

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL

E/CEPAL/1065

2 de abril de 1979

ORIGINAL: ESPAÑOL

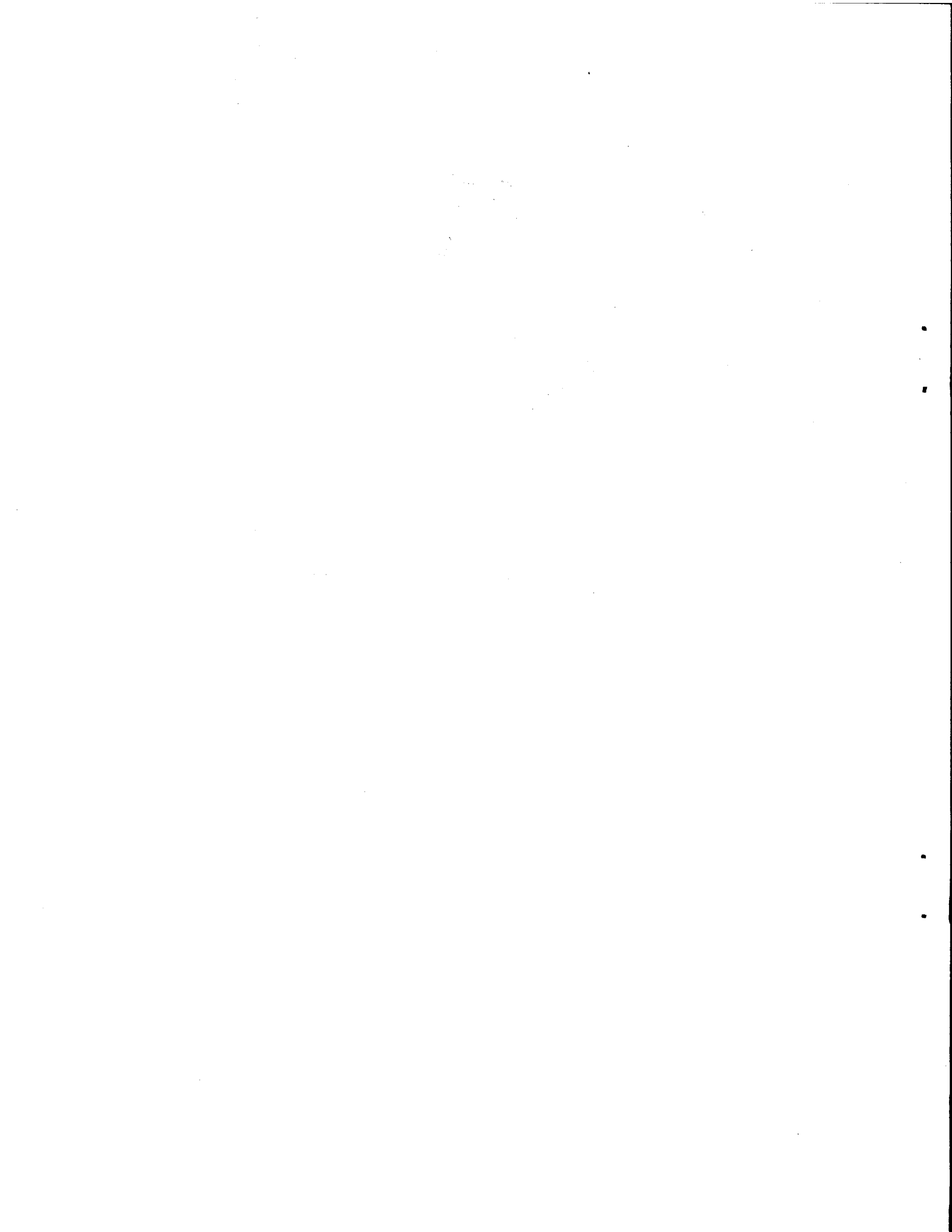
• C E P A L

• Comisión Económica para América Latina

• Decimotavo período de sesiones

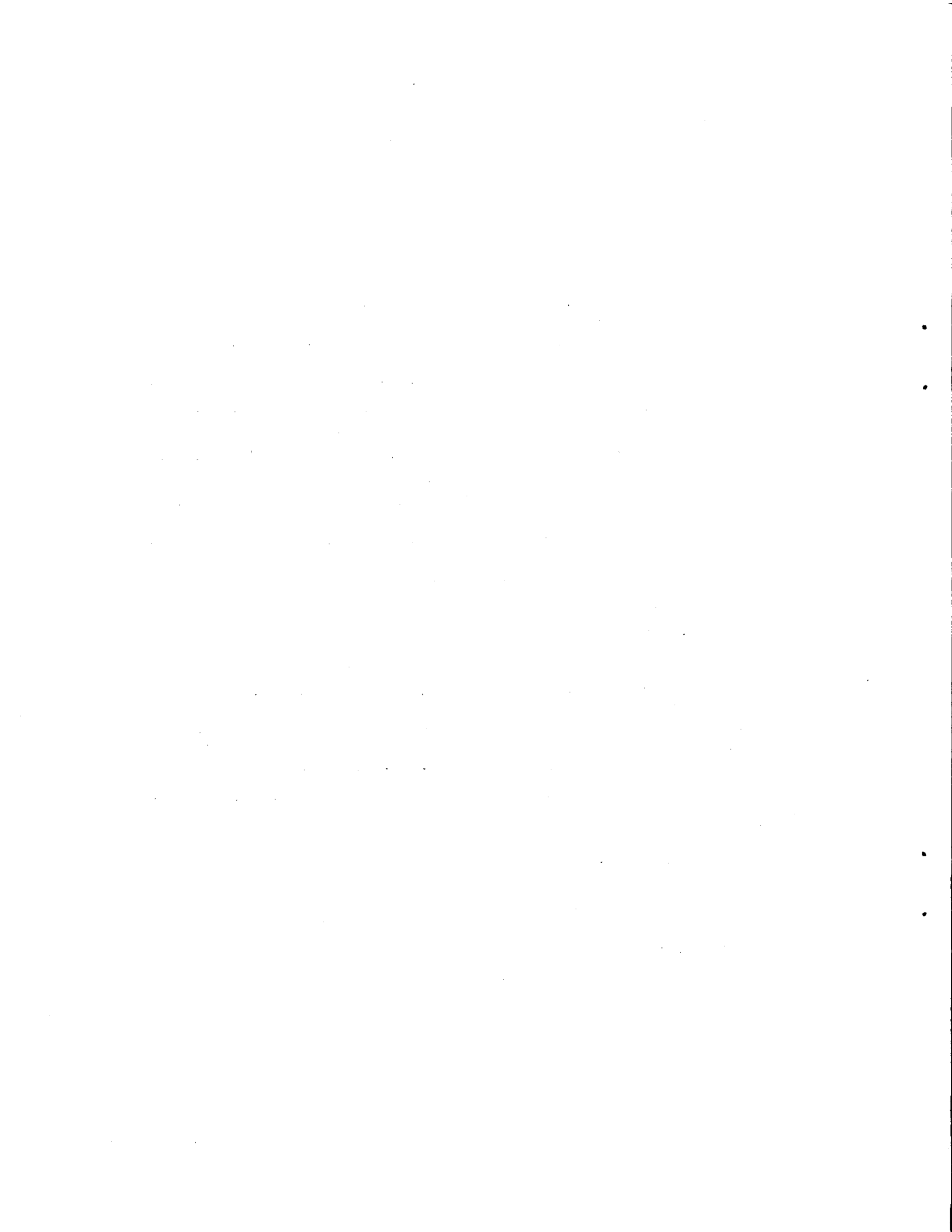
La Paz, Bolivia, 18 a 26 de abril de 1979

SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO PARA MERCADERIAS BOLIVIANAS
TRANSBORDADAS A TRAVES DEL PUERTO DE ARICA



INDICE

	<u>Página</u>
I. Introducción	1
II. Antecedentes	5
1. Perspectiva histórica	5
2. Ambiente físico	6
3. Procedimientos de despacho antes del Sistema Integrado de Tránsito	9
4. Problemas que condujeron a la creación del Sistema Integrado de Tránsito	11
III. Sistema Integrado de Tránsito	15
1. Objetivos y características	15
2. Coordinación del sistema	16
3. Procedimiento de despacho	17
4. Despacho por camión	22
5. Problemas potenciales	23
IV. Aplicación del Sistema Integrado de Tránsito	28
1. Puesta en práctica	28
2. Logros físicos	29
3. Problemas enfrentados	32
V. Resumen	35
Apéndice - Documentos alineados usados por el Sistema Integrado de Tránsito	37
Bibliografía	



I. INTRODUCCION

En la VII Reunión de las Comisiones Mixtas de Bolivia y Chile sobre Transportes y Asuntos Portuarios, realizada en La Paz, del 2 al 4 de septiembre de 1974, ambas delegaciones acordaron solicitar a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para América Latina (CEPAL) la realización de "un estudio tendiente a racionalizar los sistemas del flujo físico y procedimientos documentales de la carga en tránsito"*/ a través del territorio chileno hacia Bolivia. Dicho estudio se necesitaba con urgencia a fin de identificar los medios de facilitar el movimiento de mercaderías importadas a Bolivia a través del puerto de Arica, que solían acumularse en los sitios portuarios a un ritmo mayor que aquel a que pudieran ser embarcados a su punto de destino final.

Cuando esta solicitud se formalizó mediante notas de las respectivas Cancillerías, el Secretario Ejecutivo de la CEPAL inmediatamente envió una misión indagatoria a Arica y La Paz para investigar el problema. Pronto se decidió que el movimiento se facilitaría en gran medida si las mercaderías simplemente pudieran ser transbordadas a través del puerto en camino a Bolivia, en lugar de ser primero importadas a Chile y luego reexportadas. Las autoridades bolivianas y chilenas se mostraron muy receptivas a proposiciones para la racionalización de las operaciones. Así, en la época en que la misión había concluido su investigación en La Paz, ya había formulado un conjunto de recomendaciones preliminares para un Sistema Integrado de Tránsito (SIT), que posteriormente fue puesto en práctica en el puerto de Arica con fecha 1º de agosto de 1975, y luego extendido en abril de 1978 al puerto de Antofagasta, la segunda vía de entrada del tránsito en importancia a través de Chile a Bolivia.

El SIT es básicamente un conjunto de procedimientos cuidadosamente elaborados para manejar la documentación asociada con el descargue, el almacenamiento temporal, el cargue y despacho de mercaderías en tránsito a Bolivia y para administrare estas operaciones de modo sistemático. Para poner

*/ CEPAL, Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica, E/CEPAL/L.116, p. 1.

