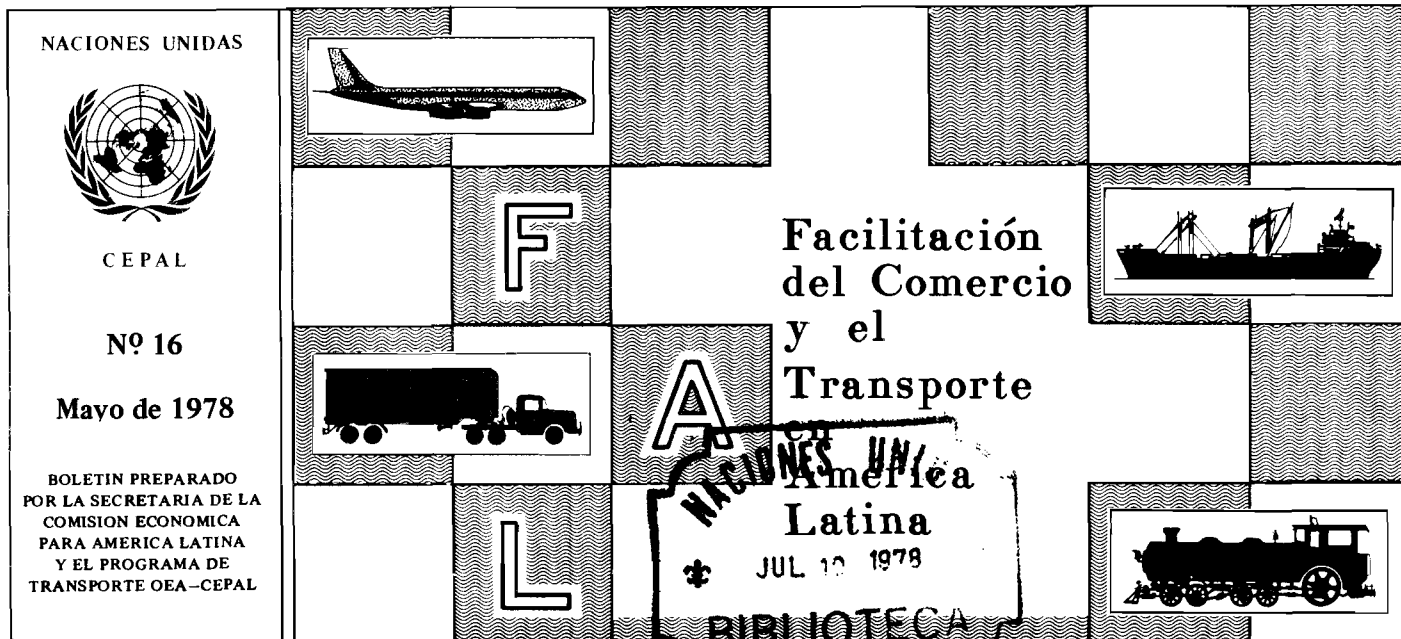


c 2



EL CONSEJO DE COOPERACION ADUANERA CELEBRA VEINTICINCO AÑOS DE FRUCTIFERA LABOR

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), uno de los organismos intergubernamentales internacionales menos conocidos por el gran público, ha cumplido con singular éxito en el cuarto de siglo transcurrido su propósito de promover la cooperación entre los Gobiernos para lograr el desarrollo y el progreso de la técnica aduanera para facilitar el comercio internacional.

La labor del CCA se destaca con gran nitidez en el panorama mundial porque sus esfuerzos han trascendido la mera supresión de las trabas administrativas en el control aduanero de los intercambios comerciales bilaterales. Además de haber prestado asesoramiento técnico directo sobre materias aduaneras de suma complejidad a decenas de Gobiernos interesados, el CCA se ha preocupado de propugnar la armonización de los regímenes aduaneros nacionales y de impulsar la adopción de normas internacionales uniformes que hagan más expedito el cumplimiento de las formalidades aduaneras. Es así como el CCA ha llegado a constituir un foro clave donde los Gobiernos pueden acordar, en forma conjunta, cambios en la legislación relativa a los procedimientos aduaneros y suscribir convenios de tanta envergadura como la Convención de Kyoto, que marcó un hito en la formulación de instrumentos legales flexibles, que junto con proponer medios prácticos para regular procedimientos relativos a áreas específicas, incluyen en su cuerpo principal los mecanismos adecuados para su adaptación a los cambios en el comercio internacional.

