



## DECIMOCTAVO PERIODO DE SESIONES DE LA CEPAL

Entre el 18 y el 26 de abril la Comisión Económica para América Latina celebrará su decimoctavo período de sesiones en La Paz, Bolivia. En dicha oportunidad la Comisión examinará, entre otras, las siguientes materias, ya incluidas en el temario provisional: el desarrollo económico y social y las relaciones económicas externas de América Latina; la cooperación entre países y regiones en desarrollo, las actividades del sistema de la CEPAL desde el decimoséptimo período de sesiones y el programa de trabajo para el período 1979-1981.

En lo que atañe al sector Transportes, la secretaría informará a la Comisión acerca de los resultados de la Reunión Intergubernamental Preparatoria de un Proyecto de Convención Latinoamericana sobre la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional (CRT), así como sobre los avances logrados en materia de facilitación en cumplimiento de la resolución 356 (XVI). Los delegados examinarán, entre otros, el documento titulado "El papel de la CEPAL en la facilitación del comercio y el transporte" (E/CEPAL/1064), que ha sido especialmente preparado para esta ocasión.

## XI REUNION DEL COMITE TECNICO PERMANENTE DE PUERTOS

El Comité Técnico Permanente de Puertos (CTPP) de la Conferencia Portuaria Interamericana celebró su undécima reunión en Caracas, Venezuela, entre el 5 y el 7 de marzo recién pasado.

De acuerdo con los mandatos de la Quinta Conferencia Portuaria Interamericana, realizada en Guayaquil, Ecuador, en noviembre de 1978, se reestructuró el CTPP como órgano ejecutor de la Conferencia, quedando integrado por los siguientes países: Argentina, Colombia, Costa Rica, Chile, Ecuador, Estados Unidos, Guatemala, México, Perú, República Dominicana y Venezuela.

Las disposiciones de la Conferencia y el reglamento interno del Comité, aprobado en la citada reunión, autorizan el establecimiento de comisiones técnicas para facilitar el cumplimiento de los objetivos, resoluciones, acuerdos y decisiones de la Conferencia. Se resolvió, en consecuencia, establecer dos comisiones permanentes de trabajo: una de administración portuaria y otra de operaciones portuarias.

El CTPP encomendó a las comisiones que se abocaran al estudio de los temas de interés prioritario para los países, en procura de soluciones por medio de la cooperación regional. Los temarios de las comisiones se ajustaron al siguiente detalle:

### Comisión I: Administración portuaria

Presidente Coordinador: Venezuela

- 1.1. Establecimiento de un sistema estadístico y de información uniforme y ágil.  
*Venezuela, Costa Rica y Estados Unidos.*
- 1.2. Programa Interamericano de Capacitación Portuaria. Revisión del Programa de "Puertos Amigos".  
*Perú, Estados Unidos y República Dominicana.*

- 1.3. Repercusión de las mejoras portuarias en los fletes.

*Argentina, México y Venezuela.*

- 1.4. Adaptación de las asociaciones regionales de negociación a las conferencias marítimas.

*México, Costa Rica y Ecuador.*

- 1.5. Elaboración de un proyecto modelo de estructura de la tarificación portuaria.

*Chile, Argentina y Venezuela.*

### Comisión II: Operaciones Portuarias

Presidente Coordinador: Costa Rica

- 2.1. Manual interamericano de seguridad y control portuario: seguridad industrial, física y control ambiental.  
*República Dominicana, Ecuador y Estados Unidos.*

- 2.2. Contaminación de las aguas: formación de centros regionales para controlar la contaminación provocada por siniestros de magnitud.

*Estados Unidos, Costa Rica, Ecuador y Venezuela.*

- 2.3. Congestión portuaria y sobretasas: medios para prevenir, aliviar y corregir la congestión portuaria.

*Costa Rica y Estados Unidos.*

- 2.4. Repercusión del transporte multimodal en los puertos de la región y plan de acción para adaptarlo a esta nueva modalidad de tráfico.

*Ecuador, Chile, Estados Unidos y Venezuela.*

*Nota:* El país cuyo nombre aparece subrayado aceptó la responsabilidad de desarrollar y exponer el tema.

Aún faltan las asignaciones de Colombia y Guatemala, que serán consultados al respecto oportunamente.