/en práctica

en práctica dicho sistema, no fue necesario hacer ninguna inversión en equipo o en infraestructura, ni tampoco establecer ningún nuevo organismo administrativo. Se aprovecharon virtualmente todos los componentes físicos del proceso empleado anteriormente, salvo algunos documentos que fueron modificados en conformidad con los nuevos procedimientos y diversos despachantes de aduana, cuya intervención ya no era necesaria. Ni siquiera se hicieron cambios sustanciales en el modo que se manipula la carga. Fue realizado casi por completo mediante una reestructuración de los procedimientos existentes y las relaciones entre los organismos para lograr un esquema lógico y eficiente de las operaciones.

Si el transbordo ha de proceder con un mínimo de demora, el despacho de las mercaderías debe ser casi totalmente automático. No ocurría así antes que se estableciera el SIT. Según los antiguos procedimientos, era necesario disponer el desaduanamiento en Chile y pagar todos los derechos portuarios y fletes ferroviarios para la sección chilena del ferrocarril de Arica a La Paz antes del despacho. Estos procesos de por sí ocasionaban considerable demora. Los despachantes de aduana, que por lo general actuaban como intermediarios para los consignatarios, a menudo alargaban esta demora pues esperaban antes de iniciar los trámites necesarios para el tránsito hasta que hubieran acumulado un número de envíos suficiente para llenar un vagón de ferrocarril.

Según el SIT, el consignatario ya no necesita los servicios de un despachante de aduana. Aquél se entiende solamente con la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia (AADAA), que ha asumido las funciones de estos despachantes además de su papel como custodio de las importaciones bolivianas, tanto en Arica en espera del despacho, como en Bolivia en espera de la finalización de las formalidades aduaneras bolivianas. La AADAA efectúa los trámites necesarios en relación con las mercaderías bolivianas ante la Aduana de Chile, cuyo único interés en ellas es asegurarse que no sean desviadas para ser usadas dentro de Chile, y paga los derechos portuarios y fletes ferroviarios. Luego envía su factura al consignatario por estos derechos así como por sus propios servicios. Estas disposiciones la dejan libre para despachar el cargamento a Bolivia, en el orden recibido, tan pronto como estén disponibles los vagones de ferrocarril.

/La simplificación

La simplificación de los procedimientos de tránsito según el SIT, se ha traducido en una reducción sustancial (aunque hasta la fecha lamentablemente no ha sido cuantificada) del costo de las importaciones. Estas economías son compartidas por todos los interesados: el consignatario y los gobiernos de Bolivia y Chile. Los almacenes del puerto reservados para las mercaderías bolivianas, que estaban atóchados el 1º de agosto de 1975 cuando el nuevo sistema entre en funciones, ahora no se ven congestionados, ni siquiera cuando acaba de terminar el descargue de una nave. Los daños a las mercaderías en el puerto se han visto minimizados puesto que el sistema permite su despacho automático por orden de llegada de suerte que rara vez son tocados desde el momento que entran al almacén hasta que son retirados por su cargue.

El papel de la CEPAL al establecer el SIT rebasa sustancialmente los de un mero investigador. Ha servido como catalizador al reunir los diversos organismos gubernamentales de Bolivia y Chile que deben trabajar en armonía dentro del marco del sistema. También ayudó a vencer las dudas de una conferencia marítima que sirve al comercio boliviano, en relación con las repercusiones legales que tiene para las líneas navieras el hecho que ya no pueden desembarcar mercaderías a la presentación de un conocimiento de embarque original, que fue eliminado de los procedimientos documentales del SIT en Arica.

El SIT está lejos de ser un ejemplo aislado de las actividades de la CEPAL en favor de la facilitación del tránsito, las que han incluido una estrecha colaboración con la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles para preparar y lograr la ratificación de una convención que abarca el transporte ferroviario multinacional en los sectores meridionales de Sudamérica y con la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio para elaborar un conjunto de normas comunes para trámites aduaneros. Tampoco la CEPAL es un caso aislado de la preocupación de las Naciones Unidas por la libertad de tránsito. En fecha tan lejana como en 1921, la Liga de las Naciones tuvo un papel preponderante en la formulación de la Convención y Estatuto sobre la Libertad del Tránsito (la Convención de Barcelona) que por más de 40 años fijó las normas mínimas para los acuerdos internacionales sobre tránsito. En 1947, el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio

/reafirmó los

reafirmó los principios de esta Convención. La Convención sobre el comercio de tránsito de los Estados sin litoral de 1965 hizo otro tanto, y recomendó que las comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas ayudaran a fomentar el comercio por vía de tránsito siempre que se lo solicitaran los Estados miembros. Dentro de esta larga tradición de participación de las Naciones Unidas, la CEPAL elaboró los conceptos incorporados en el Sistema Integrado de Tránsito.

/II. ANTECEDENTES

II. ANTECEDENTES

El puerto de Arica, la ciudad más septentrional de Chile, es uno de los accesos más importantes de Bolivia al Océano Pacífico para su comercio internacional.^{1/} Su importancia vital para Bolivia es destacada aún más por el hecho de que se encuentra situado en el punto en que más se aproxima al Pacífico la frontera occidental de ese país, distante unos 125 km. Así, Bolivia está permanentemente interesada en asegurar que sus derechos de tránsito para el comercio a través de Arica se mantengan efectivamente vigentes.

1. Perspectiva histórica

Las bases para el Sistema Integrado de Tránsito se establecieron el 20 de octubre de 1904, con la firma del Tratado de Paz y Amistad:

"Artículo 6. La República de Chile reconoce a favor de la de Bolivia, y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico.

"Ambos Gobiernos se acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente para asegurar, sin perjuicio para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado.

"Artículo 7. La República de Bolivia tendrá el derecho de constituir agencias aduaneras en los puertos que designe para hacer su comercio.

"Por ahora, señala por tales puertos habilitados para su comercio, los de Antofagasta y Arica." ^{2/}

El tratado además disponía la construcción inmediata por parte de Chile de un ferrocarril de Arica a La Paz, cuya sección boliviana había de ser traspasada a posesión de dicho país después de un período de 15 años. Completado en 1913, este ferrocarril sigue siendo el principal vínculo de transporte entre ambas ciudades y constituye un componente clave del SIT.

^{1/} Los otros son Antofagasta, Chile y Mollendo, Perú.

^{2/} República de Chile, Diario Oficial, N° 8169, 27 de marzo de 1905.

La garantía del libre tránsito fue reiterada en la Convención de Tráfico Comercial del 6 de agosto de 1912, que declara:

"Artículo 1. El Gobierno de Chile, en conformidad al artículo 6° del Tratado de Paz de 1904, garantiza el libre tránsito por su territorio de las mercaderías extranjeras que se desembarquen con destino a Bolivia, o que, procedentes de este país se embarquen para el extranjero por todos los puertos mayores de la República."

Los derechos de tránsito de Bolivia se vieron reforzados por la Convención del 16 de agosto de 1937, la que específicamente garantiza el más pleno y libre tránsito para cualquier tipo de mercaderías, y también estipula los procedimientos para la recepción, reexpedición y transporte que estaban en vigencia con sólo pequeñas variaciones hasta la introducción del SIT.

2. Ambiente físico

La puesta en práctica de los derechos de tránsito concedidos a Chile por Bolivia siempre ha dependido de la infraestructura física disponible. Como se describirá en la sección 3, las condiciones en el puerto y el ferrocarril desempeñaron un papel significativo en el origen de la situación que el SIT tendía a aliviar, y aún afectan las funciones actuales del sistema.

a) Puerto de Arica

El puerto de Arica ocupa una pequeña ensenada en la costa septentrional de Chile, a unos 20 kms de la frontera con Perú. No es un puerto natural y, en efecto, hasta hace poco poseía instalaciones de atraque sólo para un barco costero de poco calado. Las naves regulares de línea tenían que depender de barcasas para descargar en un pequeño espigón.

En 1961, se emprendió un importante proyecto de expansión para proporcionar un nuevo molo con suficiente calado al costado para acomodar naves regulares de líneas. Se construyó un rompeolas en forma de L, con un brazo de 450 metros extendiéndose mar adentro y el otro brazo de 600 metros en dirección aproximadamente paralela a la costa. Hay seis atracaderos marginales que ocupan el lado interior del rompeolas, los números 1 a 3

3/ República de Chile, Diario Oficial, N° 10871, 15 de mayo de 1914

en el brazo más corto y 4 a 6 en el más largo. Estos últimos tres tienen un calado máximo permisible de 34 pies. Se dispone de bodegaje en cinco almacenes (dos de los cuales, los números 5 y 6, están destinados a la mercadería en tránsito a Bolivia), seis sitios abiertos para mercaderías de gran tamaño y otros tipos de mercadería que no necesitan o no se prestan para ser almacenados en recintos cerrados, y una zona para contenedores.

b) Ferrocarril de Arica a La Paz

Una de las disposiciones principales del Tratado de 1904 se refería a la construcción de un ferrocarril de Arica a La Paz a fin de poner en práctica los derechos de tránsito concedidos en aquel acuerdo. Como medida suplementaria, el 27 de junio de 1905 los gobiernos de Chile y Bolivia firmaron una convención que fijaba en detalle las condiciones y obligaciones de cada una de las partes, con respecto tanto a la construcción como al funcionamiento posterior de la línea. Se llamó a licitación el 14 de agosto de 1905, y el 5 de septiembre de 1906 se comenzó en Arica la construcción de la vía de un metro de trocha.

No obstante, debido en parte al difícil terreno y en parte a una serie de otros problemas, el contratista tuvo que interrumpir los trabajos, de modo que el contrato fue rescindido el 3 de agosto de 1907. El gobierno de Chile entonces encargó una serie de estudios para ver si se podía mejorar este trazado, pero se llegó a la conclusión de que sólo era viable introducir cambios marginales. Entretanto, continuó el trabajo por administración hasta el 1º de julio de 1909, cuando se renovó la construcción por contrato. El servicio fue finalmente puesto en marcha el 13 de mayo de 1913.

El ferrocarril en su totalidad se mantuvo bajo la administración del gobierno chileno hasta el 13 de mayo de 1928; con posterioridad a esa fecha el gobierno boliviano tomó posesión de la sección que le pertenecía según los términos del Tratado de 1904. Esta sección de la línea se halla ahora integrada en las operaciones regulares de la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia.

La vía de Arica a La Paz está marcada por extremos contrastes de relieve. Partiendo al nivel del mar, asciende la escarpa del Pacífico de la Cordillera de Los Andes hasta una altura de 3 733 metros en una distancia de sólo 112 km, en los últimos 39 de los cuales originalmente se había

/tendido una

tendido una cremallera para permitir que locomotoras equipadas con pinón salvaran pendientes de hasta 6%. Más allá de este punto, la ascensión continúa, pero con mucho menos pendiente hasta alcanzar una altura máxima de 4 257 metros en el km 183. Los últimos 23 km de la sección chilena, junto con los 251 km de la sección boliviana, atraviesan el altiplano andino cuya topografía varía de un relieve suavemente ondulado hasta un relieve virtualmente plano, a una elevación media de 4 000 metros.

