



NOTA DE LA REDACCION

Es agradable comprobar que nuestro boletín, que comenzó a circular recientemente ha recibido tan favorable acogida, lo que parece demostrar cuan acertado ha sido el camino elegido para promover la facilitación del comercio y el transporte en la región, aunque sea un esfuerzo modesto e iniciado no hace mucho.

Quisiéramos destacar los comentarios recibidos de la Cámara Marítima Internacional, que ha traducido números del boletín al inglés para distribuirlo entre los colaboradores de la Cámara, esfuerzo que merece aplauso. Veríamos con mucho agrado que otras instituciones y editores de diarios y

revistas reprodujeran los artículos de los boletines para así darles mayor difusión y hacerlos llegar a un número mayor de interesados. Agradecemos mucho a quienes ya lo han hecho. Mencionamos, por ejemplo, la valiosa publicación quincenal de la Comisión Nacional de Fletes Marítimos, editada por el Instituto Mexicano de Comercio Exterior en México, D.F., con el título de "Carta a los Usuarios del Transporte Internacional" en que se citó nuestro boletín.

Queremos reiterar que la redacción de este boletín desea recibir sugerencias y contribuciones relativas a temas de interés dentro del ámbito de la facilitación, como asimismo las críticas que se le formulen.

III PERIODO DE SESIONES DEL GPI PARA UN CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL

Del 16 de febrero al 4 de marzo de 1976 se celebró en Ginebra el tercer período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental (GPI) para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional.

Participaron más de 150 delegados y asesores de 50 países, entre los cuales estuvieron Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela, así como unos 60 observadores de Naciones Unidas (incluyendo uno de CEPAL), organismos especializados y organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales.

El Grupo de los 77 re-eligió como Coordinador al Ministro Helcio Tavares Pires (Brasil) y el Grupo Latinoamericano eligió nuevamente como vocero al Lic. Manuel Cantarell (México).

Desafortunadamente, el tercer período de sesiones no terminó sus tareas, debido a que el personal del Palais des Nations estuvo en huelga durante 8 días. El Grupo Latinoamericano —que esta vez no había tenido oportunidad de reunirse previamente— adelantó en el estudio de los aspectos relativos a seguros y aduanas. En el Grupo de los 77 fue aceptada la propuesta del Grupo Latinoamericano —basada en los acuerdos de Mar del Plata— sobre el carácter y contenido del documento de transporte multimodal. El Grupo de los 77 acogió asimismo la posición latinoame-

ricana acerca de la conveniencia que la Convención contenga lineamientos generales sobre aspectos aduaneros, aunque no se alcanzó a discutir cuales serían esos lineamientos.

En la última sesión plenaria se acordó proponer a la Junta de Comercio y Desarrollo que la segunda parte del tercer período de sesiones del GPI se realice en enero de 1977 y el IV período en octubre y noviembre de 1977 y que en el futuro se use el término transporte multimodal que es la terminología adoptada por CEPAL, en lugar de transporte intermodal en toda la documentación de la UNCTAD. A la vez, se encomendó a la Secretaría que prepare oportunamente (i) un documento acerca de las distintas soluciones en materia de documentación, el alcance de la Convención, y la responsabilidad; y (ii) un estudio informativo sobre la creación de Asociaciones de Seguro Mutuo de los Empresarios de Transporte Multimodal (*Through Transit Clubs*) en países en desarrollo.

El Grupo Latinoamericano acordó solicitar a la Secretaría Permanente del Sistema Económico Latinoamericano (SELA) —a través del Grupo Latinoamericano Permanente de Ginebra— que haga las gestiones necesarias para que se celebre una reunión regional latinoamericana antes que se realice la segunda parte del III período de sesiones y obtenga la colaboración de la CEPAL y de la UNCTAD para la preparación de dicha reunión.

FACILITACION

Dentro del marco de un proyecto conjunto de la CEPAL con el Banco Mundial para el desarrollo de sistemas de información para la planificación de transporte, surgió la necesidad de contar con un instrumento para facilitar la comunicación de información, tanto verticalmente —entre los que la generan, la elaboran y la usan— como horizontalmente —entre los que la generan, entre los que la elaboran y entre los que la usan. El objetivo de dicho instrumento sería permitir la identificación y el análisis metódicos de toda la información pertinente al sector transporte (nótese que pertinencia no necesariamente implica ni recolección ni

utilidad). Tal instrumento es el *Esquema de Organización de la Información del Sector Transporte*,¹ el cual se puede emplear (1) como una pauta para hacer diagnósticos sectoriales, (2) como un esquema para la clasificación de información o (3) como una guía a la información pertinente para la planificación. Uno de los temas tratados es la *Facilitación de Transporte*, materia a la cual se ha dedicado el Capítulo F del *Esquema*, que se reproduce a continuación.

