



SEMINARIOS SOBRE CONVENIO TIR EN LOS PAISES DEL CONO SUR

Como se había anunciado en el *Boletín FAL* Nº 23, de julio de 1979, de conformidad con lo acordado en la reunión especial de representantes de los organismos de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre celebrada en Buenos Aires en junio último, durante el mes de noviembre se celebraron cuatro de los siete seminarios programados para analizar las posibilidades de adopción del Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), elaborado en Ginebra en 1975.

Los seminarios, organizados por los respectivos Ministerios de cada país con la colaboración de la CEPAL, se llevaron a efecto en São Paulo (19 y 20 de noviembre), Montevideo (23 de noviembre), Buenos Aires (26 y 27 de noviembre) y Santiago de Chile (29 y 30 de noviembre). Todos ellos contaron con la valiosa colaboración de Jean Duquesne, Secretario General de SIMPROFRANCE y Presidente del Grupo de Trabajo sobre Facilitación de los Procedimientos de Comercio Internacional, de la Comisión Económica para Europa; Mariano Mateu Casadevall, Pieter Groenendijk y Jaime Lloret, Presidente, Secretario General y Asesor, respectivamente, de la Unión Internacional de Transporte Carretero (IRU), y Hugo Opazo, Director de Política Comercial de la ALALC, quienes presentaron los puntos de vista de sus instituciones en relación con el sistema TIR y atendieron las consultas formuladas por los participantes. Por su parte, la CEPAL presentó el documento *El Convenio TIR: Un estudio con vistas a las necesidades de los países del Cono Sur* (E/CEPAL/G.1101, 6 de noviembre de 1979).

En Brasil, el seminario contó con la asistencia de representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores, la *Receita Federal*, la Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC), la Asociación Brasileña de Transportes Internacionales (ABTI), la Confederación Nacional de Transportes Terrestres, la Superintendencia de Seguros Privados y el Departamento de la Policía Federal, así como de numerosos empresarios de transporte de carga terrestre y multimodal y de las industrias del ramo. También estuvo presente la Asociación Latinoamericana de Transporte Automotor de Carga (ALATAC), cuya sede se encuentra en São Paulo desde enero de 1979. La sesión inaugural fue abierta por Oswaldo Dias de Castro, Presidente de la NTC, y los trabajos prosiguieron bajo la dirección del Ministro Helcio Tavares Pires, Jefe de la División Trans-

En el curso del seminario quedó demostrado el alto interés de los personeros de Gobierno y de los empresarios brasileños del sector transportes en la operación del sistema TIR, y se ratificó la posición favorable en principio a la adhesión del Brasil a la citada Convención, dadas las ventajas que el Sistema ofrece para la facilitación del transporte y del comercio internacional.

En el Uruguay, la reunión fue coordinada por el Coronel (R) Conrado Serrentino, del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, y en ella participaron delegados de los sectores público y privado interesados en el transporte internacional, incluidos los representantes del Banco Central del Uruguay y de las compañías aseguradoras. En general, el seminario evidenció que existe en el Uruguay clara conciencia de la conveniencia e importancia de la aplicación del Convenio TIR entre los países del Cono Sur.

El seminario realizado en Buenos Aires, al que asistieron altos personeros de las Secretarías de Estado de Transporte y Obras Públicas y de Negociaciones Económicas Internacionales, del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, la Superintendencia de Seguros de la Nación, la Administración Nacional de Aduanas, Ferrocarriles Argentinos y de las asociaciones de transportistas de carga terrestre, así como dos observadores de la República del Paraguay, estuvo presidido por el Ingeniero Luis J. Fernández Alonso, Director Nacional de Transportes Terrestres. Durante el amplio intercambio de opiniones, los expertos internacionales dieron amplia satisfacción a las consultas e inquietudes manifestadas por las entidades oficiales y privadas asistentes. El Presidente de la IRU sugirió que se realizara una reunión de las autoridades aduaneras de los países del Cono Sur, posiblemente coordinada por la CEPAL, idea que podría concretarse a pedido de alguno de dichos países. Al clausurar la reunión, el Presidente ratificó el interés de promover todas las iniciativas que tiendan a facilitar el tráfico internacional y expresó que los elementos de juicio reunidos durante la jornada y las conclusiones a que se llegue sobre el tema por parte de las autoridades nacionales serán llevadas a la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur, a los efectos de ser evaluadas conjuntamente con la posición que adopten los restantes países de la región.