Como se ha observado, las locomotoras a vapor necesitaban pifiones para trepar la sección más escarpada de la vía. Cuando fueron sustituidas por locomotoras diesel, se observó que la simple adhesión bastaba si el tonelaje bruto arrastrado no era excesivo. Si bien dejó de usarse la cremallera, las locomotoras diesel deben estar equipadas con sobrealimentadoras de turbina para permitirles funcionar eficientemente a las alturas mayores.

c) Caminos

El sistema carretero que conecta Arica con Bolivia está relativamente poco desarrollado, pero sin embargo tiene influencia significativa sobre el SIT. La vía más comúnmente empleada sigue la carretera Panamericana por 56 km hacia el norte hasta Tacna, Perú, antes de dirigirse hacia el interior a lo largo de un camino secundario por 321 km hasta Ilave, Perú, en las costas del lago Titicaca; desde allí avanza 95 km hacia el sureste hasta la frontera boliviana y finalmente 114 km hacia el este hasta La Paz. Salvo la sección Arica-Tacna, todo el camino está revestido de ripio o tierra.

Tanto por su longitud como por su estado, este camino no es tan conveniente como el ferrocarril. Otra vía, potencialmente mucho mejor, se dirige directamente de Arica a La Paz. Por el lado chileno, el camino se hallaba en su tiempo totalmente pavimentado, y aún está en condiciones relativamente buenas, pero en Bolivia no está condicionado y es intransitable durante la estación lluviosa. El tráfico caminero tiende así a preferir la vía más larga pero más segura a través de Tacna, a pesar de la complicación adicional de las formalidades de tránsito peruanas que ésta entraña.

3. Procedimientos de despacho antes del Sistema Integrado de Tránsito

Durante 60 años después de la finalización del ferrocarril, los procedimientos institucionales para el despacho de mercaderías en tránsito a Bolivia se fueron elaborando en gran medida según las necesidades, dentro del marco general de los tratados y convenios pertinentes suscritos entre ambos países. En la época que se introdujo el SIT, la responsabilidad de aplicar estos procedimientos se compartía entre los agentes de líneas navieras que servían al puerto, la Empresa Portuaria de Chile (EMPORCHI), la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia (AADAA), despachantes de aduana en Arica, la Aduana de Chile, la Aduana de Bolivia, el Cónsul de Bolivia en Arica, la sección chilena del ferrocarril, y la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia.

Diariamente, los agentes navieros, el ferrocarril y la EMPORCHI, realizaban una reunión en la oficina de programación de esta última, para planear las actividades portuarias del día siguiente. Estas constituían principalmente en descargar las naves que se hallaran amarradas, clasificar la carga, recibirla en almacenes y sitios, y cargar vagones ferroviarios. Una vez que se decidían las tareas, la EMPORCHI asignaba los recursos físicos necesarios tales como sitios de atraque, grúas del puerto, grúas de horquilla y cuadrillas de movilizadores.

Las responsabilidades y funciones particulares de cada uno de los participantes en el proceso de transbordo se describen a continuación.

a) Agentes navieros

El agente de una línea naviera informaba por anticipado a todas las partes interesadas de la llegada de una nave. Luego empleaba a los estibadores para manipular la carga y a los tarjadores para verificarla, tanto en bodega como en el muelle. Cuando las mercaderías habían sido trasladadas al almacén o sitio destinado a las mercaderías en tránsito a Bolivia y allí clasificadas por conocimiento de embarque, el agente confeccionaba una boleta de recepción por las mismas indicando el número de bultos, marcas y cualesquiera mermas o daños. Esta boleta era firmada por el agente en señal de entrega de las mercaderías, por el almacenista de la AADAA en señal de recepción, y por un representante de la EMPORCHI para verificar la condición en que eran entregadas.

/b) Empresa

b) Empresa Portuaria de Chile

La EMPORCHI trasladaba las mercaderías desde el sitio de atraque a un almacén o sitio para almacenar, o las cargaba directamente en un vagón. Si las mercaderías se almacenaban en el puerto, la EMPORCHI también las retiraba del almacén o sitio y las cargaba en un vagón. Además, la EMPORCHI, en virtud de autoridad delegada por la Aduana de Chile, debía certificar la salida de las mercaderías del recinto portuario.

c) Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia

Por delegación de la Aduana de Bolivia, la AADAA representaba los intereses de Bolivia en la manipulación y custodia de las mercaderías en tránsito autorizando y controlando el cargue en los vagones ferroviarios a solicitud de los despachantes de aduana. La misma AADAA también servía como despachante frente a las autoridades aduaneras de Chile.

d) Despachante de aduana en Arica

Por falta de acuerdos directos entre ambos gobiernos que permitieran a los importadores bolivianos el pago oportuno y automático de los servicios de tránsito de Chile, diversos despachantes de aduana se establecieron en Arica para actuar como intermediarios para este fin. Aparte de adelantar los fondos para el pago de los gastos portuarios y fletes ferroviarios, tramitaban las pólizas de tránsito ante la Aduana de Chile y se agenciaban vagones del ferrocarril. Si la EMPORCHI en cualquier momento no contaba con suficiente personal para cargar los vagones, contrataban los servicios del Sindicato de Estibadores Particulares para realizar el trabajo. Los despachantes servían así como un nexo entre los consignatarios y los diversos organismos que se ocupaban de la manipulación física de las mercaderías durante las operaciones de tránsito.

e) Aduana de Chile

Aunque había delegado a la EMPORCHI la custodia física de las mercaderías en tránsito, la Aduana de Chile conservaba la potestad sobre las mismas y por lo tanto debía certificar que abandonaban territorio chileno en la misma cantidad y condición en que habían ingresado. Con este objeto, la Aduana cancelaba el manifiesto de cada barco en forma provisoria con las pólizas de tránsito emitidas para los envíos incluidos en el manifiesto, y finalmente con los manifiestos ferroviarios devueltos como tornaguías por la Aduana de Bolivia.

/f) Sección

f) Sección chilena del ferrocarril

El ferrocarril recibía la mercadería sobre los vagones, certificaba la cantidad, peso y condiciones y emitía la carta de porte, cuyo original entregaba al despachante de aduana para ser enviado al consignatario en Bolivia. El ferrocarril también confeccionaba un manifiesto por cada vagón para ser empleado por la Aduana de Bolivia en la frontera. La responsabilidad del ferrocarril abarcaba desde el momento en que las mercaderías eran recibidas en los vagones hasta que el vagón era aceptado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia.

g) Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia

La Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia hacía recibo de los vagones en la frontera y, después que la Aduana de Bolivia había verificado los precintos, los trasladaba hasta los almacenes de la AADAA en el lugar indicado en la carta de porte.

h) Agencia Aduanera y Consulado de Bolivia en Arica

La Agencia Aduanera de Bolivia mantenía un representante en Arica, quien junto con el Cónsul debía visar diversos documentos relativos a las operaciones de tránsito.

4. Problemas que condujeron a la creación del Sistema Integrado de Tránsito

Hacia 1975, las demoras en el despacho de mercaderías a Bolivia estaban causando graves congestiones en el puerto. Estas demoras eran resultados de dos problemas básicos en el proceso de tránsito. Uno se refería a las capacidades físicas del puerto y del ferrocarril, el cual sólo podía ser resuelto en parte por el SIT. El otro era producto de los mismos procedimientos de despacho, que el SIT específicamente se propuso mejorar.

a) Problemas de capacidad

Los problemas de capacidad en el puerto y en el ferrocarril se podían atribuir tanto a una insuficiencia del equipo como - en el caso del ferrocarril - a dificultades de funcionamiento. Con respecto al puerto, la mayoría de los equipos de manipulación mecanizados tales como grúas de horquilla eran antiguos y difíciles de mantener, de suerte que a pesar de aplicarse un buen programa de conservación solían estar fuera de servicio en momentos

/críticos. Otros

críticos. Otros tipos eran inadecuados en número o tamaño para el servicio que estaban destinados a realizar. Aunque se esperaba que el SIT compensara estas insuficiencias en alguna medida racionalizando la utilización del equipo, se consideró imperativo poner en práctica un programa suplementario de renovación de equipos.

La situación del ferrocarril era significativamente peor, debida a una baja tasa de rotación de vagones entre Arica y Bolivia, y a la escasez de locomotoras de la sección chilena. En octubre de 1974 el período medio de rotación para los furgones y los vagones planos era de 23 y 28 días respectivamente. Se creía que era posible bajar esas cifras a 12 y 15 días lo que habría permitido alcanzar una tasa mensual de despacho de cerca de 800 vagones. Lograda esta meta podrían embarcarse hasta 16 800 toneladas mensuales a Bolivia, volumen suficiente para atender las demandas más fuertes de aquel año. Sin embargo, dicha mejora rebasaba los alcances del SIT puesto que en su mayoría las demoras en la carga de vagones en el puerto eran mínimas.

Más difícil aún era la situación en el caso de las locomotoras. Dado el número y tipos disponibles para ascender la porción más escarpada de la vía, se podían enviar sólo dos trenes al día, cada uno con aproximadamente 360 toneladas netas de carga. Esta cifra era compatible con una tasa de envíos cercana a las 17 000 toneladas mensuales, siempre que el cargue se realizara a máxima velocidad todos los días. Si se cargaban menos vagones en un día dado, el tonelaje no podía compensarse al día siguiente debido a las limitaciones de capacidad de la vía anteriormente mencionadas. Por tanto era necesario almacenar los excesos hasta el momento en que las fluctuaciones normales en las importaciones reducían las cantidades que se habían ser despachadas bajo el máximo tonelaje ferroviario diariamente disponible. Es cierto que las mejoras en capacidad no estaban incluidas entre los objetivos del SIT pero, como se verá, la característica de despacho automático del sistema hizo posible la mejor utilización de la capacidad existente dentro de estas limitaciones.

b) Problemas de despacho

El principal problema que se esperaba aliviar con el SIT se refería al modo en que el despacho se ponía en marcha. El consignatario debía primero endosar un conocimiento de embarque original a uno de los despachantes de aduana en Arica. A la recepción de este documento, el despachante podía notificar a la AADAA que despachara las mercaderías, pero a menudo esperaba para tal fin haber acumulado los conocimientos de embarque de suficientes envíos para llenar un vagón completo.

Este procedimiento adolecía de dos deficiencias: primero, como no se sabía cuando llegarían las solicitudes para poner en marcha los despachos, no podía hacerse ninguna programación de carga de vagones a relativamente largo plazo. Segundo, dado el orden aleatorio en que se cargaban los envíos, era necesario registrar y manipular numerosos bultos guardados en los almacenes a fin de ubicar aquellos que formaron parte del envío en cuestión, una tarea costosa, engorrosa, que con cierta frecuencia ocasionaba daños a las mercaderías. También era evidente que las complicaciones en los trámites necesarios para la liquidación de las mercaderías en tránsito contribuía significativamente a obstruir el despacho de mercaderías a Bolivia. Esto se hallaba en directa contradicción al espíritu del Tratado de 1904 y las posteriores convenciones y acuerdos, las que suponían que el tránsito sería un simple acto de transbordo.