¹Documento E/CEPAL/1008/Rev.1. Su título en inglés es *Information Classification Manual for the Transport Sector*.

1. DOCUMENTACION Y PROCEDIMIENTOS DOCUMENTARIOS

1.1 Documentación

Documentos de viaje necesarios para pasajeros y tripulantes, y su simplificación. Documentos comerciales y de transporte necesarios y su simplificación y estandarización (documentos alineados, modelos de impresos, formularios estándares tales como conocimiento único de embarque o manifiesto de carga estandarizado, etc.). Beneficios de la estandarización de documentación.

1.2 Procedimientos documentarios

Procedimientos documentarios que afectan a pasajeros y tripulantes: revisión y simplificación del sistema de

visas, coordinación de requisitos y racionalización de trámites.

Procedimientos documentarios que afectan al comercio y al transporte: intervención consular y su eliminación, barreras no-arancelarias y su eliminación, comprobación documentaria y coordinación de requisitos (prácticas burocráticas, falta de armonización, estandarización, simplificación, etc.). Beneficios de la facilitación de los procedimientos documentarios.

2. PROCESAMIENTO Y TRANSMISION DE INFORMACION

2.1 Intercambio de información

Tipos de información intercambiados; procedimientos de intercambio; estandarización de mensajes e ítems de información. Transmisión electrónica de información; errores en la transmisión y responsabilidad legal por ellos; autenticación y sus especificaciones legales; seguridad de la información. Codificación de medios de transporte, monedas, movimientos de carga, tipos de embalaje, países, productos y puertos; nomenclatura de productos. Estandarización de marcas en bultos. Bene-

ficios de la estandarización del intercambio de información.

2.2 Sistemas de automatización

Políticas y propuestas sobre el uso de automatización de procesamiento y transmisión de información; sistemas empleados en el país, tales como LACES, ATA/IATA, ARINC, SIT, CODE, CARDIS, CARP, SWIFT o ACL. Armonización de los distintos sistemas: proyecto INTERFACE (procesamiento electrónico de datos/transmisión de datos).

3. PROCEDIMIENTOS ADUANEROS Y FRONTERIZOS

3.1 Acomodaciones para pasajeros

Acomodaciones en terminales: estandarización de letreros y símbolos (uso de las normas de la Organización Internacional de Normalización — ISO).

3.2 Procedimientos de recepción y despacho

Procedimientos para recepción y despacho de vehículos de transporte en terminales; congestión por procedimientos engorrosos; capacidad administrativa para la modernización de trámites en terminales; coordinación de requisitos. Beneficios de la facilitación de procedimientos de recepción y despacho.

3.3 Control aduanero

Inspección de la carga; control de carga y vehículos en tránsito o de admisión temporal; verificación de origen y destino (franquicias aduaneras); racionalización y simplificación de los trámites; recaudación de derechos e impuestos de aduana; automatización del proceso de recaudación y de su contabilización. Beneficios de la facilitación del control aduanero.

3.4 Control sanitario

Normas que rigen la inspección y el control sanitarios y de salud pública para pasajeros, productos agrícolas y animales, aplicadas tanto en fronteras como en puestos interiores.

3.5 Control de dimensiones, pesos y medidas

Control de dimensiones, pesos y medidas de vehículos de transporte, tanto en fronteras como en puestos interiores; armonización de los pesos, dimensiones y medidas que rigen el diseño de infraestructura y que sirven como los límites legales para vehículos que utilizan la infraestructura.

3.6 Países sin litoral

Servicios y facilidades especiales ofrecidos a carga en tránsito hacia y desde países sin litoral: procedimientos de almacenamiento, transbordo y transporte; sistemas de manejo de la carga y de la documentación; racionalización y simplificación de los trámites. Beneficios de la facilitación del movimiento de carga perteneciente a países sin litoral.

4. PROCEDIMIENTOS DE COMERCIO Y DE CAMBIOS

4.1 Control del comercio exterior

Reglamentos que rigen el comercio exterior; procedimientos para obtener licencias de importación y exportación; coordinación y simplificación de requisitos (armonización y racionalización de trámites). Acceso a

mercados y al intercambio comercial; barreras comerciales.