Creación del Consejo

Al término de la segunda guerra mundial, en septiembre de 1947, trece países europeos decidieron crear un grupo de estudio para examinar la posibilidad de establecer una unión aduanera europea. Dicho grupo encomendó a un comité de expertos aduaneros que realizara un análisis comparativo de las técnicas aduaneras que se aplicaban en sus respectivos países, con miras a su normalización. En el desarrollo de su labor, el comité consideró esencial que se estableciera una nomenclatura aduanera común y que se aprobara una definición uniforme del valor para efectos aduaneros. En 1949, el grupo de estudio estimó que los avances logrados hacían deseable la redacción de convenios adecuados que permitiesen ampliar el ámbito de aplicación de estas normas. Estos esfuerzos culminaron el 15 de diciembre de 1950, en Bruselas, con la firma de tres convenios:

- a) Convenio que crea el Consejo de Cooperación Aduanera, que entró en vigor el 4 de noviembre de 1952;

- b) Convenio de la Nomenclatura para clasificar las mercancías en los aranceles de aduanas, vigente desde el 11 de septiembre de 1959, y
- c) Convenio sobre la Valoración de Aduana de las mercancías, en aplicación desde el 28 de julio de 1953.

Cuando se decidió crear el CCA, no se pensó sólo en constituir una entidad ejecutiva destinada a interpretar y aplicar los convenios especializados (el de la Nomenclatura y el de la Valoración), sino en contar con un organismo que pudiera asumir una responsabilidad más amplia, a saber:

“el estudio de todas las cuestiones relativas a la cooperación aduanera que las Partes Contratantes hayan estimado convenientes promover, de acuerdo con los objetivos generales del presente Convenio”.

El Consejo en la actualidad

La adhesión al convenio constitutivo del Consejo no está limitada a los países europeos, sino que está abierta a todos los países.¹ Tampoco están obligados los países que adhieran a este Convenio a hacerse miembros de otros convenios suscritos, dentro del Consejo, como los Convenios sobre Nomenclatura y Valoración. No obstante, para preservar el equilibrio de las obligaciones contractuales, se ha establecido que dichos países no puedan votar cuando en el Consejo se trate cualquier materia relacionada con los Convenios sobre Nomenclatura o Valoración.

El Consejo se reúne normalmente una vez al año y fija como sede de sus reuniones distintos puntos del globo. Generalmente asisten a estas reuniones, en representación de los Estados miembros, los directores de las aduanas nacionales, lo que asegura un alto nivel técnico y decisivo a los trabajos que se realizan. Además, en estas ocasiones el Consejo se ve favorecido por la estrecha colaboración que mantiene con los órganos y comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas, con sus organismos especializados y con otras organizaciones internacionales, tanto intergubernamentales como no gubernamentales, que tienen interés en sus actividades.

En dichas reuniones, junto con examinarse todas las cuestiones relativas al manejo financiero y administrativo del Consejo, se estudian los informes de los comités técni-

¹ En la actualidad, los Estados Miembros del Consejo alcanzan a 82, entre los cuales están: Argentina, Bahamas, Chile, Guyana, Haití, Jamaica, Paraguay, Perú, Trinidad y Tabago, y Uruguay.

cos (Comité de la Nomenclatura, Comité de la Valoración y Comité Técnico Permanente) y del Secretario General sobre los acontecimientos ocurridos desde el último período de sesiones.

Los resultados de estas deliberaciones quedan incorporados a los anteproyectos de las convenciones o a los protocolos de enmienda a las ya existentes. También pueden traducirse en recomendaciones destinadas a solucionar un aspecto específico de técnica aduanera o a fijar pautas y directrices para orientar el inicio o la continuación de los trabajos de sus órganos auxiliares.