Las deficiencias de los procedimientos del tránsito habían sido observados y deplorados mucho antes que se planteara la creación del SIT. Se habían elaborado numerosos estudios y sugerencias para mejoras durante más de 20 años, pero nunca se abordaron los procedimientos como un sistema cuyas relaciones funcionales debían ser identificadas y racionalizadas y no había sido posible obtener un consenso sobre lo que debía hacerse para mejorarlos. Simplemente se había dejado que la situación se deteriorara gradualmente hasta un punto crítico en que el tránsito estaba al borde de una paralización total.

A fines de 1974, se había acumulado un gran rezago de mercaderías en tránsito sin despachar en los dos almacenes en el puerto de Arica asignados a la AADAA. A pesar de su superficie total de 5 400 metros cuadrados, ninguno era capaz de recibir nuevas mercaderías sin bloquear el acceso a las mercaderías ya almacenadas que aguardaban su embarque. Debíó ponerse temporalmente en servicio un tercer almacén a fin de acomodar el atochamiento. Por consiguiente, no resulta sorprendente que las autoridades de Bolivia y Chile que se reunieron en Arica desde el 12 al 15 de mayo de 1975 para evaluar el Sistema Integrado de Tránsito propuesto por CEPAL hubiesen deseado su inmediata puesta en práctica. Acordaron que debiera inaugurarse en Arica por un período de prueba con fecha 1º de agosto de ese mismo año. En caso de éxito debía extenderse en fecha posterior al puerto de Antofagasta.

III. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO

1. Objetivos y características

El SIT fue concebido para cumplir los siguientes objetivos:

- "1. Dar fiel cumplimiento al espíritu y la letra del Tratado de 1904 y de las convenciones reglamentarias posteriores, de suerte que el puerto de Arica sea un mero punto de transbordo entre el medio marítimo y el terrestre para la carga en tránsito a Bolivia.
- "2. Reducir el tiempo de tránsito como asimismo los daños y mermas de la carga.
- "3. Promover un aprovechamiento óptimo de los recursos físicos utilizados en el sistema de tránsito.
- "4. Aprovechar la capacidad de almacenaje en el puerto de Arica para racionalizar el traspaso de carga entre medios de transportes que difieren enormemente en cuanto a su capacidad unitaria y en la regulación del flujo de abastecimiento para los importadores individuales en Bolivia.
- "5. Dejar claramente establecida la responsabilidad que corresponda a las naves, al puerto y a los medios terrestres por las pérdidas y mermas de la carga a fin de reducir el costo de los seguros de la carga.
- "6. Asegurar que la carga que entre al puerto de Arica en tránsito a Bolivia salga efectivamente del país."4/

Al tratar los procedimientos de tránsito como sistema, se esperaba que se pudieran establecer relaciones de causa y efecto que permitieran definir y cuantificar las dificultades experimentadas por los diversos participantes en los procedimientos, y así asignar a cada uno su verdadero papel y responsabilidades en relación con los otros. Al mismo tiempo, la introducción de una corriente sistemática de información entre los participantes haría más fácil de detectar - y cuando fuera posible, resolver - los estrangulamientos potenciales de la capacidad antes que pudieran afectar

4/ Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica, op. cit., p. 8.

seriamente el funcionamiento sin tropiezos del sistema. El SIT incorporaba por lo tanto las siguientes características:

- "1. Concepción de un sistema global de tránsito que defina claramente las funciones y responsabilidades de cada organismo en el proceso total haciéndose mucho hincapié en la coordinación de las diferentes unidades en cada etapa. Asimismo se establece claramente la información necesaria para una correcta evaluación del sistema y sus componentes y los controles correspondientes para corregir las deficiencias de funcionamiento.
- "2. Transbordo de las mercaderías en el puerto de Arica en forma automática sin que se espere ni se exija la llegada del conocimiento de embarque original endosado por el consignatario.
- "3. Centralización de las decisiones relativas al despacho de las mercaderías lo que permite utilizar en forma más eficiente los recursos portuarios y ferroviarios, y además de asegurar la coordinación necesaria en las decisiones de las diferentes unidades. No obstante, si un importador no desea que su carga sea despachada de inmediato o desea que sea enviada a un destino diferente del indicado en el manifiesto marítimo, podrá dar las instrucciones correspondientes.
- "4. Simplificación de la documentación mediante la utilización de una matriz única que dará origen a cinco documentos uniformes en cuanto a su información básica y con los espacios adecuados para las anotaciones que se originen en el curso del proceso."5/

2. Coordinación del sistema

El concepto según el cual se proyectó el SIT no consideró el establecimiento de un nuevo organismo que asumiera funciones previamente ejercidas por diversos organismos autónomos de ambos gobiernos. Más bien, propuso una redefinición y simplificación de estas funciones para permitir que la estructura de organización existente - con la excepción de los despachantes de aduana - manejara las operaciones de despacho con eficiencia. A fin de

5/ Ibid., p. 9.

asegurar la aplicación efectiva del sistema sin introducir un nuevo nivel burocrático las consultas diarias que ya era costumbre realizar se formalizaron mediante la creación de un Centro de Información y Coordinación (CIC) que estaría compuesto por un representante de la AADAA, uno de la EMPORCHI y uno del ferrocarril, junto con un agente de las Cámaras Nacionales de Comercio e Industrias de Bolivia en representación de los consignatarios. Las responsabilidades del CIC son las siguientes:

- "1. Coordinar y controlar el funcionamiento del SIT, con miras a proporcionar a quienes participan en el sistema una visión de conjunto que permita descubrir los eslabones más débiles de la cadena y buscar las formas más rápidas y adecuadas de reforzar las operaciones allí donde sea necesario;
- "2. Programar los despachos de mercaderías y autorizar los pedidos de despacho preferentes que rompen el orden de precedencia establecido;
- "3. Conocer las instancias de incumplimiento de la reglamentación del SIT para determinar si resulta aconsejable introducir modificaciones a la reglamentación;
- "4. Proveer informaciones oficiales sobre la situación de la mercadería recibida, despachada y en espera de despacho."6/

3. Procedimiento de despacho

Para cualquier envío que se tramita con arreglo al SIT, los procedimientos de despacho comienzan con cierta anticipación a la llegada de la nave que lo trae a Arica, y continúa hasta que la documentación para el envío originada por el sistema ha sido enviada a Bolivia.

a) Antes de la llegada de la nave

Los procedimientos son puestos en marcha por el agente naviero al entregar el manifiesto de la nave y el plano de estiba al CIC. Esta información se emplea para determinar el orden en que se efectúa el descargue de las mercaderías. En la medida que lo permitan la naturaleza de las mercaderías y la disponibilidad de los vagones, la descarga se hace directamente desde la nave a los vagones; en caso contrario, las mercaderías

6/ Informe sobre la aplicación del sistema integrado de tránsito de mercaderías con destino a Bolivia a través de Arica. E/CEPAL/L.116/Add.1, p. 5.

se almacenan temporalmente en un almacén o sitio en espera de su despacho. Esta decisión se toma durante la reunión de programación diaria del CIC, en cuya oportunidad se asignan recursos para las diferentes tareas que han de cumplirse al día siguiente, incluyendo la descarga, el despacho directo, el almacenamiento y el despacho rezagado. En aquella oportunidad también se consideran solicitudes especiales para despachos adelantados o demoras adicionales en el almacenamiento.

El manifiesto se entrega en tres copias. Dos se hacen llegar a las Aduanas de Bolivia y Chile, respectivamente, mientras que la tercera le sirve a la AADAA para confeccionar - para cada envío - un conjunto de documentos alineados (véase el apéndice) que consiste en lo siguiente:

1. Boleta de recepción
2. Boleta de cargue
3. Carta de reclamo
4. Guía de salida (documento de tránsito)
5. Planilla de gastos

Todos los documentos contienen cierta información básica común. Además, cada uno tiene espacio reservado específicamente para anotar datos pertinentes a la etapa correspondiente de los procedimientos del tránsito.

b) Descarga de la nave

El agente naviero contrata la desestiba de la carga y su tarjado tanto en la bodega como en el muelle al costado de la nave. Durante la descarga, un representante de la AADAA inspecciona las mercaderías y anota por escrito la condición en que han llegado. Cuando se han desembarcado las mercaderías, la EMPORCHI separa los envíos chilenos de los destinados a Bolivia y además clasifica estos últimos según que hayan sido destinados para su almacenamiento temporal o para su carga inmediata en vagones de ferrocarril para transbordo directo.

c) Transbordo directo

Quando se haya decidido el cargue inmediato, se ubican los vagones en el muelle antes que comience la descarga. Si algún bulto mostrare señales de daños o mermas, debe seguirse un trámite especial que incluye el inventario de la mercadería y el recosido del bulto. En caso contrario, la EMPORCHI procede a cargar y precintar los vagones.

/La AADAA

La AADAA y el ferrocarril verifican el cargue y toman nota del número de bultos y su condición a fin de completar y firmar la boleta de cargue. Simultáneamente, el agente naviero, con la colaboración de sus tarjadores contratados, usan la misma información para completar la boleta de recepción, que firma luego de verificar con el libro de tarja para señalar la entrega de la mercadería. Si no hubieren fletes o cobros por avería gruesa pendientes éstas quedarán totalmente a la libre disposición de la AADAA. Si hubiere aún cobros pendientes, se timbra la boleta de recepción para dejar constancia del hecho y AADAA entrega al agente naviero una carta de garantía de que la mercadería no será puesta a disposición del consignatario mientras no se hayan cancelado los cobros pendientes. En cualquier caso, la AADAA firmará la boleta de recepción para dejar constancia de haber recibido las mercaderías. Tanto la boleta de cargue como la boleta de recepción son firmadas por la EMPORCHI para certificar su intervención en la operación.