4.2 Control de cambios

Reglamentos que rigen la compra y venta de monedas extranjeras, tanto para viajeros como para transacciones comerciales.

5. PROCEDIMIENTOS DE SEGUROS Y BANCA

5.1 Seguros

Regímenes de seguros, reaseguro y coseguro para carga, responsabilidad civil y protección a terceros. Reclamaciones al seguro; facilitación de los procedimientos.

5.2 Banca

Procedimientos de créditos internacionales y sus relaciones con el transporte y el comercio; arreglos financieros; simplificación y estandarización de los requisitos y procedimientos bancarios.

6. CONSEJOS DE USUARIOS Y GRUPOS DE FACILITACION

6.1 Consejos de usuarios

Consejos de usuarios existentes en el país y sus participantes; actividades de los consejos; su organización y financiamiento; apoyo gubernamental que reciben.

6.2 Grupos de facilitación nacionales

Grupos de facilitación existentes en el país y sus participantes; actividades y jurisdicción de los grupos.

6.3 Organismos internacionales de facilitación

Organismos internacionales activos en facilitación, tales

como CEPAL, CEPE/UNCTAD (FALPRO), ISO, OCMI, CCC, ICS, ICC, IATA, ALALC, etc. que colaboran con grupos nacionales, y el tipo de colaboración que prestan.

6.4 Convenios intergubernamentales

Convenios intergubernamentales que promueven la facilitación del comercio y del transporte internacional y de los cuales el país es signatario tales como el Convenio OCMI FAL, Convenio Mar del Plata, Resolución ALALC 254, Convenio ITI, Convenio TIR, etc.

SIMPLIFICACION DEL COMERCIO EXTERIOR

El Instituto Mexicano de Comercio Exterior publicó el 23 de mayo de 1975 el siguiente artículo en su "Carta para los Exportadores", publicación semanal, que parece un buen ejemplo de cómo facilitar el comercio internacional.

"A fin de colocar al exportador nacional en condiciones de vender directamente al importador extranjero, eliminando intermediarios innecesarios, el Instituto Mexicano de Comercio Exterior ha ampliado su red de Bodegas IMCE que abarca ya 15 países y una amplia área de influencia en los cinco continentes.

Hasta el mes de abril último, las bodegas contratadas eran 35, número que se incrementará en los próximos meses.

De esta manera, el exportador nacional cuenta con un mecanismo de apoyo que le permite almacenar sus mercancías en puntos estratégicos del mercado internacional, a fin de consolidarlo o conquistarlo.

La red de Bodegas IMCE tiene entre sus objetivos —además de corregir el comercio triangular— el de evitar deficiencias en la entrega de las mercancías por fallas de transporte, así como combinar el sistema de almacenaje con financiamiento a las existencias de mercancías en el extranjero.

Se cuenta con bodegas generales secas para almacenamiento, refrigeradas y congeladas; con áreas de exhibición, de empaque y re-expedición, asimismo almacenaje en zona libre o en bodega bajo fianza ("In-Bond").

La red de Bodegas IMCE ofrece además otros servicios como: manejo de carga, seguro flotante, representación comercial y servicios de información a compañías demandantes de nuestros productos; transporte de re-expedición y agentes aduanales.

Las bodegas están instaladas en: Amberes, Bélgica; Chiasso, Zurich y Basilea, en Suiza; Rotterdam, Holanda; Londres, Inglaterra y Génova, Italia.

En los Estados Unidos hay servicio de Bodegas IMCE en McAllen, San Antonio y El Paso, Texas; Charlotte, Carolina del Norte; Nueva York, N.Y.; Chicago, Illinois y en San Francisco, California.

También existen bodegas en Colón, Panamá; Bogotá, Cali, Buenaventura y Barranquilla, Colombia; Caracas, Puerto Cabello, Maracaibo, Valencia, Maracay, Isla Margarita y Barquisimeto en Venezuela; Kingston, Jamaica; Río de Janeiro y Sao Paulo, Brasil.

La red abarca Tokyo y Osaka, Japón; Hong Kong; Sydney, Australia y Seúl, Corea.

Entre los beneficios que obtiene el exportador nacional, al disponer del sistema de Bodegas IMCE, están en que se cuenta con cuotas preferenciales, disponibilidad oportuna de inventarios en el exterior, control directo de mercancías en el extranjero y rapidez en la entrega de las mismas.

Además, emisión de certificados de depósito y bonos de prenda por parte de las compañías que prestan servicio de almacenaje al IMCE, y la ayuda promocional directa de éste al exportador."