Al seminario realizado en Santiago de Chile, en la sede la CEPAL, asistieron altos funcionarios del Ministerio

de Chile, la Superintendencia de Seguros, Sociedad Anónimas y Bolsas de Comercio, PROCHILE, así como representantes de la Confederación de Dueños de Camiones, el Sindicato de Transportistas Interurbanos, la Universidad Católica de Valparaíso, la Asociación Nacional de Exportadores y las principales empresas de transporte carretero y multimodal.

El acto de apertura estuvo a cargo del Secretario Ejecutivo Adjunto de Cooperación y Servicios de Apoyo de la CEPAL, quien dio la bienvenida a los concurrentes a nombre del Secretario Ejecutivo, destacando el especial interés del organismo en apoyar a los gobiernos miembros en las actividades conducentes a facilitar el transporte y el comercio en América Latina.

Como presidente de la reunión y a nombre del Gobierno de Chile, ofreció la bienvenida el señor Carlos Silva Echiburru, Jefe de Planificación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

NORMAS COMUNES DE LA ALALC SOBRE REGIMENES ADUANEROS ESPECIALES

El Comité Ejecutivo Permanente de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) por Resolución 403 de 5 de septiembre de 1979, acogiendo las recomendaciones del grupo de expertos en técnica aduanera y de los directores nacionales de Aduanas, ha adoptado una serie de normas comunes sobre los regímenes aduaneros especiales (las que aparecen en los anexos I al X de la citada resolución) y ha recomendado a las Partes Contratantes que, al introducir modificaciones orgánicas en sus respectivas legislaciones, tengan presente lo dispuesto en los referidos anexos. Dichos trabajos representan avances positivos para establecer la legislación aduanera zonal y satisfacen objetivos de orden comercial, industrial y de transporte que están estrechamente relacionados con los que persiguen los respectivos aranceles aduaneros nacionales, a la vez que constituyen modelos de armonización útiles para los trabajos de modernización y simplificación de las legislaciones aduaneras de los países de la ALALC.

En los anexos se establecen normas comunes sobre las siguientes materias:

- I. Régimen de tránsito aduanero y modelo de declaración de tránsito;
- II. Régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo;
- III. Régimen de depósito aduanero para perfeccionamiento activo (depósito industrial);
- IV. Régimen de *drawback*;
- V. Régimen de exportación previa (reposición de *stocks*);
- VI. Régimen de admisión temporal de mercaderías que se reexportan en el mismo estado;
- VII. Régimen de depósito aduanero;
- VIII. Régimen de zona franca;
- IX. Régimen de exportación temporal de mercaderías que se reimportan en el mismo estado, y
- X. Régimen de exportación temporal de mercaderías para perfeccionamiento pasivo.

En el anexo I se fijan los principios de las normas comunes sobre tránsito aduanero:

- “1. Las mercaderías transportadas en tránsito aduanero

Los expertos de los organismos internacionales se refirieron a diversos aspectos del sistema TIR y ofrecieron detalladas explicaciones a las consultas e inquietudes manifestadas por los participantes. La reunión fue clausurada por el presidente, quien expresó su satisfacción por el hecho de que los asistentes hubieran podido obtener una visión completa y clara de lo que significa el sistema TIR, lo cual, añadió, era especialmente importante dado que todos ellos provenían de las fuentes más autorizadas para hablar sobre la materia. Al mismo tiempo, exhortó a los representantes de las aduanas y de los transportistas a que planteasen cualquier duda relacionada con problemas que pudieran surgir en el futuro a los organismos regionales e internacionales que asistieron al seminario, a los cuales agradeció la importante labor que realizan en el continente para difundir información cabal sobre el tema.

