nuevos folletos de su serie sobre manejo de cargas. El Nº 2, *Shipboard Handling of Unitised Cargo*, de Michael Curtis y Keith Mowat, está profusamente ilustrado y describe las técnicas básicas para manipular carga unitarizada a bordo de buques de tipo convencional. El Nº 3, *Cargo Pavements*, de Robert West, se refiere a las características de los diferentes materiales empleados en la pavimentación de terminales marítimos y a la mantención de estos últimos. Cada uno de los folletos tiene un precio de £ 4. para los socios de ICHCA y de £ 8. para quienes no son miembros de la institución. Los pedidos pueden hacerse a *International Cargo Handling Coordination Association, ICHCA, Abford House, 15 Wilton Road, London SW1V 1LX.*

- Se han editado recientemente dos libros de interés para el sector marítimo internacional. El primero, *Glossary of Marine Technology Terms*, publicado por la Editorial Heinemann en colaboración con el *Institute of Marine Engineers* de Gran Bretaña, explica el significado de más de 1400 términos utilizados internacionalmente en la operación y mantenimiento de buques. El otro, *Navigation for Watchkeepers*, del Capitán L.W.L. Fifield, versa sobre la práctica de navegación de altura y las medidas de seguridad que deben adoptar los oficiales de guardia a bordo. El valor del *Glosario* es de £ 5.50 y el del libro de navegación, de £ 12.50, y pueden solicitarse directamente a la editorial: William Heinemann Ltd., 10 Upper Grosvenor Street, London W1X 9PA.

CATECISMO TIR

Como complemento a nuestra columna iniciada en el *Boletín FAI* Nº 29 de agosto de 1980 se plantean a conti-

nuación otras preguntas que parece de interés dilucidar sobre el Convenio Aduanero relativo al Transporte Interna-

- *¿Cómo surgió la idea de elaborar un convenio aduanero uniforme para el transporte internacional de mercancías?*
La idea surgió de la necesidad de reducir las dificultades que se presentan a los transportistas durante el tránsito internacional y ofrecer a las autoridades aduaneras una mayor seguridad física para el transporte de las mercancías y una protección eficaz de los ingresos de cada estado por el cual transitan las mercancías.
- *¿Qué ventajas ofrece el Convenio TIR a las autoridades aduaneras?*
Presenta numerosas ventajas para las autoridades aduaneras, porque cumple con las exigencias normales de los procedimientos nacionales de tránsito (seguridad física, garantía, documento, control), y al mismo tiempo, evita la necesidad, onerosa en lo que se

refiere a mano de obras e instalaciones, de proceder a una inspección material de la carga en los países de tránsito y mientras la carga permanece en tránsito en el país de destino.

- *¿Cómo se verifica el control de los vehículos y mercancías en el Sistema TIR?*
La característica más importante del Convenio TIR es la de exaltar la cooperación aduanera internacional, que permite que las aduanas hagan fe de las actuaciones que cada servicio realiza dentro de la cadena de transporte, lo que hace posible durante una operación TIR que la inspección aduanera se limite a la verificación de los precintos y del exterior del vehículo o del contenedor y de los documentos (Cuaderno TIR, y certificado de aprobación del vehículo o del contenedor admitido en el régimen aduanero TIR).

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- El Gobierno de Venezuela ha promulgado recientemente una serie de convenios para evitar la doble tributación a las empresas de transporte. El primer grupo de convenios está destinado a evitar la doble tributación a las empresas de transporte marítimo y aéreo, ha sido suscrito con los Gobiernos de los Países Bajos, del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, de la República Federal de Alemania y de Francia. El segundo conjunto de convenios tiene como propósito evitar la doble tributación en materia de transporte aéreo y han sido firmados con los Gobiernos del Brasil, Italia, y Portugal. (*Gaceta Oficial de la República de Venezuela*, Nº 2649, Extraordinario, Caracas, 19 de agosto de 1980.)
- *BIMCO Bulletin*, la publicación bimestral de *The Baltic and International Maritime Conference*, en su número IV-1980, reproduce los acápites correspondientes a los documentos exigidos para la recepción y despacho de naves en Argentina, Brasil y Uruguay de la versión en inglés del *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina*, preparado por el Programa de Transporte OEA-CEPAL. Este documento original y su suplemento fueron traducidos al inglés por la Secretaría General de la OEA y presentados en la Reunión de Expertos Gubernamentales sobre Facilitación del Comercio, de la Comisión Especial de Consulta y Negociación (Santiago de Chile, mayo de 1980).
- Diversas publicaciones reproducen regularmente artículos del *Boletín FAL*, lo que constituye una satisfacción para la dirección del *Boletín* porque la difusión de sus informaciones contribuye a fomentar la facilitación del transporte y del comercio en la región. Entre los órganos de prensa especializados que divulgan asiduamente las noticias del *Boletín FAL* merecen destacarse el *Boletín Informativo* de la Cámara Argentina del Contenedor y de Operaciones Multimodales, Buenos Aires; la revista *Consultor*, editada por el Centro de Informaciones del Transporte Internacional (CITI), Buenos Aires, *Carga Internacional*, órgano técnico informativo del CUTMA, Bogotá, y la revista semanal de Integración de América Latina, *Integra-AL*, órgano oficial de la Confederación de Cámaras de Comercio del Grupo Andino, editado por la Cámara de Comercio de Santiago de Chile.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago-Chile

Unidad de Composición
80-10-2370

01485:FAL

M 1 V

BIBLIOTECA
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA
LATINA
APARTADO POSTAL 6-718
MEXICO, DF
MEXICO