MANIFIESTO DE PASAJEROS EN EL TRAFICO MARITIMO

El Consejo de Cooperación Aduanera está estudiando una propuesta de la Cámara Marítima Internacional relativa a la posible supresión del manifiesto de pasajeros en el tráfico marítimo. La Cámara sostiene que las principales razones que indujeron a las compañías aéreas a proponer que el manifiesto fuera eliminado, las cuales fueron aceptadas por el Consejo de Cooperación Aduanera, son igualmente válidas en el transporte de pasajeros por vía marítima. Dichas razones fueron las siguientes:¹

"a) La utilidad del manifiesto para fines de control aduanero es dudosa. Los países que dejaron de usarlo apli-

can métodos más adecuados para prevenir el contrabando que una documentación que siempre puede contener errores o prestarse a equívocos;

b) Esos países han observado, igualmente, que la fiscalización aduanera es mucho más eficaz si el funcionario se ocupa exclusivamente del pasajero y su equipaje en lugar de verificar que coincida la información sobre los pasajeros con la que figura en el manifiesto.

¹ Véase Cámara Marítima Internacional, *Use of the passenger manifest for customs purposes*, IFC 11.

FORMULARIO CLAVE DE LA CEPE

Expedidor (Exportador)

Fecha; N° de referencia, etc.

Consignatario

Otra dirección (por ejemplo, el comprador, si es distinto del consignatario)

Dirección de notificación o de entrega

Indicaciones relativas a los países

Indicaciones relativas al transporte

Condiciones de entrega y de pago

Marcas y números; número y clase de los paquetes; descripción de las mercancías N° estadístico Cantidad neta Valor

Peso bruto Volumen

Espacio de libre utilización

Lugar y fecha de expedición; firma

c) Se puede efectuar el control aduanero del equipaje no acompañado sin remitirse al manifiesto.”

No cabe duda que el cumplimiento de las reglas que rigen para el manifiesto de pasajeros que debe presentarse, con sendas copias, al arribo y salida de los buques, resulta oneroso para las compañías navieras. Tomando en conside-

LA NORMALIZACION DE CONTENEDORES Y PALETAS

En el número 2 (octubre de 1975) de este Boletín se comentaron las respuestas recibidas de siete países al cuestionario sobre la normalización de contenedores y paletas distribuido por la CEPAL. Una de las conclusiones era que la gran variación que todavía permiten las normas fijadas no favorece la economía de los países en desarrollo, porque obliga a adquirir diferentes tipos de equipo y hace más onerosas ciertas obras de infraestructura como puertos, túneles, puentes, etc. Otra conclusión era que parece existir consenso de opiniones en cuanto a la utilidad de las normas internacionales, ya que casi todos los organismos que respondieron se mostraron partidarios de hacerlas obligatorias.

Estas conclusiones y otras que emanaron de las respuestas fueron comunicadas oficialmente a la UNCTAD por la CEPAL para que las tome en cuenta el Grupo de Expertos designado por la UNCTAD que se reunirá en abril de 1976 para estudiar sobre la normalización de contenedores y paletas e informar sobre esa materia. Posteriormente habrá una reunión de un Grupo Intergubernamental Especial que, en cumplimiento de la Decisión 6 (LVI) del Consejo Económico y Social, estudiará, entre otros temas, los siguientes:

- a) La labor realizada por la Organización Internacional de Normalización sobre contenedores;
- b) El apoyo y estímulo dados por los gobiernos a la labor de la OIN en materia de contenedores;
- c) La repercusión de la normalización sobre la economía de los países desarrollados, y en particular, de los países en desarrollo; y
- d) La viabilidad y la conveniencia de elaborar finalmente un acuerdo internacional sobre normas aplicables a los contenedores.

Uno de los aspectos más difíciles de abordar es la adopción de mecanismos prácticos para lograr el cumplimiento de las normas establecidas en virtud de una convención internacional. En este sentido, las medidas apli-

ración que este manifiesto ya no se exige en el transporte de personas por vía aérea, ni se requiere en el tráfico ferroviario, cabe preguntarse, en efecto, para qué seguirlo usando en el transporte marítimo. Parece oportuno estudiar su eliminación y se espera conocer cuanto antes el veredicto del Consejo de Cooperación Aduanera.

cadadas por Argentina constituyen un ejemplo de la forma en que se puede proceder. En efecto, la aduana Argentina controla el cumplimiento de las normas ISO, COPANT o nacionales (IRAM) cuando ingresan los contenedores al territorio nacional.¹ Aquellos envases que no cumplen las normas no gozan del tratamiento aduanero preferencial que se aplica a los contenedores, sino que ingresan al país como “embalaje”, lo cual significa mayor costo para el usuario.