En la actualidad, se han redactado en el seno del Consejo otros nueve convenios relativos a diversas materias aduaneras, a saber:

a) Sobre los cuadernos E.C.S. para muestras comerciales (Bruselas, 1º de marzo de 1956): Convenio internacional para facilitar la importación y exportación temporal de muestras comerciales y material publicitario al amparo de un cuaderno (o carnet) E.C.S. (*échantillons commerciaux*) expedido por una "asociación autorizada" en el país de la primera exportación y válido por un año. Una "asociación fiadora" garantiza la reexportación, suministrando prueba de ello o, en su defecto, obligándose al pago del importe de los derechos de importación y demás gravámenes que determine la aduana del país importador. Este Convenio ha sido reemplazado por la Convención para la importación temporal de mercancías de 1961.

b) Sobre importación temporal de envases (Bruselas, 6 de octubre de 1960): Convención suscrita bajo los auspicios del CCA y del GATT para facilitar el comercio internacional. Extiende el campo de aplicación del régimen de importación temporal en franquicia a los envases "susceptibles de ser identificados a la reexportación" y que:

"importados llenos, se declaren para ser reexportados vacíos o llenos; importados vacíos, se declaren para ser reexportados llenos".

La Convención excluye los artefactos para transportar mercancías del tipo de los contenedores. Esto se debe a que la admisión temporal de los contenedores estaba ya considerada en el Convenio aduanero relativo a los contenedores (Ginebra, 18 de mayo de 1956), que fuera reemplazado con posterioridad por su homónimo del 2 de diciembre de 1972, firmado también en Ginebra bajo los auspicios de las Naciones Unidas y la OCMI, con el concurso del CCA. La responsabilidad de aplicar este Convenio y establecer un procedimiento de enmiendas está asignada a un Comité Administrativo que el CCA convoca a solicitud de por lo menos cinco Partes Contratantes, y al cual el Consejo proporciona servicios de secretaría.

c) Sobre importación temporal de material profesional (Bruselas, 8 de junio de 1961): Convenio para facilitar el intercambio internacional de conocimientos y técnicas especializados, establecido bajo los auspicios del CCA y del GATT, con el concurso de la UNESCO. Las Partes Contratantes le conceden la importación temporal en franquicia al material especificado en el anexo o anexos al cual adhieren, ya sea equipo para la prensa, la radio o la televisión, equipo cinematográfico, o de otra índole. Dicho material debe ser reexportado dentro de un plazo de seis meses y su reexportación queda garantizada por un depósito, si la aduana de entrada lo estima conveniente.

d) Sobre facilidades a la importación de mercancías destinadas a ser presentadas o utilizadas en una exposición, feria, congreso o manifestación similar (Bruselas, 8 de junio de 1961): Convenio celebrado bajo los auspicios del CCA y con el concurso de la Comisión Económica para Europa y de la UNESCO. Aparte de aplicarse a toda mercancía importada para ser exhibida en forma temporal con fines comerciales, técnicos, religiosos, educativos, científicos, cul-

turales o filantrópicos, se eximen de pagar derechos de importación las muestras sin valor comercial, los materiales impresos, los catálogos y otros artículos similares. Además, y en forma igualmente destacada, el Convenio dedica un capítulo separado a la "simplificación de las formalidades", tanto de importación como de reexportación de las mercancías del rubro.

e) Sobre el cuaderno A.T.A. (*admission temporaire - temporary admission*) para la importación temporal de mercancías (Bruselas, 6 de diciembre de 1961): Convenio acordado bajo los auspicios del Consejo y del GATT, con el concurso de la UNESCO, para adoptar procedimientos comunes relativos a la importación temporal de mercancías con franquicia, utilizando un cuaderno A.T.A. en lugar de los documentos aduaneros de cada país. Este cuaderno A.T.A. sólo puede ser emitido por una "asociación emisora", aceptada por las Partes Contratantes, y puede usarse para el control aduanero de las mercancías en tránsito o acogidas a un régimen de admisión establecido, ya sea mediante convenios internacionales (como los citados en c) y d)) o en las leyes o reglamentos nacionales. El mecanismo de garantía para la reexportación es similar al que se había estipulado para los cuadernos E.C.S., que son así reemplazados por esta nueva modalidad.

f) Sobre material de bienestar destinado a las gentes de mar (Bruselas, 1º de diciembre de 1964): Convenio elaborado bajo los auspicios del CCA, por iniciativa y con el concurso de la OIT, para promover el bienestar de las gentes de mar a bordo de los buques dedicados al tráfico marítimo internacional mediante la adopción de disposiciones aduaneras uniformes que faciliten el desaduanamiento y el traslado del material del rubro.