Los tres seminarios restantes se llevarán a cabo en enero de 1980 en Asunción, La Paz y Lima.

gozan de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente aplicables, sin perjuicio del pago de las tasas por los servicios efectivamente prestados.

- “2. Asimismo, las mercaderías transportadas en tránsito aduanero no estarán afectas a otras restricciones que las que se deriven de la aplicación de las reglamentaciones nacionales sobre migración, seguridad pública, defensa nacional, higiene o salubridad pública y sanidad animal o vegetal”.

Enseguida, se señalan las definiciones correspondientes para la mejor aplicación de las normas comunes, entre las que figuran las relativas a unidades de transporte (los vehículos, incluidos los remolques y semirremolques, los vagones ferroviarios, las barcazas, gabarras y demás embarcaciones aptas para la navegación interior) y a contenedores de capacidad de un metro cúbico o más.

Este anexo también contiene disposiciones generales y normas sobre formalidades en las aduanas de partida, de tránsito y de destino, así como recomendaciones acerca de las materias que los países miembros procurarán incorporar, en el marco de los acuerdos bi o multilaterales sobre tránsito aduanero que hayan suscrito o que suscriban en el futuro. Se incluye la *Declaración de tránsito aduanero (ALALC)*, documento normalizado conforme al formulario clave de las Naciones Unidas (*UN Layout Key*), con las respectivas notas explicativas.

El anexo II define el régimen de admisión temporal para perfeccionamiento activo como “Régimen aduanero que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión del pago de los gravámenes a la importación, ciertas mercaderías destinadas a ser reexportadas dentro de un plazo establecido, después de haber sufrido una transformación, elaboración o reparación determinada”. Al respecto, se indican el campo de aplicación y las normas aplicables a las mercaderías al amparo de este régimen.

Los demás anexos contienen las definiciones y en ellos se reseñan el campo de aplicación y los aspectos específicos de cada una de las normas comunes sobre regímenes aduaneros especiales.

MESA REDONDA SOBRE LOS CONTENEDORES Y EL TRANSPORTE MULTIMODAL, EN LA UCV

El viernes 26 de octubre se realizó en el salón de honor de la Universidad Católica de Valparaíso una mesa redonda sobre Los Contenedores y el Transporte Multimodal, organizada por la Escuela de Ingeniería de Transporte de la UCV.

Asistió casi un centenar de representantes de las esferas gubernamentales, de la Empresa Portuaria de Chile, de la Asociación Nacional de Armadores, de la Cámara Marítima de Chile, de la Cámara del Contenedor, de las empresas transportadoras y de la Unión Interamericana de Partidas

analizaron los diversos aspectos del empleo de los contenedores en Chile y de la aplicación del sistema de transporte multimodal, y a raíz de los debates e intercambio de opiniones entre los participantes, se aprobaron las siguientes conclusiones:

“Considerando:

“que existen una serie de factores que inciden en la puesta en marcha del sistema de transporte multimodal y que aún no están resueltos en nuestro país;

“que es indispensable realizar un estudio integral de la problemática del sistema de transporte multimodal en todos sus aspectos (de factibilidad, económicos, sociales, laborales, jurídicos, aduaneros e institucionales en general) así como de la optimización del empleo de contenedores en Chile, a fin de adecuarse a enfrentar la situación irreversible de la incorporación de las nuevas tecnologías en el transporte internacional;

“que es necesario coordinar los esfuerzos que actualmente realizan los organismos del Estado y las empresas privadas para estudiar los problemas de referencia, coordinación que debe quedar en manos del organismo rector del transporte nacional, el que deberá contar con la cooperación activa de todos los sectores atinentes, y

SEMINARIO DEL CUTMA SOBRE TRANSPORTE MULTIMODAL Y FACILITACION

Con ocasión de su novena asamblea general, el Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA) organizó un seminario sobre transporte multimodal, facilitación del transporte, mecanismos de consulta y negociación entre conferencias marítimas y organizaciones de usuarios, y evolución y perspectivas del transporte terrestre de carga en el Área Andina.