Un ejemplar de la boleta de recepción se envía a la mesa centralizadora de la EMPORCHI para anotar las operaciones y los servicios prestados. Un ejemplar de la boleta de cargue ferroviaria se envía al jefe de estación del ferrocarril para que prepare la carta de porte del vagón. Del ejemplar de la boleta de cargue que queda en posesión suya AADAA traslada cualesquiera observaciones sobre las condiciones de las mercaderías a la guía de salida. Si procediere, la AADAA también confecciona una carta de reclamo para ser entregada al agente naviero. Después de verificar su ejemplar de la boleta de recepción con el manifiesto de la nave y las tarjas, el agente anota sus propias observaciones al dorso de la carta de reclamo y la devuelve a la AADAA para ser remitida al consignatario.

d) Transbordo indirecto

Si se ha programado un almacenamiento temporal de las mercaderías, la EMPORCHI las traslada al almacén o patio asignado a menos que presenten señales de daños o mermas, en cuyo caso se someten a un trámite especial de inventario y recosido del bulto. En la zona de almacenamiento, se clasifican las mercaderías según sus marcas por la EMPORCHI, bajo la supervisión de la AADAA y un tarjador contratado por el agente naviero. El tarjador completa la boleta de recepción con las marcas y número de bultos,

/peso de

peso de las mercaderías, ubicación en la zona de almacenamiento, y cualesquiera observaciones pertinentes, y la firma en representación del agente naviero. Tal como en el caso del transbordo directo, la AADAA entrega al agente una carta de garantía si hay fletes pendientes sobre las mercaderías, luego de lo cual el agente entrega la boleta de recepción a la AADAA. La boleta de recepción es firmada tanto por la AADAA como la EMPORCHI.

Se envía un ejemplar de la boleta de recepción a la mesa centralizadora de la EMPORCHI. Si procediere, la AADAA hace uso de su ejemplar para confeccionar una carta de reclamo para ser entregada a la EMPORCHI. Luego de verificar su propio ejemplar de la boleta de recepción, la EMPORCHI responde con una declaración en el dorso de la carta de reclamo, la que devuelve a la AADAA para ser remitida al consignatario.

Una vez que se ha dado la orden de despacho, la EMPORCHI retira las mercaderías de la zona de almacenamiento, las cargas a vagones, y coloca los precintos a los vagones al completarse éstos. Durante el cargue, la AADAA y el ferrocarril anotan el número de bultos y su condición en la boleta de cargue, la cual es firmada por la EMPORCHI como constancia de haber sido entregada la mercadería, por la AADAA como constancia de su recepción, y por el ferrocarril como intermediario. Se envía un ejemplar al jefe de estación con el fin de que confeccione la carta de porte del vagón. Otro ejemplar, desde el cual se traspassa cualesquiera observaciones pertinentes a la guía de salida, es retenido por la AADAA.

e) Mercaderías con observaciones

Tanto en el caso del transbordo directo como indirecto, cualquier bulto que muestre señal de daños o mermas es llevado a un recinto cerrado llamado "Hospital" donde se realiza un inventario del contenido por parte de la AADAA y por un tarjador en representación del agente naviero. Después que ambos hayan firmado el inventario se coloca un ejemplar dentro del bulto, luego se recose y sella. Todas las observaciones se anotan en la boleta de recepción correspondiente al envío en cuestión.

/f) Procedimiento

f) Procedimiento de autorización de la guía de salida

Luego de traspasar cualquier observación pertinente a la guía de salida, la AADAA la envía a la mesa centralizadora de la EMPORCHI, quien anota en la misma todos los servicios prestados y la traspasa a la oficina de liquidación. En esta última se calculan los importes de los servicios, se los incluye en el documento, y también se los agrega a la factura semanal que la EMPORCHI presenta a la AADAA para su cancelación. La guía de salida es devuelta al centro de información y coordinación, donde la AADAA la completa con datos de la boleta de cargue. Luego es firmada conjuntamente por la AADAA, el ferrocarril y la EMPORCHI para señalar que se autoriza el retiro de las mercaderías de la zona portuaria. Se le envía un ejemplar firmado a la Aduana de Chile para permitir la cancelación provisional del manifiesto naviero. Otro ejemplar le sirve al CIC para actualizar su registro de mercaderías en tránsito a Bolivia.

g) Procedimiento de salida

Un conjunto de ejemplares firmados de las guías de salida para todos los envíos incluidos en un vagón sirve como autorización para que el ferrocarril retire aquel vagón del puerto y lo conduzca a la romana de pesaje. Sobre la base del peso y de la información de la boleta de cargue el jefe de estación confecciona una carta de porte, cuyo original es enviado a la AADAA. Semanalmente se presenta a ésta la factura por los fletes.

Basándose en las cartas de porte para todos los vagones que formarán un tren, el ferrocarril confecciona un manifiesto ferroviario que debe ser visado por el Cónsul de Bolivia en Arica. Los vagones son enviados entonces a la frontera, donde la Aduana de Bolivia los inspecciona, verifica que la documentación esté conforme, y firma y timbra un ejemplar del manifiesto. Este ejemplar es entregado por el ferrocarril a la Aduana de Chile para su cancelación final del manifiesto naviero.

Cuando los vagones hayan cumplido con los trámites de la Aduana de Bolivia, la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia los traslada a los almacenes de la AADAA en el punto de destino señalado en la carta de porte. A partir de ese momento, todos los procedimientos relacionados al desaduanaamiento de las mercaderías son de índole estrictamente nacional.

/h) Liquidación

h) Liquidación de cobros de tránsito

La AADAA usa los datos de la guía de salida, la carta de porte y los registros de sus propios gastos para confeccionar la planilla de gastos única presentada al consignatario para la cancelación de los cobros de tránsito. Esta planilla, junto con ejemplares de la guía de salida, la carta de porte y la carta de reclamo, es enviada a la agencia de la AADAA en el punto de destino de la mercadería. Los cobros de tránsito y cualesquiera fletes navieros pendientes deben cancelarse antes que el consignatario entre en posesión de la mercadería.

4. Despacho por camión

El SIT fue proyectado como un sistema con base ferroviaria. El transporte camionero de Arica a Bolivia debe seguir vías que por muchos kilómetros son poco más que caminos de tierra sin condicionar, a menudo intransitables en la estación lluviosa e incapaces de acomodar vehículos que arrastren remolques. En consecuencia, los costos de transporte son más altos que por ferrocarril. Aún más, el consignatario debe asegurarse la disponibilidad de camiones antes que se puedan poner en marcha los procedimientos de despacho. El despacho automático, que es fundamental para el funcionamiento correcto del SIT es en efecto el problema principal que el sistema buscaba superar, se hace así imposible.

Empero, por diversas razones, se hace uso ocasionalmente del transporte camionero, especialmente cuando el ferrocarril experimenta dificultades que no pueden resolverse de inmediato. Así ocurrió poco antes de que el SIT entrara en funciones, cuando una serie de accidentes en la sección chilena virtualmente paralizaron el ferrocarril. En un esfuerzo por recibir sus mercaderías tan pronto como fuese posible, muchos consignatarios contrataron transporte camionero, lo que dio por resultado diversas complicaciones para todos los que participan en el procedimiento de despacho - especialmente la AADAA - justamente cuando se estaba tratando de instituir el nuevo sistema. Afortunadamente, cuando se concibió el SIT se lo dotó de flexibilidad suficiente como para permitir su adaptación a circunstancias para las cuales no estaba destinado.

5. Problemas potenciales

Desde un principio, se reconoció que ciertos rasgos potencialmente negativos eran inherentes al SIT, y en un intento por reducir su influencia, aquellos asociados se consideraron en forma especial con las consecuencias legales de eliminar el conocimiento de embarque del sistema, la cancelación de cobros navieros pendientes, demoras en el despacho de la documentación de tránsito al consignatario, y la posición monopolística de la AADAA.

a) Conocimiento de embarque

La CEPAL en un principio opinó que las líneas navieras podrían incurrir en causal para entablar contra ellas acciones legales si no desembarcaban su cargamento con los conocimientos de embarque originales, los cuales de acuerdo con el SIT no son necesarios para el despacho y por lo tanto nunca se envían a Arica. No obstante, un estudio atento de la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos (Reglas de La Haya), no reveló obligación alguna para desembarcar sólo bajo la presentación del conocimiento de embarque. Por lo demás, la mayoría de los conocimientos de embarque contienen un descargo de responsabilidades semejante al que ha sido tradicionalmente usado por Grace Line cuyo texto figura a continuación:

"Toda responsabilidad del porteador en cualquier función cesará por completo y se considerará que las mercaderías han sido entregadas y a riesgos y costas del consignatario cuando hayan sido entregadas a barcasas u otras embarcaciones o puestas en posesión de aduanas u otras autoridades, o en muelle público, o en almacén público, presumiéndose que las aduanas u otras autoridades o personas que entran en posesión de las mercaderías han recibido las mismas en calidad de agentes del expedidor, consignatarios, tenedor del conocimiento y propietario de las mismas."

En otras palabras, las obligaciones legales de la línea naviera cesan cuando las mercaderías son entregadas a las autoridades competentes en el puerto de descarga, lo que ocurre automáticamente sin que se presente un conocimiento de embarque.

/b) Cancelación

b) Cancelación de cobros pendientes

Investigaciones posteriores sobre el papel del conocimiento de embarque revelaron que su verdadera función en la formalidad de desembarque, en lo que concierne a la línea naviera, es proporcionar un medio a través del cual la línea pueda asegurarse la cancelación de los fletes o reclamos por averías gruesas pendientes por un envío.^{7/} Como una cortesía extendida a las líneas para este fin, los reglamentos de la Aduana de Chile obligan al consignatario a presentar un conocimiento de embarque original timbrado por el agente naviero a fin de obtener el desaduanamiento. Por lo tanto, en el caso de carga en tránsito a Bolivia, los importadores tradicionalmente endosaban el conocimiento de embarque a uno de los despachantes de aduana en Arica, el que a su vez tenía que cancelarlo con el correspondiente agente naviero. Este último no timbraba el documento si había cobros pendientes, de modo que el consignatario no podía entrar en posesión de sus mercaderías hasta que cancelara estos cobros.

Con la puesta en vigor del SIT, el conocimiento de embarque debía eliminarse de los trámites documentales en Arica, así como el desaduanamiento en la Aduana de Chile. Empero, quienes proyectaron el sistema reconocieron que debía establecerse algún mecanismo de garantía para proteger a las líneas navieras contra la no cancelación. Puesto que la AADAA había de ser responsable por las mercaderías hasta que fueran entregadas al consignatario, era lógico que esta responsabilidad incluyera actuar como aval para la cancelación a las líneas navieras. El procedimiento instituido requiere que el agente naviero timbre la boleta de recepción de cualquier envío con cobros pendientes, y que la AADAA a su vez entregue al agente una carta que garantice que al consignatario no se le permitirá entrar en posesión hasta que se hayan cancelado los cobros. Este procedimiento en un principio causó ciertas aprensiones a las navieras, pero finalmente se persuadieron que era tan efectivo en la protección de sus intereses como la liquidación de un conocimiento de embarque por un agente naviero.