g) Sobre importación temporal de material científico (Bruselas, 11 de junio de 1968): Convenio elaborado bajo los auspicios del CCA con la asistencia de la UNESCO, complementario al Convenio citado bajo c) en cuanto se trata de material destinado a la investigación científica o a la enseñanza, importado en forma temporal por "instituciones aprobadas". No se exige la constitución de garantía alguna, a menos que la Parte Contratante estime insuficiente un compromiso por escrito de que se procederá a su reexportación dentro de seis meses. Además, las Partes Contratantes se comprometen a reducir al mínimo los trámites aduaneros relacionados con este tipo de material.

h) Sobre importación temporal de material pedagógico (Bruselas, 8 de junio de 1970): Convenio elaborado bajo los auspicios del CCA con el concurso de la UNESCO, para ampliar el Convenio citado bajo g). Este Convenio ampara el material pedagógico destinado al desarrollo de la enseñanza y de la formación profesional. El Convenio contiene una lista anexa "no limitativa" del tipo de artículos (modelos, instrumentos, aparatos, máquinas y sus accesorios, etc.) a los que se aplican estas franquicias.

i) Sobre tránsito internacional de mercancías (Viena, 7 de junio de 1971): Convenio ITI, elaborado bajo los auspicios del CCA, atendiendo al uso creciente de contenedores y otras unidades de transporte en las operaciones puerta a puerta amparadas por un conocimiento directo (*through-bill of lading*), a fin de facilitar el control aduanero sin crear retrasos indebidos en el transporte. Están comprendidos también los "cargamentos excepcionales" que, por su gran peso o volumen, normalmente no se transportan en unidades cerradas, pero pueden ser fácilmente identificados y puede serles colocado un precinto aduanero.

Además, el 18 de mayo de 1973, bajo los auspicios del Consejo, fue suscrita, la Convención Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros, más conocida como Convención de Kyoto. Esta consta de un cuerpo principal de carácter general y varios anexos

DECLARACION DE TRANSITO ADUANERO INTERNACIONAL

Nombre y dirección del exportador o remitente		Aduana de partida	Nº Fecha Firma y sello	
Nombre y dirección del destinatario o consignatario		Nombre y dirección del declarante		
Dirección de notificación o de entrega		País de origen	País de destino	
		País de procedencia	Aduana de destino	
Lugar de carga	Muelle, almacén, etc.	Documentos anexos	Monto del flete en dólares	
Itinerario, transbordos, modo y medios de transporte			Para uso oficial	
Marcas y números de los bultos		Cantidad y clase de bultos; unidades y descripción comercial de las mercaderías	Peso bruto kg.	Precio fob en dólares
				Sellos o precintos colocados por <input type="checkbox"/> la aduana <input type="checkbox"/> el declarante
Cantidad total de bultos		Peso bruto total	Precio fob total	
Espacio utilización facultativa		Informaciones sobre la garantía y seguro		
		<p>Declaro bajo firma que las informaciones que figuran en la presente declaración son verdaderas y auténticas y me obligo a cumplir las disposiciones nacionales que regulan el tránsito aduanero y las condiciones prescritas por las autoridades competentes para la realización de esta operación.</p>		
		<div style="display: flex; justify-content: space-between;"> Lugar y fecha Sello y firma del declarante </div>		
Certificación de firma				

PRIMER
PAIS DE
TRANSITO

Aduana de partida	Sello	Aduana de salida	Sello
Medio de transporte y matrícula de la unidad		Unidad de transporte/bultos exportados con sellos o precintos intactos. Operación de tránsito en el país cumplida	
Empresa transportadora y nacionalidad			
Certifico haber verificado que los bultos se encuentran intactos y conformes con la descripción hecha en la presente declaración y que los datos correspondientes a la unidad de transporte son fidedignos			
Sellos o precintos:			
<input type="checkbox"/> Sobre los medios de transporte	<input type="checkbox"/> Intactos	Fecha y firma	
<input type="checkbox"/> Sobre los bultos	<input type="checkbox"/> Fijados		
Fecha y firma		Recorrido en km. en el país, declarado por el transportista	

SEGUNDO
PAIS DE
TRANSITO

Aduana de paso (entrada)	Sello	Aduana de paso (salida)	Sello
Medio de transporte y matrícula de la unidad		Unidad de transporte/bultos exportados con sellos o precintos intactos. Operación de tránsito en el país cumplida	
Empresa transportadora y nacionalidad			
Unidad de transporte/bultos importados con sellos o precintos intactos. Los datos correspondientes a la unidad de transporte son fidedignos.			
Sellos o precintos suplementarios Números		Fecha y firma	
<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Si			
Fecha y firma		Recorrido en km. en el país, declarado por el transportista	