Más de un centenar de representantes de las esferas de gobierno, del comercio importador y exportador, de la industria, las empresas transportadoras, los puertos, la banca y las compañías aseguradoras, se reunieron con motivo de la importante jornada, la que contó con la asistencia de numerosos organismos internacionales y la participación y asesoramiento del Programa de Transporte OEA/CEPAL.

Además de varias recomendaciones relacionadas con aspectos internos del transporte colombiano, se adoptaron diversas conclusiones de interés regional, entre las que cabe destacar las siguientes:

Transporte multimodal

- “ — Reiterar el interés y la conveniencia de la adopción del Convenio Internacional de Transporte Multimodal, teniendo en cuenta que el mismo se convertirá en el instrumento jurídico que permitirá proteger los intereses de los países en desarrollo frente a implicaciones de todo orden que traen aparejadas las nuevas tecnologías del transporte;
- “ — Solicitar a las Conferencias Marítimas el establecimiento de incentivos tarifarios o de descuentos especiales para las mercancías transportadas en contenedores;
- “ — Instar a las líneas navieras a que promuevan y divulguen entre sus clientes la conveniencia del empleo de contenedores, haciéndoles conocer las ventajas de su uso;
- “ — Reiterar a las entidades responsables de la normalización y empleo seguro de contenedores que tengan en cuenta los requerimientos técnicos y de seguridad previstos en las convenciones internacionales en vigor;
- “ — Solicitar a las entidades que intervienen en el comer-

“que la Escuela de Ingeniería de Transporte de la UCV ha ofrecido su cooperación al desarrollo de dichos trabajos,

“La mesa redonda sobre Los Contenedores y el Transporte Multimodal, organizada por la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso con el auspicio del Colegio de Ingenieros de Chile, ha adoptado las siguientes conclusiones:

- “1. Recomendar al Supremo Gobierno la conveniencia de estudiar y adoptar a la mayor brevedad posible las disposiciones de Derecho Público que complementen las normas de la Convención de Transporte Multimodal Internacional, que se espera sea aprobada próximamente por la Conferencia de Plenipotenciarios de la UNCTAD, y
- “2. Solicitar al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones que designe y coordine un grupo de trabajo que, con amplia participación de todos los sectores atinentes y con la asesoría de la Escuela de Ingeniería de Transporte de la Universidad Católica de Valparaíso, se aboque al estudio integral de todos los aspectos del transporte multimodal en Chile y de la optimización del empleo de contenedores”.

norizadas sobre movimiento de carga en contenedores, instrumento indispensable para la formulación de políticas al respecto;

- “ — Recomendar a las entidades de comercio exterior, transportistas, usuarios y empresas dedicadas al alquiler de contenedores, que consoliden sus esfuerzos para el establecimiento de un centro o sistema de información que permita optimizar el empleo de contenedores en las exportaciones e importaciones, evitando, en lo posible, el tránsito de contenedores vacíos”.

Mecanismos de consulta y negociación

- “ — Solicitar a la UNCTAD asistencia técnica y que contribuya a buscar ayuda financiera para lograr la consolidación de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional—FELACUTI;
- “ — Solicitar a la Junta del Acuerdo de Cartagena, OEA y CEPAL iniciar un programa conjunto a nivel subregional con el ánimo de concretar la creación de Consejos de Usuarios en la subregión, en donde aún no se hayan constituido (Bolivia, Chile, Ecuador y Venezuela);
- “ — Aprovechar el ofrecimiento del Consejo Español de Usuarios y sugerir que los diversos Consejos de Usuarios latinoamericanos formalicen en forma oportuna la puesta en práctica de dicho ofrecimiento;
- “ — Urgir la ratificación del Código de Conducta para las Conferencias Marítimas a los gobiernos latinoamericanos que aún no lo hayan hecho”.