^{7/} La avería gruesa es un cobro cargado a todos los envíos en una nave para cubrir pérdidas a algunos de los envíos a bordo, o a la nave misma, si se incurre voluntariamente en estas pérdidas para la protección de la nave, tripulación o el resto de los envíos.

c) Despacho de documentos de tránsito

Debido a la rapidez con que se esperaba que las mercaderías fueran despachadas desde Arica, se previó que podrían llegar a su destino final antes de que pudiera completarse la elaboración de su documentación. La experiencia ha demostrado que así ocurre en efecto, y que los consignatarios a menudo sufren demoras significativas en la entrega de sus mercaderías. El problema reside principalmente en la factura de la AADAA, que debe ser cancelada en su totalidad antes que puedan entregarse las mercaderías. Sin embargo, la factura ni siquiera puede confeccionarse hasta que se conozcan todos los cobros portuarios y ferroviarios en relación con un envío. Esto depende de la recepción de las respectivas facturas de la EMPORCHI y el ferrocarril, quienes primero deben calcular los costos reales de las operaciones efectivamente realizadas. Una vez que está lista la factura de la AADAA, debe ser legalizada como documento extranjero por el Consulado de Bolivia en Arica antes que pueda ser despachada al consignatario.

Reconociendo las demoras inherentes al proceso de facturación, la CEPAL sugirió que la AADAA elaborara y aplicara un programa de tarifas de costos normalizados para todas las operaciones que generalmente se necesitan para el transbordo de mercaderías a Bolivia.^{8/} Estas incluirían las propias operaciones de la AADAA y las de la EMPORCHI, la sección chilena del ferrocarril, la Empresa Nacional de Ferrocarriles de Bolivia, y cualesquiera otros participantes en el sistema. Sólo como medida de excepción sería necesario cobrar el costo real de una operación, en cuyo caso la oficina de la AADAA en Arica podría avisar por telex a la oficina de la AADAA en el punto de destino que retuviese el envío en espera del cálculo de los costos. En caso contrario, la factura podría prepararse en su punto de destino tan pronto como se conociera la naturaleza del envío e incluso antes de la llegada misma de las mercaderías. Siendo nacional en origen, no estaría sujeta a legalización consular.

8/ Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica: Bases para establecer una tarifa de la administración autónoma de almacenes aduaneros.
E/CEPAL/L.116/Add.2.

/Lamentablemente, esta

Lamentablemente, esta proposición aún no ha sido puesta en efecto. La factura aún se prepara en Arica, y continúa causando significativas demoras en la entrega de las mercaderías al consignatario.

d) Posición monopolística de la AADAA

La AADAA posee un monopolio sobre el transbordo de mercaderías a través de Arica hasta Bolivia. Esta posición no es por completo consecuencia del SIT, puesto que mucho antes que se estableciera, el Gobierno de Bolivia había organizado la AADAA para que ejerciera control sobre la manipulación física y custodia de las mercaderías, pero el sistema definitivamente ha reforzado la posición monopolística al eliminar por completo los despachantes de aduana. El control exclusivo sobre un campo de actividad es, por supuesto, normal para un organismo de gobierno, pero con ello no se mejora necesariamente el servicio al público. Sin embargo, la AADAA en principio debiera hallarse en mejor posición para cautelár los intereses de sus clientes, puesto que éstos influyen directamente en sus políticas a través de los dos representantes de las Cámaras Nacionales de Comercio e Industrias que actúan como miembros de su directorio. Los clientes también se hallan representados en las operaciones diarias del SIT en la persona del agente de las Cámaras que integra el CIC.

Hay evidencia, empero, que los clientes de la AADAA no están haciendo el mejor uso de sus posibilidades en la protección de sus propios intereses. Por ejemplo, continúan escuchándose quejas sobre exceso de personal, demoras en la elaboración de documentos y aumentos en costos. La publicación de la tarifa ayudaría a prevenirse contra los aumentos de costos en cierta medida, así como a acelerar la confección de los documentos. Sin embargo, esta proposición aún no ha sido puesta en práctica. Todos estos factores tienden a ser visualizados por los clientes como características negativas del SIT mientras que en realidad son más bien atribuibles a tendencias burocráticas corrientes que a otros motivos, tendencias que podrían ser mitigadas e incluso cambiadas si los clientes hicieran uso efectivo de los servicios que para este fin les proporciona la AADAA y el SIT.

/Una queja

Una queja relativa a los mayores costos de negociar según el SIT es digna de un comentario especial. Anteriormente, el consignatario pagaba todos los servicios recibidos durante el transbordo excepto los proporcionados por la AADAA, los cuales desde el punto de vista de aquél eran gratuitos, pues eran pagados del presupuesto nacional de Bolivia. De este modo las operaciones de tránsito eran subvencionadas en el monto de los costos de la AADAA. Según el sistema actual, el consignatario también debe pagar estos costos y en esta medida sus desembolsos son efectivamente mayores. Sin embargo, no hay razón inherente por la cual el costo global para la economía debiera ser mayor que antes. En efecto, si el funcionamiento de la AADAA es eficiente - y el consignatario está en condiciones de ejercer influencias para lograr que así sea - el costo global debiera ser menor.

IV. APLICACION DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSITO

1. Puesta en práctica

A pesar del breve período transcurrido entre el 15 de mayo de 1975, cuando se aprobó la institución del Sistema Integrado de Tránsito, y el 1º de agosto de 1975, cuando entró en funciones, se habían echado cuidadosamente las bases para el mismo. Tanto la AADAA como la EMPORCHI estaban decididas a acabar con los engorrosos e inadecuados procedimientos de despacho entonces vigentes e hicieron todo lo que estuvo a su alcance para asegurar que el nuevo sistema tuviera éxito. Con este objeto, designaron sus respectivos representantes al Centro de Información y Coordinación antes de fines de mayo, seguidos poco tiempo después por la Aduana de Chile y el ferrocarril. Los cuatro representantes se reunieron por primera vez el 1º de julio, y el 29 de julio habían confeccionado un manual que describía las funciones esenciales que el SIT debería realizar. Entretanto, los empleados de estos organismos recibieron capacitación en los procedimientos revisados.

La primera reunión de planificación del CIC se celebró el 31 de julio. Se decidió desde un principio que el nuevo sistema estaría completamente separado del anterior. Esto significaba en la práctica que las mercaderías llegadas después del 1º de agosto se almacenarían en la bodega 2, desde donde serían despachadas automáticamente según los procedimientos del SIT mientras que las mercaderías rezagadas desde antes del 1º de agosto continuarían siendo despachadas mediante los métodos tradicionales.

A las 07:45 en punto del 1º de agosto de 1975, el SIT entró en funciones. En los primeros días se vio una cierta confusión de parte de los empleados encargados de la ejecución de las diversas tareas, pero rápidamente se acostumbraron al nuevo sistema. Los despachantes de aduana por otra parte, esperaban que la confusión aumentaría y contribuiría a un fracaso eventual del despacho automático, entregándoles una vez más un papel clave en el proceso. Incluso llegaron al punto de difundir rumores en Bolivia de desorganización y favoritismo en el despacho de las mercaderías. Los problemas con el ferrocarril y el uso consiguiente de camiones, cuyos conductores a menudo no tenían noción alguna de cómo cumplir todos los requisitos documentarios a que estaban sujetos, contribuyeron a que los importadores

/sintieran desconfianza.

sintieran desconfianza. A pesar de este clima desfavorable, el personal de la AADAA, la EMPORCHI, la Aduana de Chile y el ferrocarril - colaborando en un esfuerzo único y dedicado por primera vez - aumentaron cada vez más su eficacia a medida que ganaba en experiencia, hasta que incluso los más obstinados de los despachantes se vieron forzados a conceder que el SIT no sería dejado de lado.

2. Logros físicos

Sólo tres meses después de que se introdujo el SIT y a pesar de las dificultades con el ferrocarril y con los despachos por camión, su influencia global en el proceso del tránsito era notable. En julio, los almacenes 5 y 6 se hallaban atochados de mercaderías que estaban sujetas a continuo movimiento para permitir el despacho de envíos en forma aleatoria. Hacia noviembre, sin embargo, estos almacenes prácticamente estaban vacíos, puesto que todas las mercaderías que llegaron después del 1º de agosto se almacenaron en la bodega 2. Esta última, a su vez, reflejaba las operaciones ordenadas y oportunas del nuevo sistema. Con sólo pequeñas excepciones, las mercaderías se estaban despachando en el orden de llegada. De este modo era innecesario tocar ningún envío en particular desde el momento que llegaba hasta que estaba listo para ser cargado en el ferrocarril, lo que causó una reducción sustancial en los daños.

Las estadísticas llevadas antes de la introducción del SIT no son totalmente adecuadas y pueden contener errores, pero aún así, conviene compararlas con las estadísticas posteriormente producidas por el CIC.

a) Mercaderías en tránsito

Una función de un puerto es actuar como punto de transición entre modos de transporte con diferentes capacidades unitarias. Un solo barco puede entregar carga suficiente para mantener al ferrocarril de Arica a La Paz funcionando a plena capacidad por un mes o más. En cualquier momento dado, por lo tanto, el puerto repentinamente puede llenarse de mercaderías que aguarde su despacho, pero no debiera haber acumulación neta como se experimentaba antes del 1º de agosto de 1975. La eficacia del SIT se demuestra por la reducción de casi 8 500 toneladas de mercaderías acumuladas durante los primeros tres meses de operación del sistema. (Véase el cuadro 1.)

Cuadro 1

MOVIMIENTO DE MERCADERIAS EN TRANSITO A BOLIVIA

(Julio a octubre de 1975)

Mes	Llegada (toneladas)	Despachos (toneladas)	Saldo, fin del mes (toneladas)
Julio			32 000
Agosto	7 738	9 549	30 189
Septiembre	5 489	10 436	25 242
Octubre	11 810	13 707	23 345

Fuente: AADAA.

b) Demoras en el puerto

El cuadro 2 presenta los resultados de un análisis de cada quinto conocimiento de embarque para carga en tránsito que llegó en agosto de 1974 y en agosto de 1975. En el primer mes, sólo 35% de los correspondientes envíos se despacharon antes de los 30 días, mientras que en el segundo, la cifra se había elevado a un 62%. La velocidad de despacho habría sido aún mayor con el SIT si no se hubiera dado prioridad al movimiento de mercancías que ya se hallaban almacenadas al 31 de julio de 1975, lo que significaba que había menos vagones disponibles para el transbordo directo de la carga recién llegada.

c) Velocidad de cargue de los vagones

El ferrocarril mantiene un registro del número de vagones destinados al cargue y los retenidos para cargue al día siguiente. De los 375 vagones entregados al puerto durante julio de 1975, 132 (35%) no pudieron ser cargados el día de la entrega. En octubre, se entregaron 465 vagones, pero solamente 98 (21%) tuvieron que ser retenidos para ser cargados al día siguiente.