TERCER
PAIS DE
TRANSITO

Aduana de paso (entrada)	Sello	Aduana de paso (salida)	Sello
Medio de transporte y matrícula de la unidad		Unidad de transporte/bultos exportados con sellos o precintos intactos. Operación de tránsito en el país cumplida	
Empresa transportadora y nacionalidad			
Unidad de transporte/bultos importados con sellos o precintos intactos. Los datos correspondientes a la unidad de transporte son fidedignos.			
Sellos o precintos suplementarios Números		Fecha y firma	
<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Si			
Fecha y firma		Recorrido en km. en el país, declarado por el transportista	

PAIS DE
DESTINO

Aduana de entrada	Sello	Aduana de destino	Sello
Medio de transporte y matrícula de la unidad		Unidad de transporte/bultos recibidos con sellos o precintos intactos	
Empresa transportadora y nacionalidad			
Unidad de transporte/bultos importados con sellos o precintos intactos. Los datos correspondientes a la unidad de transporte son fidedignos.		Documentos verificados	
Sellos o precintos suplementarios Números		Operación de tránsito finiquitada	
<input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Si			
<input type="checkbox"/> Transferido a la aduana de destino		Fecha y firma	
<input type="checkbox"/> Operación de tránsito finiquitada			
Fecha y firma		Recorrido en km. en el país, declarado por el transportista	

(que se espera lleguen a 30), en que se establecen las reglas básicas aplicables a un aspecto determinado de la técnica aduanera. De los 20 anexos aprobados, los siguientes ya están en vigor: Formalidades aduaneras anteriores al depósito de la declaración de mercaderías (A.1); Depósito temporal de mercaderías (A.2); Mercaderías despachadas para consumo (B.1); Reglas de origen (D.1); Pruebas documentarias de origen (D.2); Tránsito aduanero (E.1); Depósitos de aduana (E.3); Drawback (E.4); Admisión temporal con exportación en el mismo estado (E.5); Admisión temporal para perfeccionamiento activo (E.6); Exportación temporal para perfeccionamiento pasivo (E.8); Rembolso de derechos e impuestos a la importación (F.6). Dicha Convención, que está vigente desde el 25 de septiembre de 1974, ha sido ratificada hasta hoy por veintisiete Estados miembros del CCA, —incluyendo como uno de ellos a las Comunidades Europeas— y por Gambia, pese a que éste no es miembro del CCA, ya que esta Convención, contrariamente a las demás, no lo exige. Lamentablemente, ningún país latinoamericano figura entre las Partes Contratantes de esta Convención, si bien Nicaragua, que no es miembro del Consejo, ya la ha firmado.

Los comités técnicos, a su vez, se reúnen varias veces al año para dar asesoramiento al Consejo en la interpretación y aplicación uniforme de los convenios específicos, en la conciliación de cualquier desaveniencia que pudiere surgir al respecto, en la difusión de antecedentes concernientes a las formalidades aduaneras en general, y en el suministro de información o asesoría a los Gobiernos de los Estados miembros.

El Consejo cuenta además con una Secretaría General, compuesta por un Secretario General y un pequeño grupo de técnicos aduaneros de gran capacidad y experiencia. Dichos expertos, que trabajan en la Secretaría a título personal y no como representantes oficiales, proceden de todas las aduanas del mundo. Actualmente ha tenido destacada participación un experto de nacionalidad argentina. La mayor parte de los expertos son reclutados por un período de cinco años, a cuyo término regresan a su país de origen para reasumir su carrera funcionaria. De esta manera, se tiene en la Secretaría un conocimiento cabal de los problemas prácticos que afectan a las aduanas en diversos países.

El CCA ha expresado el deseo de fortalecer sus vínculos con los países en desarrollo, para lo cual proyecta ampliar sus actividades de colaboración en la región, junto

con seguir prestando asesoramiento técnico a los países de la ALALC, del Acuerdo de Cartagena y del CARICOM, sobre cuestiones relativas a la valoración, a la implantación de la nomenclatura y a la capacitación de funcionarios y técnicos aduaneros.