Programa de Facilitación

- “ — Buscar una mayor coordinación entre los organismos regionales existentes que actualmente trabajan en el área de Facilitación, a fin de concretar un plan mínimo de acción, que deberá comprender:
 - “ — analizar, país por país, los trámites y la documentación de comercio exterior y transporte;

CEPAL (puesto que en Europa dicha coordinación está centralizada en la Comisión Económica para Europa —CEPE), la cual actuaría en coordinación con la Comisión Asesora de Transporte de ALALC, la Junta del Acuerdo de Cartagena, la FELACUTI y los Comités Nacionales de Facilitación que se creen en América Latina;

“ — solicitar y canalizar asistencia técnica interna-

cional de FALPRO/UNCTAD, SITPRO y otros Comités nacionales de países desarrollados;

“ — buscar la creación, a nivel de cada país latinoamericano, de Comités Nacionales de Facilitación, con participación del Gobierno y del sector privado;

“ — llevar gradualmente un proceso de etapas dentro de un Plan Global de normalización y estandarización de trámites y documentos”.

PRIMERA CONVENCION LATINOAMERICANA DE CONSEJOS DE USUARIOS DEL TRANSPORTE

En cumplimiento del acuerdo adoptado durante el Primer Seminario sobre Transporte Marítimo del Grupo Andino (Cartagena, Colombia, noviembre de 1973) y de las recomendaciones aprobadas en la VII y VIII asambleas del Consejo Colombiano de Usuarios del Transporte (CUTMA), este organismo convocó a la Primera Convención Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional, conjuntamente con la novena asamblea anual del CUTMA, que se celebró en Bogotá los días 3 al 6 de octubre de 1979.

Concurrieron a este encuentro representantes de los consejos de usuarios del transporte internacional de Argentina (CAUTI), de Colombia (CUTMA), de Costa Rica, de El Salvador (AUSTRAMA), de Guatemala, de Honduras, de la Asociación de Usuarios del Transporte Marítimo, Terrestre y Aéreo del Istmo Centroamericano (USUARIOS), de México (AMUTMAC), de Perú (COPERUT) y del Consejo de Usuarios del Transporte de España, en representación del Secretariado General de Consejos de Usuarios Europeos (ESC). Asimismo, participaron personeros de los siguientes organismos: División de Transporte Marítimo de la UNCTAD, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Programa de Facilitación FALPRO/UNCTAD, Cámara de Comercio Internacional, Junta del Acuerdo de Cartagena, Programa de Transporte OEA/CEPAL, Confederación Andina de Cámaras de Comercio, Consejo de Simplificación de Procedimientos del Comercio Internacional (SITPRO) de Gran Bretaña, Comisión Nacional de Fletes Marítimos de México (CONAFLEMAR), Superintendencia

Nacional de la Marina Mercante del Brasil (SUNAMAM) y Cartera de Comercio Exterior del Banco de Brasil (CACEX).

Se acordó la creación de la Federación Latinoamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional (FELACUTI), como un sistema integrado, basado en la existencia de federaciones subregionales con autonomía y vida propia, pero con un mecanismo central encargado de coordinar y formular políticas. Los organismos subregionales que integran la FELACUTI son: la Federación de Consejos de Usuarios del Transporte del Area Andina (FECUTANDINA), la del Caribe (FECUTCARIBE) y la del Atlántico de Sud América (FECUTATLANTICA).

Se aprobó la declaración de principios y los estatutos de la FELACUTI y se designaron las autoridades correspondientes, a saber:

Presidente latinoamericano: Fernando de Castro y Castro (AMUTMAC, México).

Vicepresidente latinoamericano: Edgar Monroy (CUTMA, Colombia).

Presidente FECUTANDINA: Pedro Devoto Mendivil (COPERUT, Perú).

Presidente FECUTCARIBE: José Eduardo Palomo (USUARIOS, El Salvador).

Presidente FECUTATLANTICA: Aroon Weler (CAUTI, Argentina).