Estas medidas aplicadas por la Argentina satisfacen perfectamente la norma 4.27 del Anexo 9 (Facilitación) del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que dice: “Los Estados contratantes permitirán, de conformidad con sus respectivas disposiciones reglamentarias, la importación temporal de contenedores, paletas y equipo conexo, así sean de propiedad de las empresas de transporte aéreo, los armadores, los consignatarios o terceras personas, sin pago de derechos de aduanas ni de otros impuestos y derechos, y facilitarán el uso de este equipo en el tráfico aéreo”.

Parece oportuno recordar que los países del Sistema Interamericano se han pronunciado en favor de la normalización de los contenedores, al aprobar en la Tercera Conferencia Portuaria Interamericana (Viña del Mar, 1968), la Resolución IV, cuyo punto f) establece el compromiso de los Estados miembros de trabajar aunadamente “para seleccionar entre los tipos o modelos normalizados de los contenedores y paletas en uso internacional, los que mejor se adecúen a su comercio exterior y a las características de sus sistemas internos de transporte”. Por otra parte, la Tercera Reunión de Directores Nacionales de Aduanas de los países de la ALALC (Bogotá, 1970) estipuló entre sus conclusiones que “Los contenedores, nacionales o extranjeros, deberán cumplir las especificaciones técnicas establecidas por la autoridad nacional competente o por la Organización Internacional de Normalización (ISO)”.

¹ Resolución 6552 de 20 de agosto 1970 de la Administración Nacional de Aduanas, art. 4º.

FORMULARIO CLAVE DE LA CEPE

La muy buena acogida que ha tenido el formulario clave de la Comisión Económica para Europa (CEPE) (*ECE Layout Key*) aconseja dar a conocer algunos detalles sobre la materia para mejor información de nuestros lectores. La aplicación de este formulario se ha extendido a muchos países, incluso no europeos, desde su aprobación por el Grupo de Trabajo del Comité de Desarrollo del Comercio de la CEPE en 1963. Recientemente se publicaron las recomendaciones para su uso,¹ algunas de las cuales se citan a continuación para dar una idea de su contenido. El objeto del formulario es proporcionar una base internacional para normalizar los documentos utilizados en el comercio internacional, lo que permite reproducirlos utilizando un cliché (*master*) del que se obtienen copias mediante algún método de reproducción (tirada única o *one-run method*).

Formato de las hojas – El formato utilizado para el formulario clave de la CEPE es el formato internacional ISO A 4 (210 x 297 mm., 8 1/3 x 11 2/3 pulg.), pero se han previsto también el formato ISO A 5 L (148 x 210 mm.) para algunos formularios postales y el formato comercial de los Estados Unidos (8 1/2 x 11 pulg.). Se consigue esta normalización

manteniendo los mismos márgenes superior e izquierdo, lo que coloca el formulario clave en la misma posición relativa respecto de los bordes superior e izquierdo del papel.

Espaciamientos – Los espaciamientos del formulario clave de la CEPE (1/6 pulg. ó 4,24 mm. para espaciamiento de líneas y 1/10 pulg. ó 2,54 mm. para espaciamiento de caracteres) corresponden a los espaciamientos de líneas y caracteres utilizados en la mayoría de las máquinas que se emplean para llenar formularios tales como máquinas de escribir, impresoras de gran velocidad para computadoras y demás material automático de reproducción de caracteres, y también en el material de reconocimiento óptico de caracteres.

Márgenes y principios de diseño – Se ha reservado un margen superior (“pinza de encuadernación”) de 10 mm. y un margen izquierdo (para la clasificación) de 20 mm. El diseño se basa en las propuestas redactadas por la ISO para el “gráfico del formulario” y la “hoja de diseño de formularios”, utilizando anchuras de columna uniformes que permitan preseleccionar posiciones uniformes con el tabulador.

Presentación general – En general, el formulario clave de la CEPE se basa en el principio de la presentación en forma de casillas. Se ha cuidado de colocar la dirección del destinatario en un lugar aceptable para las autoridades postales en

¹ Comisión Económica para Europa: “Recomendaciones aprobadas por el Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los procedimientos de comercio internacional”, TRADE/WP.4/INF.26/Add. 1.

caso de emplearse sobres con ventanilla. Para decidir el lugar en que debían figurar los demás datos pedidos en el formulario clave, se han tenido en cuenta las razones jurídicas, comerciales, administrativas y prácticas expuestas por las diversas partes interesadas que han sido consultadas. Se ha reservado un espacio de "libre utilización" en la parte inferior del formulario para que en él puedan anotarse datos más especiales.