Así, en reciente visita a la CEPAL un Director Adjunto, miembro de la Secretaría del CCA, ha hecho llegar a esta Comisión la preocupación del Consejo por contar con una mayor representación latinoamericana, ya que varios países de la región no se hacen presentes en sus reuniones.

Al respecto, no puede dejar de reconocerse la validez de lo expuesto por el señor Director Adjunto en cuanto a que es necesario hacer esfuerzos para fomentar el ingreso del mayor número posible de países latinoamericanos al CCA, en especial porque en dicho organismo se estudian aspectos que tienen directa relación con el desenvolvimiento de las aduanas de la región, y en la actualidad, la opinión de las mismas no aparece expresada en el Consejo de manera eficaz.

Sin embargo, dado que el costo de los viajes a Europa es uno de los obstáculos más importantes para que los países latinoamericanos puedan participar de manera más activa, un grupo de ellos con puntos de vista comunes podrían tal vez enviar a uno de sus expertos aduaneros como delegados conjunto a las reuniones de los comités o del Consejo. De esta manera, la región podría contribuir más fácilmente a todas las actividades del Consejo, y se aseguraría que en sus deliberaciones se incorporaran las experiencias latinoamericanas. Cabe hacer notar que ya se sentó precedente sobre la materia cuando se permitió al delegado de la Comunidad Africana Oriental ante el Consejo votar en nombre de los tres Estados miembros que integran dicha Comunidad. La SIECA también ha entrado en conversaciones con el Consejo para participar en sus sesiones del mismo modo.

De aprobarse la medida, ésta contribuiría a aumentar la representatividad efectiva de los países latinoamericanos en el Consejo y constituiría un gran paso para alcanzar condiciones de real integración de los esfuerzos de facilitación de estos aspectos técnicos para que la comunidad internacional pueda tomar en cuenta los puntos de vista y experiencia de los aduaneros de los países en desarrollo.

Sin duda, cada vez que un nuevo Gobierno latinoamericano adhiere al CCA, origina beneficios no sólo para sí mismo sino también para los demás países de la región.

DECIMOTERCERA REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS EN TECNICA ADUANERA DE LA ALALC

Entre los días 8 y 20 de mayo de 1978 se celebró en la sede de la ALALC en Montevideo la decimotercera Reunión del Grupo de Expertos en técnica aduanera convocada para elaborar un modelo de declaración de tránsito aduanero internacional y examinar diversos proyectos sobre normas comunes para diferentes regímenes aduaneros.

Luego de debatir algunos aspectos relacionados con la recopilación de información estadística sobre el tránsito internacional de mercaderías, el Grupo de Expertos aprobó el diseño de un formulario normalizado de declaración de tránsito aduanero internacional, el que, junto con algunas modificaciones propuestas para la normas comunes de tránsito aduanero zonal, deberá ser aprobado por la decimoprimer reunión de Directores Nacionales de Aduana que tendrá lugar en agosto próximo en Montevideo.

Es importante destacar que la declaración de tránsito aduanero internacional aprobada por el Grupo de Expertos se basa en gran parte en el anexo de la Convención Internacional para la Simplificación y Armonización de los Regímenes Aduaneros (Convención de Kyoto), el que a su vez está "alineado" con el formulario clave de las Naciones

Unidas aprobado por el Comité de Desarrollo del Comercio de la Comisión Económica para Europa. De esta manera, la ALALC, al adoptar normas de uso internacional para la confección de documentos utilizados para la consignación de mercaderías, se incorpora a la tendencia mundial.

Una vez aprobado por los Directores de Aduana el régimen de tránsito aduanero zonal, esta propuesta deberá ser examinada por el Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC antes de convertirse en norma de aplicación común para todos los países integrantes de la Asociación.

Con la aprobación de estas normas comunes de tránsito aduanero internacional, la ALALC habrá dado uno de los pasos más significativos de los últimos años para la facilitación del transporte terrestre internacional entre los países de la región. Sin embargo, a fin de que este logro de la ALALC pueda ejercer una influencia efectiva, deberá complementarse mediante la incorporación de normas comunes a las legislaciones en cada país y la adopción del formulario normalizado de declaración de tránsito aduanero internacional. Al respecto, se espera que los países tomen rápidamente las iniciativas del caso.

Por considerarlo de interés, se ha incluido como separata de este Boletín el modelo de declaración de tránsito aduanero internacional aprobado por el Grupo de Expertos.