Secretaría Latinoamericana de Coordinación: Edgar Vieira (CUTMA, Colombia).

MEXICO REGLAMENTA EL TRANSPORTE MULTIMODAL

El Diario Oficial de los Estados Unidos Mexicanos, en su edición del 6 de julio de 1979, publica el *Reglamento para el transporte multimodal internacional mediante el uso de contenedores*, destinado —como lo indican sus considerandos— a “fijar las bases y condiciones con las cuales debe efectuarse el transporte multimodal mediante el uso de contenedores y establecer las modalidades que dicte el interés público para preservar y dar seguridad al desarrollo del transporte nacional en su propio beneficio”.

El *Reglamento* dispone que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará las autorizaciones necesarias para el manejo de contenedores en transporte multimodal internacional y que la misma Secretaría determinará los puertos marítimos y terrestres así como los lugares del interior, bodegas habilitadas, terminales ferroviarios y otros recintos en los que, por reunir las condiciones de eficiencia, seguridad e higiene, pueden realizarse maniobras con contenedores.

En cuanto al empresario de transporte multimodal (ETM), se señala que “es la persona moral, pública o privada, autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que actúa como principal de la organización y ejecución del transporte en contenedores y que asume frente al usuario o sus representantes la responsabilidad del

contrato. Los socios de la persona moral a que se refiere este artículo deberán ser concesionarios o permisionarios de un modo de transporte o navieros que cuenten con embarcaciones matriculadas en México, así como los concesionarios y permisionarios de sus servicios conexos, a excepción del Estado o cualquier otro ente público que podrán no serlo; en todo caso, en la sociedad estarán representados por lo menos dos modos de transporte”.

Se indican a continuación los requisitos que deberán cumplir los ETM para que sean autorizadas sus labores:

“a) acreditar que están constituidos conforme a las leyes mexicanas, con cláusula de exclusión de extranjeros (...);

“b) acreditar, a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la suficiente capacidad técnica, comercial y económica;

“c) presentar estudios técnicos y económicos que acrediten su capacidad técnica y administrativa y solvencia económica para la correcta consecución de sus fines;

“d) presentar proyectos del área o áreas de operación en las que pretenda llevar a cabo sus actividades”.

Además, el ETM está obligado a someter a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes los

contratos tipo que pretenda celebrar con los usuarios del servicio, así como los convenios relacionados con el servicio de transporte en contenedores que celebre con empresas extranjeras, a fin de vigilar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Por otra parte, el ETM deberá sujetarse a las tarifas y sus reglas de aplicación y contratar un seguro de responsabilidad en los términos previstos en la legislación correspondiente.

El *Reglamento* también estipula las responsabilidades del ETM por pérdida total o parcial del contenedor, la mercancía o bienes, por los daños o averías que experimenten los mismos y por demoras en su entrega.

Con respecto al documento sobre mercancías en contenedores que debe expedir el ETM al hacerse cargo de las

mercancías o bienes, se señalan en detalle los datos que deben consignarse, entre los cuales se incluyen el importe del flete correspondiente a cada modo de transporte, las condiciones de embarque y las condiciones del seguro (si éste ha sido pactado) y la mención expresa de que el empresario de transporte multimodal es responsable en los términos de las leyes de la materia y en particular de la contratación de un seguro.

Finalmente, el *Reglamento* dispone que “cuando el contrato de transporte multimodal sea celebrado por algún empresario extranjero o naviero nacional, éstos estarán obligados a contratar a su vez los servicios de transporte multimodal dentro del territorio nacional con un empresario mexicano de transporte multimodal. De no cumplirse lo anterior se impedirá su ejecución”.

FACILITACION DE LA DOCUMENTACION NAVIERA

El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE), sobre cuya labor de simplificación de la documentación y trámites se ha informado en anteriores ediciones del *Boletín FAL*,¹ ha adoptado recientemente su Recomendación N° 12, *Medidas para facilitar los procedimientos de documentación naviera* (TRADE/WP.4/Inf.61).