Principios de aplicación - Cuando se prepara un documento basado en el formulario clave de la CEPE, el principio esencial que se ha de respetar es el siguiente: toda la información exigida en el documento y que figura en el formulario clave debe ser anotada en el mismo lugar. La información exigida en el documento pero que no aparece en el formulario clave debe ser anotada en el espacio de "libre utilización". Si la información debe anotarse después de haberse preparado el documento original, también puede anotarse en espacios correspondientes a las casillas del formulario clave que contengan información que no tenga relación con el documento que ha de prepararse (por ejem-

plo, si en el documento no hay que indicar el "comprador", el espacio correspondiente puede ser utilizado para "anotaciones oficiales").

Los rótulos de las casillas del formulario clave indican únicamente el tipo de información que han de contener. Esos rótulos pueden subdividirse, observando ciertas prácticas que han ido desarrollándose en la preparación de diversos documentos internacionales. Como ejemplos, se acostumbra a dejar en la parte inferior de la casilla destinada al exportador un espacio para indicar el agente del exportador, se subdivide la casilla "Indicaciones relativas al transporte" con el fin de que puedan especificarse los medios de transporte empleados y el itinerario seguido, etc. La anchura del espacio reservado a la "descripción de las mercancías" puede adaptarse a las necesidades medias subiendo o bajando la línea de puntos, según lo que haga falta. Puede invertirse el orden entre las dos series de datos relativas, respectivamente, a "Número estadístico, Cantidad neta, Valor" y "Peso bruto, Volumen".

El Formulario Clave se reproduce en este Boletín.

ALGUNAS PREGUNTAS AL LECTOR:

En su país

- ¿Se ha simplificado y reducido la documentación para la importación y exportación últimamente?
- ¿Se ha eliminado la intervención consular en todo despacho de mercancía desde el extranjero?
- ¿Todavía se efectúa la recepción oficial de buques en la rada antes de que éstos entren al puerto?
- ¿Qué se ha hecho para evitar las colas frente a los mesones de las líneas aéreas en el aeropuerto que tanta molestia causan a los viajeros?

- ¿Ha progresado últimamente la transmisión electrónica de datos y la codificación en el comercio y transporte internacional?
- ¿Se ha logrado agilizar en las fronteras el tránsito de personas y de carga?
- ¿Se ha estudiado la posibilidad de revisar la exigencia de visados para los extranjeros que visitan el país?
- ¿Existe un "Grupo de Facilitación" que procure reducir o eliminar los obstáculos en el comercio y transporte internacional?

ALGUNOS HECHOS QUE PRODUCEN SATISFACCION:

- En Bogotá tendrá lugar un seminario en el próximo mes de mayo, dedicado a la facilitación del transporte.
- Colombia y Ecuador parecen estar próximos a suprimir la intervención consular en la importación de mercadería.
- La simplificación de documentos y trámites en el tráfico a Bolivia por el puerto de Arica ha contribuido a mejorar notablemente el tránsito que ahora demora menos, con las consiguientes economías para el importador.
- Al parecer Colombia, Ecuador y Venezuela están dispuestos a introducir los formularios cuyo uso ha recomendado la ALALC en el tráfico marítimo.
- En Santiago, Chile, se está procurando mejorar el proceso de exportación, incluida la simplificación de los trámites.

- La Redacción de este Boletín ha recibido numerosas solicitudes de envío de ejemplares adicionales de los números anteriores para su distribución entre personas e instituciones interesadas.
- La Junta del Acuerdo de Cartagena dispone ahora de los servicios de un experto en la facilitación del transporte marítimo. El señor Yusuke Hara se dedica principalmente a estudiar los problemas que enfrentan los buques y la carga en los puertos del grupo Andino por las exigencias en materia de documentación con el fin de encontrar formas de simplificarlas y reducir las.
- El uso de un solo original del conocimiento de embarque en vez de tres encuentra cada día más aceptación en los Estados Unidos, especialmente en la costa occidental donde un puerto mayor ha informado que el 990/0 de los interesados acepta esta disminución en el papeleo.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago - Chile

Texto: Unidad de Composición
76-4-660
(Offset)