Cuadro 2

ESTADIA EN EL PUERTO DE ARICA PARA MERCADERIAS
EN TRANSITO A BOLIVIA a/

Días en el puerto	Agosto de 1974			Agosto de 1975		
	Nº de conocimientos	Porcentaje	Porcentaje acumulado	Nº de conocimientos	Porcentaje	Porcentaje acumulado
1 - 5	3	1.97	1.97	10	5.99	5.99
6 - 10	7	4.60	6.57	18	10.78	16.77
11 - 15	3	1.97	8.54	10	5.99	22.76
16 - 20	11	7.24	15.78	35	20.96	43.72
21 - 30	29	19.08	34.86	31	18.56	62.28
31 - 40	22	14.47	49.33	21	12.57	74.85
41 - 50	21	13.82	63.15	9	5.38	80.23
51 - 60	15	9.87	73.02	16	9.58	89.81
61 - 70	11	7.24	80.26	4	2.40	92.21
71 - 80	6	3.95	84.21	2	1.20	93.41
81 - 90	3	1.97	86.18	2	1.20	94.61
Más de 90, o aún almacenadas al 4 de noviembre de 1975	21	13.82	100.00	9	5.39	100.00
<u>Total</u>	<u>152</u>	<u>100.00</u>		<u>167</u>	<u>100.00</u>	

Fuente: EMPORCHI.

a/ Muestra de cada quinto conocimiento de embarque para naves atracadas en el mes indicado.

3. Problemas enfrentados

Diversos problemas se enfrentaron durante la puesta en práctica del SIT, de los cuales los más fáciles de resolver fueron los atribuibles a simple inexperiencia puesto que se resolvieron espontáneamente a medida que el personal se acostumbró al sistema.

Otros eran causados por restricciones latentes en la capacidad, y esos aumentaron en significación a medida que se elevaba la tasa de despacho por efecto de la aplicación del sistema. Los más importantes - y los que eran más difíciles de tratar - eran relativos al procedimiento, causados por grupos u organismos mal dispuestos a cambiar sus métodos tradicionales de trabajo o amenazados por el nuevo sistema.

a) Problemas de capacidad

La limitada capacidad del ferrocarril, debido a las pendientes excepcionalmente escarpadas en 39 km de la sección chilena era bien conocida. Antes que el SIT entrara en funciones, esta limitación rara vez ocasionaba problemas pues la tasa de despacho por lo general no superaba el poder de arrastre disponible del ferrocarril. Sin embargo, la aplicación inicial del SIT coincidió con una serie de accidentes de las locomotoras especialmente equipadas para funcionar en la sección escarpada lo cual redujo severamente dicha capacidad precisamente en el momento en que se necesitaba aumentarla cuanto antes para complementar la mayor capacidad de despacho. Afortunadamente, fue posible emplear camiones para transportar el exceso de tonelaje, lo que a su vez alivió el atochamiento y señaló la gran flexibilidad que confería el nuevo sistema a los organismos que participaban en el mismo.

Aunque el uso de locomotoras más modernas y más apropiadamente equipadas para las severas condiciones de la sección chilena ha hecho mucho para eliminar la restricción impuesta por el poder de arrastre, aún existen problemas con el equipo del puerto y el personal y con el espacio en los almacenes de la AADAA en La Paz. Ninguno de éstos puede ser resuelto por el SIT, cuya influencia directa se limita a los procedimientos de documentación necesarios para el tránsito. Sin embargo, ya que el SIT ha sistematizado todo el proceso de tránsito, es posible ahora cuantificar la capacidad y confiabilidad de cada procedimiento que lo compone. De este modo se pueden

/identificar estrangulamientos

identificar estrangulamientos inminentes y potenciales a tiempo para intervenir antes que afecten seriamente a las operaciones.

b) Problemas organizativos

Durante los primeros meses de aplicación del SIT surgieron dos importantes problemas de naturaleza organizativa que podrían haberlo hecho fracasar antes de que tuviera la oportunidad de demostrar sus méritos. Uno de los mismos fue provocado por los despachantes de aduana en Arica, cuya participación en el despacho de mercaderías llegó a término con el nuevo sistema. Esta lamentable consecuencia había sido prevista cuando se propuso por primera vez el SIT, pero no tenía remedio ya que la naturaleza del despacho automático sólo permitía la intervención de quienes fueran autoridades nacionales, tales como la AADAA. Sin embargo, los despachantes de aduana no estaban dispuestos a renunciar a un negocio lucrativo sin presentar batalla. Esta la libraron en forma de una campaña de rumores y comunicados de prensa tendientes a sembrar dudas en las mentes de los importadores acerca de la llegada segura y oportuna de su mercadería a Bolivia, y acerca de la habilidad de la AADAA para manejar el despacho sin ayuda de los mismos despachantes. Sus esfuerzos fueron favorecidos por los problemas fortuitos del ferrocarril, y por los problemas posteriores de documentación y autorización para el transporte caminero. Fue también una lástima que el delegado de las Cámaras de Comercio e Industrias, quien, como representante de los importadores en el CIC podría haber hecho mucho por aclarar la situación, no llegara a Arica hasta noviembre de 1975.

Mientras que la carga desembarcada antes del 1º de agosto estaba aún siendo despachada, los despachantes de aduana continuaron como intermediarios. Estos esperaban que el SIT fracasara en el entretanto, y de este modo les permitiría recuperar su papel tradicional. Afortunadamente, el sistema estaba muy bien concebido y era requerido en forma demasiado urgente por los demás organismos oficiales participantes, aparte de la AADAA, para que fracasara, a pesar de las críticas de quienes tenían interés en desacreditarlo. A medida que fue disminuyendo progresivamente la carga antigua rezagada, los despachantes se vieron forzados a cerrar sus firmas, dejando la iniciación del procedimiento de despacho únicamente en las manos de la AADAA y en el SIT.

/El segundo

El segundo problema organizativo se refería a la eliminación de los conocimientos de embarque del sistema. Pronto se pudo observar que las compañías navieras aún tenían reservas a propósito de esto, a pesar de las medidas tomadas para proteger sus intereses. En conversaciones con representantes de algunas de las líneas que sirven al comercio boliviano, la CEPAL pudo determinar que en parte tenían una preocupación legítima con respecto a la cancelación de los cobros pendientes para un envío, pero también que los despachantes de aduana les estaban proporcionando informaciones muy inexactas en cuanto a la naturaleza del SIT, y estaban haciendo todo lo que estaba a su alcance para inducir a los gobiernos de Bolivia y Chile que habían aprobado el sistema, a que echaran pie atrás. Puesto que varios de éstos también actuaban como agentes de las líneas navieras, eran una fuente importante de información para ellas. En consecuencia, existía un real peligro de que pudieran inducir a las líneas a tomar medidas que en último término serían perjudiciales a los propios intereses de éstas, por no decir los de ambos gobiernos.

La CEPAL por lo tanto tomó la iniciativa de acercarse a un representante de una de las conferencias marítimas para explicarle los reales alcances del sistema para todos los participantes, y ver si se podía elaborar un medio para proteger los intereses de las empresas navieras sin destruir el concepto fundamental de despacho automático. No había objeción al hecho de que la AADAA reemplazara a la Aduana de Chile como aval para las líneas, pero había resistencia a la eliminación de la cancelación por el agente naviero de todos los conocimientos de embarque. En un esfuerzo por determinar el verdadero riesgo para las navieras si sus agentes no cancelaban todos los conocimientos de embarque, la CEPAL verificó la documentación para todos los envíos despachados durante los primeros cuatro meses que el SIT estuvo en funciones. Sólo cuatro de un total de 3 000 se halló que necesitaban intervención del agente naviero. Enfrentadas con tal evidencia, las líneas finalmente aceptaron un arreglo mediante el cual, si una boleta de recepción lleva un timbre que indica que el envío correspondiente tiene fletes o reclamos por avería gruesa pendientes, la AADAA garantiza que entregará las mercaderías al consignatario sólo contra la presentación de un certificado del agente naviero declarando que estas obligaciones han sido canceladas. Si la boleta de recepción no está timbrada, no se necesita la liquidación del agente naviero.

V. RESUMEN

En 1968, John Henry Merryman, Profesor de Derecho en la Universidad de Stanford, California, Estados Unidos, afirmó que el énfasis en los tratados de derecho de tránsito de Bolivia con los Estados vecinos debía cambiar de la "formulación de las reglas" a la "administración de las reglas".^{9/} Con la puesta en marcha del Sistema Integrado de Tránsito se cumplió precisamente ese objetivo. Las reglas en virtud de las cuales funciona no son de ninguna manera nuevas y en efecto este sistema fue puesto en marcha simplemente bajo la aprobación de una reunión técnica conjunta de delegados de Bolivia y Chile convocada para estudiar la proposición de la CEPAL. Todos los demás pasos se tomaron en forma de modificaciones a los procedimientos administrativos de los diversos organismos participantes. La verdadera innovación del SIT consiste en que hace hincapié en la racionalización de las reglas existentes de suerte que se reduzcan al mínimo las demoras en el proceso de tránsito producidas por dichos procesos.

El profesor Merryman observó además que dicho cambio en énfasis requeriría la creación de instituciones a las cuales se asignarían diversas facultades administrativas, incluida la de adoptar la decisión inicial respecto de una gama de disputas que es probable que surjan en el ejercicio diario del derecho de tránsito.^{10/} El centro de información y coordinación en gran medida cumple con esta función. Aunque el CIC no posee oficialmente todas las atribuciones que se sugieren para la toma de decisiones, sus organismos constituyentes en su mayoría cuentan con la discreción necesaria. Al cooperar en hacer el tránsito una realidad funcional, hacen que el CIC actúe en gran medida como si fuera un órgano independiente y formalmente constituido.

^{9/} John Henry Merryman, The International Agreements of Bolivia as they Relate to Transportation, suplemento del vol. II de la obra Bolivia Transport Survey, preparada por Daniel, Mann, Johnson & Mendenhall; Stanford Research Institute; y Alan M. Voorhees & Associates, Inc., La Paz, 1968, p. 62.