A continuación se reproduce la parte sustantiva de dicha recomendación, traducida al español, a solicitud de la Secretaría Ejecutiva de la CEPE, a fin de darla a conocer a los interesados en América Latina: gobiernos, importadores, exportadores, transportistas y empresas bancarias.

Recomendación

“El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional, en su novena sesión de marzo de 1979, acordó recomendar:

- “1. A los participantes en comercio internacional, incluyendo armadores, embarcadores, consignatarios, bancos y aseguradores y otros sectores interesados en el transporte marítimo de mercancías, aceptar y poner en aplicación las medidas de facilitación descritas a continuación;
- “2. A los gobiernos, organismos internacionales atinentes y órganos nacionales de facilitación del comercio, aceptar y estimular la aplicación de estas medidas e informar sobre la acción adoptada para poner en ejecución la presente resolución”.

Las medidas recomendadas son, en síntesis:

- “a. *Remplazar el conocimiento de embarque por una guía marítima o carta de porte marítimo no negociable (Non-negotiable Sea Waybill).*

La guía marítima es un documento por el cual el operador de transporte declara al embarcador o su agente que las mercancías han sido recibidas para embarque. Es un documento no negociable, lo que significa que no es necesario que sea presentado en el puerto de destino para que las mercancías sean entregadas a su destinatario, indicado en el mismo. El

procedimiento es simple y su uso es especialmente recomendable cuando el vendedor y el comprador tienen una relación comercial bien establecida. La guía marítima puede ser usada con un crédito documentario, pero no puede ser emitida “a la orden”. Los términos y las condiciones de embarque son idénticas a aquellas del conocimiento de embarque negociable.

“b. *Un solo conocimiento de embarque original*

Mientras los conocimientos de embarque negociables sigan siendo requeridos, por ej., en el caso de créditos documentarios, solamente debe ser emitido un solo ejemplar original. En el caso que el conocimiento original se pierda, debe aplicarse el mismo procedimiento que cuando se pierde cualquier otro documento que represente título de dominio.

“c. *Formularios con reverso en blanco*

Los formularios de conocimiento de embarque y guía marítima no deben llevar cláusulas de contrato ni ningún otro tipo de impreso en el reverso. Las referencias a los términos de embarque y las condiciones de transporte deberían ser hechas en el anverso de los formularios o podrían suministrarse en un formulario separado.

“d. *Formularios suministrados por el embarcador*

Los embarcadores deberían poder suministrar formularios neutrales para los conocimientos de embarque o guías marítimas, esto es sin indicación impresa del nombre del armador, siempre que el nombre del transportador efectivo sea llenado al completar el documento, en el lugar y en la forma sugerida por la Cámara Internacional de la Navegación en sus Recomendaciones para conocimientos de embarque estándar (1972).

“e. *Limitación del número de copias*

Todas las partes interesadas en el transporte marítimo internacional, incluyendo líneas navieras, embarcadores, agentes, consignatarios, aduanas y puertos y otras autoridades, deberían limitar sus requerimientos de copias de conocimientos de embarque y otros documentos de transporte marítimo a aquellas que sean absolutamente necesarias”.

¹ *Boletín FAL*, N° 19, noviembre de 1978; N° 20, enero de 1979, y N° 22, mayo de 1979.

XVI ASAMBLEA GENERAL DE ALAMAR

Entre el 6 y el 9 de noviembre del presente año se llevó a efecto en Montevideo la decimosexta asamblea general ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR), con asistencia de numerosos delegados de em-

como de observadores de organismos internacionales intergubernamentales, incluida la CEPAL.

Los participantes debatieron, entre otros temas de

en conferencias internacionales laborales-marítimas; la problemática portuaria; la participación de los países en desarrollo en el transporte marítimo de las cargas a granel; el estudio comparativo de las legislaciones sobre fomento y desarrollo de las marinas mercantes latinoamericanas; uso de monoboyas petroleras, y el estudio y consideraciones de tipo jurídico-marítimo sobre plataformas costa-afuera (*off-shore*).