Además, el Grupo ha proseguido su labor en el sentido de establecer normas comunes para diferentes regímenes aduaneros de uso corriente, para lo cual ha aprobado los siguientes proyectos:

- normas comunes sobre el régimen de admisión temporal de mercaderías para perfeccionamiento activo;
- normas comunes sobre el régimen de depósito aduanero de mercaderías para perfeccionamiento activo;
- normas comunes del régimen de *draw-back*;
- normas comunes del régimen de exportación previa (reposición de *stocks*);
- normas comunes sobre el régimen de depósito aduanero; y
- normas comunes sobre el régimen de zona franca.

Todos estos proyectos serán presentados en la próxima Reunión de Directores Nacionales de Aduana, y si allí

fuesen aprobados, seguirán el trámite de rigor en el Comité Ejecutivo Permanente de la ALALC para su sanción definitiva.

Al analizar la programación de sus trabajos futuros, el Grupo de Expertos estimó que los esfuerzos de la ALALC sobre asuntos aduaneros deberían orientarse en los próximos años fundamentalmente a:

- i) Intensificar los trabajos en común para lograr la simplificación de los trámites y documentos utilizados en los intercambios comerciales;
- ii) Institucionalizar la cooperación mutua entre las administraciones aduaneras de cada país;
- iii) Desarrollar mecanismos y modelos para facilitar la modernización de las estructuras y el mejoramiento de los métodos de trabajo de las administraciones aduaneras; y
- iv) Eliminar los obstáculos de carácter aduanero al transporte de mercaderías dentro del ámbito de la ALALC.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Según una información de la UNCTAD, hasta el 20 de marzo de 1978 se habían recibido las firmas definitivas, ratificaciones o adhesiones a la Convención sobre un Código de Conductas de las Conferencias Marítimas de 28 países, incluyendo cinco de América Latina: las firmas definitivas de Chile y Venezuela, la ratificación de Guatemala y las adhesiones de Cuba y México. Como se recordará, el Artículo 49 de la Convención establece que ella entrará en vigor seis meses después de la fecha en que sean Partes Contratantes de la misma no menos de 24 Estados, cuyo tonelaje combinado sume por lo menos el 25% del tonelaje mundial. El tonelaje en cuestión se refiere solamente a los buques de carga general, de pasajeros y carga, y a los portacontenedores celulares, y excluye la flota de reserva de los Estados Unidos y las flotas de los

Grandes Lagos de Canadá y los Estados Unidos. Entre las 28 naciones citadas no figura ninguna potencia marítima y solamente un país, la India, posee más de un millón de toneladas de registro bruto. Se ha reunido, pues, más del número necesario de Estados para que la Convención pueda entrar en vigor, si bien no se ha alcanzado todavía el quorum exigido en cuanto a tonelaje.

- En Chile se ha aprobado, por decreto-ley N° 2195 del 19 de abril de 1978, el Convenio sobre un Manual Interamericano de dispositivos de control del tránsito en calles y carreteras, suscrito en el XI Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Quito, Ecuador, entre los días 16 y 20 de noviembre de 1971. (*Diario Oficial de la República de Chile*, 29 de abril de 1978).

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- El Consejo Nacional de Comercio Exterior del Paraguay, en su primera reunión de 1978, creó una comisión especial que tendrá a su cargo analizar un reciente informe titulado *Simplificación de la documentación naviera*, preparado para el Gobierno de ese país por el Consultor *ad-hoc* sobre Transporte de la ALALC; en dicho informe, se recomienda la adopción de la Resolución 254 (IX) de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, que estableció los documentos básicos uniformes para la recepción y despacho de naves. (ABC Asunción, Paraguay, edición del 22 de marzo de 1978).
- Según el acta de la reunión de 20 de abril de 1978 del Comité de Facilitación de la Cámara Internacional de Navegación Marítima (International Chamber of Shipping - ICS), el Gobierno de los Estados Unidos ha acordado emplear como formulario oficial en su Servicio de Aduanas el manifiesto de carga normalizado de la ICS. Cabe recordar que dicho manifiesto habría sido adoptado en su oportunidad como formulario modelo (*Formulario ALALC/OEA N° 2*) por la Resolución 254 (IX) de la ALALC sobre documentación naviera uniforme para la recepción y despacho de naves.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago, Chile

Unidad de Composición

78-5-904

(Offset)