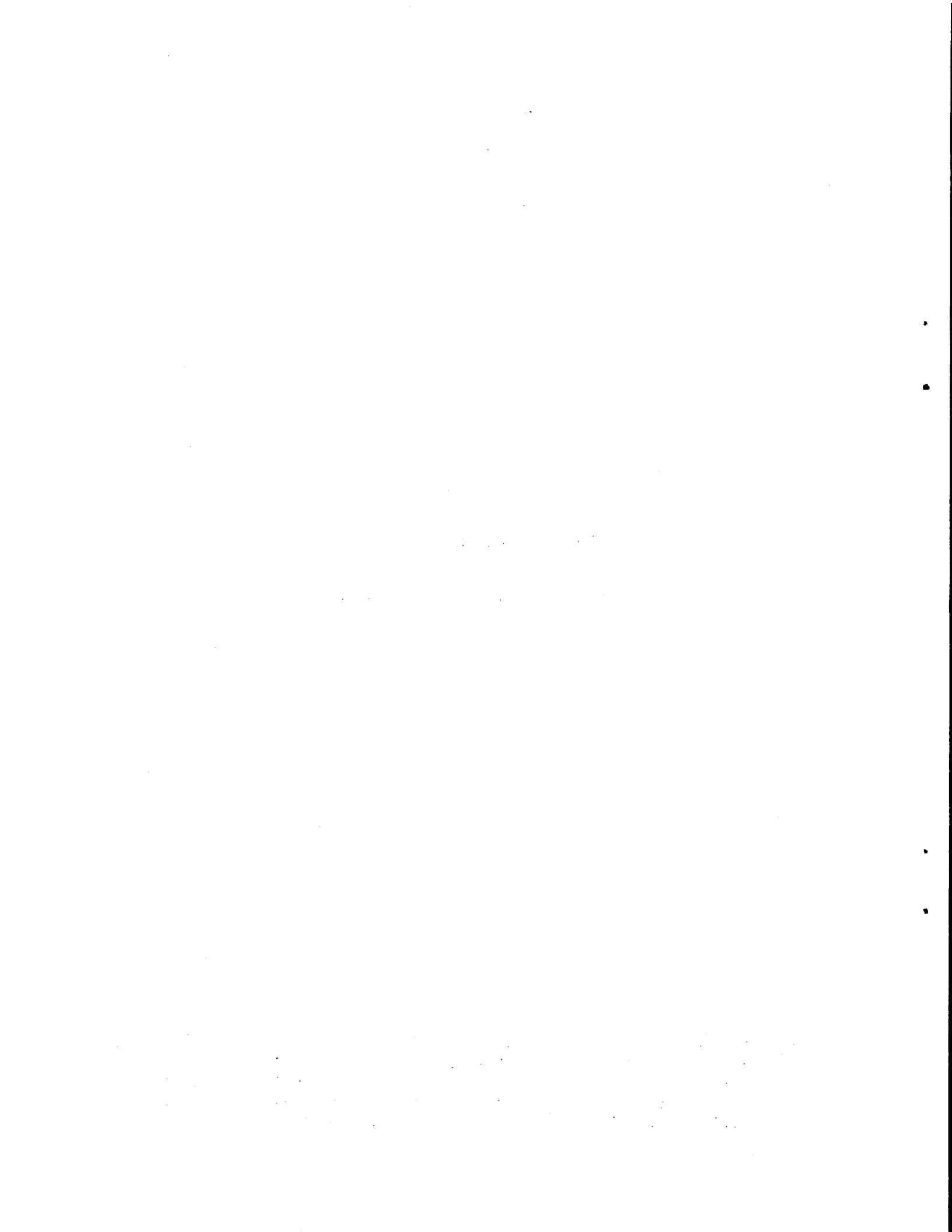
^{10/} Ibid.

El enfoque adoptado para el SIT es semejante al favorecido por el profesor Merryman, quien veía el problema que enfrenta Bolivia como el de establecer instituciones y procedimientos, así como reglas, para administrar el proceso de tránsito y reconocer y resolver problemas que surgen en dicho proceso. El tránsito no puede garantizarse mediante la mera firma de tratados. Es también esencial establecer procedimientos para realizar los procesos físicos correspondientes. En el pasado, los procedimientos tendían a instituirse sobre una base más o menos individual, con poca preocupación por sus relaciones o efectos mutuos. El SIT por el contrario, reconoce que todos los procedimientos asociados con el movimiento de mercaderías desde Arica a Bolivia son parte de un solo proceso global que debe tratarse sistemáticamente a fin de que funcione eficientemente. Así ha podido por primera vez prestar real sustancia a los conceptos del libre tránsito incorporados en el Tratado de 1904 y los acuerdos posteriores.

APENDICE

Documentos alineados usados
por el
Sistema Integrado de Tránsito

Nota: El diseño de estos documentos se ciñe al formulario clave normalizado ideado por las Naciones Unidas para la documentación en el comercio internacional. Aunque aquí se ha reducido la longitud de los formularios para fines de reproducción, por su diseño es necesario imprimirlos en papel de tamaño ISO A4 (210 x 297 mm).



Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº	Fecha		
		M A T R I Z			Consignatario
					Notificar a
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha		
Puerto de desembarque	En tránsito	Conocimiento Nº			
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería		Peso bruto, kg	Volumen, m ³	
OBSERVACIONES:					



Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº	Fecha	
		BOLETA DE RECEPCION		
Consignatario				
Notificar a				
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº		
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería		Peso bruto, kg	volumen, m ³
OBSERVACIONES:				

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº	Fecha	
		CARTA DE RECLAMO		
Consignatario				
Notificar a				
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto N°	Fecha	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento N°		
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería		Peso bruto, kg	Volumen, m ³
OBSERVACIONES:				
Señores ADMINISTRACION DEL PUERTO ARICA				
Comunicamos a Uds. que la mercadería arriba descrita ha sido recibida con Observaciones:				
<input type="checkbox"/> A la Internación <input type="checkbox"/> A tiempo de cargar a Bodega <input type="checkbox"/> Camión				
Para efectos de reclamo, agradeceremos a Uds. certificar esta situación al dorso del presente documento.				
<hr/> p. AADAA				

CONSTANCIA DE LA ADMINISTRACION PUERTO

Nº

Fecha

Señores

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros

Presente.

Con respecto al reclamo interpuesto por Uds. en relación a la mercadería individualizada al dorso, dejamos constancia de lo siguiente:

Firma y sello del
Administrador del Puerto

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº	Fecha		
		BOLETA DE CARGUE			Consignatario
					Notificar a
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha		
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº			
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería	Peso bruto, kg	Volumen, m ³		
OBSERVACIONES:					
<p>Señor Jefe Sección Transporte Ferrocarril Arica-La Paz (Sección Chilena) <u>Presente.-</u></p> <p>Sírvase remitir a su destino final, la mercadería que arriba se detalla que fue cargada en las condiciones que se indican.</p>					
<hr style="width: 20%; margin: auto;"/> p. AADAA					

DATOS RELATIVOS AL CARGUE

Cantidad/clase de bultos	Vagón/Camión N°	Fecha de cargue	N° de los precintos

Observaciones del cargue:

p. EMPORCHI

p. AADAA

p. FERRARICA

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Matriz N°	Fecha	
		N°	N°	
Consignatario		Agencia Aduanera de Bolivia	Alcaldía Aduana de Arica	
Notificar a		GUIA DE SALIDA B		
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto N°	Fecha de llegada	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento N°		
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería	Peso bruto, kg	Volumen, m ³	
Para uso EMPORCHI				
Mesa Centralizadora		Oficina de Liquidación		

DATOS RELATIVOS AL CARGUE

Cantidad/clase de bultos	Vagón/Camión N°	Fecha de cargue	N° de los precintos

Observaciones del cargue:

p. EMPORCHI

p. AADAA

p. FERRARICA

RELIQUIDACION:

AUTORIZACION DE SALIDA:

Los vagones/camiones N°
que se encuentran cargados con la mercadería arriba descrita, están autorizados
para salir del recinto portuario hacia su destino en Bolivia.

Firma y sello del representante de la
Empresa Portuaria de Chile

Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros de Bolivia		Nº	Fecha	
		PLANILLA DE GASTOS		
Consignatario				
Notificar a				
ex-Buque	Puerto de embarque	Manifiesto Nº	Fecha	
Puerto de desembarque	En tránsito a	Conocimiento Nº		
Marcas y números	Cantidad/clase de bultos y descripción mercadería	Peso bruto, kg	Volumen, m ³	
OBSERVACIONES:				

DATOS RELATIVOS AL DESPACHO

Guía de Salida N°	Vagón N°	Carta de Porte N°	Fecha
-------------------	----------	-------------------	-------

RELACION DE GASTOS: Planilla N°

Señor

Presente:

La mercadería consignada a Ud. e identificada al dorso, ha incurrido en los siguientes gastos por concepto de despacho efectuado por nuestra agencia en el puerto de Arica, incluido el flete ferroviario hasta la frontera boliviana:

Valor en US\$

1. Movilización Portuaria US\$	1	
2.- Uso de vías y otros en el Puerto	2	
3.- Cargue, Sind. Movilizadores Particulares	3	
4.- Telex e informaciones	4	
5.- Otros gastos de embarque	5	
a) Costura, barrido y otros	a	
b) Romaneo	b	
c) Amarre, estacado	c	
d) Amarre sin estaca	d	
e) Horas Extras	e	
6.- Cuidanía	6	
7.- Escolta aduanera	7	
8.- Documentación	8	
9.- Derecho de Manifiesto	9	
10.- Flete Ferrocarril Sec. Chilena	10	
Sub Total		
11.- Comisión Despacho de AADAA	11	
Sub Total		
12.- Legalización planilla 2%	12	
TOTAL GENERAL	US\$.....	S. E. ú O.

SON:

.....

Valor que Ud. se servirá pagar en nuestra Cuenta Corriente N° del Banco Central de Bolivia, en el plazo máximo de 10 días después de la notificación, a cuyo plazo su deuda devengará el interés Bancario correspondiente.

p. AADAA

LEGALIZACION CONSULAR:

BIBLIOGRAFIA

- Camacho Omiste, Edgar, Bolivia: Convenios y declaraciones internacionales (bilaterales 1948-1966, multilaterales 1950-1966), La Paz, 1966.
- CEPAL, Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica, E/CEPAL/L.116, Santiago, enero de 1975.
- CEPAL, Informe sobre la aplicación del sistema integrado de tránsito de mercaderías con destino a Bolivia a través del puerto de Arica, E/CEPAL/L.116/Add.1, Santiago, 5 de febrero de 1976.
- CEPAL, Estudio de facilitación del tránsito de mercadería con destino a Bolivia a través del puerto de Arica: Bases para establecer una tarifa de la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros, E/CEPAL/L.116/Add.2, Santiago, julio de 1977.
- Comisión de Estudios Económicos de ALAF, Análisis operativo y perspectivas del ferrocarril internacional Arica-La Paz, Santiago, Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, 1970.
- Decombe, Alberto, Historia del ferrocarril de Arica a La Paz, Santiago, República de Chile, Ministerio de Industria y Obras Públicas, Inspección General de Ferrocarriles en Estudio y Construcción, 1913.
- Fifer, J. Valerie, Bolivia: Land, Location and Politics since 1825, Cambridge, Cambridge University Press, 1972.
- Merryman, John Henry, The International Agreements of Bolivia as they Relate to Transportation, suplemento del vol. II de la obra Bolivia Transport Survey, preparada por Daniel, Mann, Johnson & Mendenhall, Stanford Research Institute, y Alan M. Voohees & Associates, Inc., La Paz, mayo de 1968.
- República de Chile, Diario Oficial, N°s 8169 (27 de marzo de 1905) y 10871 (15 de mayo de 1914).
- St. John, Ronald Bruce, "Hacia el mar: Bolivia's quest for a Pacific port", Inter-American Economic Affairs, vol. 31, N°3, invierno de 1977.
- Wylie, Frank V.H., South American Ports, Buenos Aires, The Gramado Group of Independent Shipping Agents in South America, 1976.