La Asamblea de ALAMAR aprobó entre otras, la siguiente resolución, que se estima de interés para los lectores del *Boletín FAL*:

"Acuerdo sobre cooperación al Manual de Documentación Naviera (Proyecto Conjunto OEA/CEPAL/ALAMAR)"

"Considerando:

"que, de conformidad con lo acordado en la decimocuarta asamblea general ordinaria (Guayaquil, octubre de 1977), la Vicepresidencia Ejecutiva concertó con la Comisión Económica para América Latina de las Naciones Unidas (CEPAL) un proyecto de cooperación para elaborar —en conjunto con la Organización de los Estados Americanos (OEA)— un manual de documentación naviera para la región;

"que el Programa de Transporte OEA/CEPAL ha preparado el documento *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina*, cuya primera parte ha sido ya publicada y contiene información sobre la situación en los

países del Pacífico de Sudamérica, Venezuela y América Central, encontrándose en preparación la segunda parte;

"que ALAMAR ha asumido la responsabilidad de mantener permanentemente actualizada dicha publicación;

"que, además de servir de guía a armadores, agencias navieras y capitanes mercantes acerca de los requerimientos en la materia, el Manual de documentación naviera tiene como objetivo estimular la aplicación de la Resolución 254 (IX) de ALALC sobre documentación naviera uniforme para la recepción y despacho de naves,

"LA XVI ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA DE ALAMAR ACUERDA:

- "1. Reiterar su colaboración, tanto de parte de la Secretaría General como de los asociados, en la actualización permanente del Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina (Proyecto Conjunto OEA/CEPAL/ALAMAR);
- "2. Recomendar a sus asociados prestar la mayor cooperación a la preparación de la segunda parte de dicha publicación;
- "3. Instar a los países miembros de la ALALC que aún no lo hubieren hecho, a acelerar las medidas que sean necesarias para la aplicación de las normas sobre documentación básica uniforme para la recepción y despacho de buques mercantes contenidas en la Resolución 254 (IX) aprobada en la Novena Conferencia de las Partes Contratantes del Tratado de Montevideo".

NOTICIARIO DE FACILITACION

- Una Conferencia Asiática de Transporte, organizada conjuntamente por la Cámara de Comercio Internacional y la Federación Internacional de Expedidores de Carga (FIATA), se llevará a efecto en Nueva Delhi del 10 al 12 de diciembre, con los auspicios del Ministerio de Comercio de la India. Se trata de reunir en un foro a todos los que tienen que ver con el comercio y el transporte de la región: embarcadores, transportistas, expedidores y altos funcionarios de gobierno, considerando que hay una necesidad evidente de definir y llevar a la práctica un programa de transporte multimodal, transporte marítimo y transporte de carga aérea.
- Según voceros autorizados de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), el número exigido de estados (25), cuyas flotas mercantes combinadas constituyen no menos del 50% del

tonelaje de registro bruto de las flotas mundiales, se ha hecho parte de la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar 1974 (SOLAS). En consecuencia, de acuerdo con lo previsto en su artículo X, la Convención entrará en vigencia el 24 de mayo de 1980. (*BIMCO Bulletin* IV-1979.)

- La Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas había recibido al 12 de julio de 1979 las firmas definitivas (f), las ratificaciones (r) o las adhesiones (a) de 43 países, los que en conjunto poseen 12 554 928 toneladas de porte bruto, o el 17.27% del total requerido para que el Código entre en vigor. Entre dichos países figuran nueve de América Latina, enumerados por orden cronológico de incorporación: Chile (f), Venezuela (f), Guatemala (r), México (a), Cuba (a), Costa Rica (r), Perú (a), Honduras (a) y Uruguay (a). (*UNCTAD*, TD/B/C.4/INF.27, 19 julio 1979).



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago—Chile

Unidad de Composición
79-11-2891

00660:FAL
REPRESENTANTE RESIDENTE
PNUD - PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
EL DESARROLLO
APARTADO POSTAL 6719
MEXICO, DF
MEXICO