## SISTEMA ARMONIZADO DE DESCRIPCION Y CODIFICACION DE MERCANCIAS

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), con sede en Bruselas, a través de su Grupo Ejecutivo de Aduanas, ha acordado en principio recomendar que las administraciones aduaneras empleen el Sistema Armonizado de Descripción y Codificación de Mercancías para identificar los productos e indicar sus aranceles y partidas estadísticas.

El nuevo sistema permitirá cumplir simultáneamente los requisitos de las autoridades aduaneras y satisfará las necesidades de los encargados de las estadísticas relacionadas con el comercio exterior o la producción y de los transportistas y productores.

El Comité del Sistema Armonizado (HSC) fue establecido por el CCA en 1973 y está compuesto por representantes de Australia, Canadá, Checoslovaquia, las Comunidades Europeas, Estados Unidos, Francia, India, Japón y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda, así como del Consejo de Cooperación Aduanera, la Comisión Económica para Europa, el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS), la Organización Internacional de Normalización (ISO), la Organización del Atlántico Norte (NATO), la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), la Conferencia de Organizaciones Europeas de Promoción del Comercio, y la Oficina de Estadística de las Naciones Unidas (UNSO). Sin embargo, el Grupo de Trabajo del Comité está abierto a cualquier país o grupo de países, como asimismo a todos los organismos interesados en el desarrollo del proyecto.

Desde el principio se ha aceptado que el sistema se basará en la Nomenclatura Arancelaria del CCA (más conocida como Nomenclatura de Bruselas) y que, en lo posible, se mantendrá la correlación existente con la Clasificación Uniforme para el Comercio Internacional, Rev.2. En efecto, es fundamental que la estructura de la Nomenclatura del CCA no sea alterada a fin de evitar que se distorsionen sus otros objetivos fundamentales: confiabilidad técnica, exactitud y precisión legal y simplicidad necesaria para que sea accesible a muchos usuarios.

Un subproducto muy importante del trabajo será la completa revisión de la Nomenclatura misma, la primera que se realiza desde 1955. Así, junto con mejorarse el texto, se creará una cantidad de nuevas partidas, con cuatro dígitos, para separar algunos subgrupos de mercancías significativas en el comercio mundial. Por otra parte, se suprimirán ciertas partidas correspondientes a grupos de productos que no merecen seguir figurando separadamente y que se han tornado redundantes. Se entiende que la Nomenclatura revisada contendrá aproximadamente unas 1 200 partidas en vez de las 1 000 de que ahora se compone.

Las posibilidades del Sistema Armonizado en relación con otros sistemas de clasificación (incluso los que suelen aplicarse a las estadísticas industriales o de producción) han sido objeto de estudio por un grupo de trabajo compuesto por expertos en clasificaciones a nivel mundial. Este grupo de expertos ha reconocido que el Sistema Armonizado será probablemente el sistema internacional más claro para des-

cribir productos y que sus categorías detalladas constituirán la piedra fundamental para el desarrollo futuro de muchas clasificaciones.

El Sistema, que se publicará en inglés y francés, estará compuesto de diversos elementos complementarios, a saber: una nomenclatura estructurada, un conjunto de notas explicativas suplementarias, una lista de descriptores de mercancías y un índice alfabético.

La nomenclatura estructurada es un desglose jerarquizado de la Nomenclatura del CCA en subpartidas que permiten identificar separadamente aquellas mercancías o grupos de mercancías que según el HSC tienen suficiente significación en el comercio mundial. Cada subpartida en su nivel más bajo dentro de la estructura se identifica por un subcódigo numérico de dos dígitos dentro del código de partidas de cuatro dígitos de la Nomenclatura de Bruselas. Sobre la base del trabajo realizado hasta ahora, se estima que la nomenclatura estructurada tendrá aproximadamente 4 500 subpartidas.

Se hará una revisión completa de las actuales notas explicativas de la Nomenclatura de Bruselas, en las que se expondrán los cambios que se introducirán y la manera en que serán divididas las partidas, para los efectos de la nomenclatura estructurada.

Uno o más descriptores servirán para definir las mercancías específicas que se clasificarán bajo cada subpartida. Cada descriptor tendrá una referencia cruzada en el código pertinente de la nomenclatura estructurada y de la CUCI, Rev.2.

La idea original era que cada descriptor fuera el común denominador de todas las denominaciones posibles de una determinada mercancía en los distintos sistemas de clasificación de referencia. Sin embargo, la experiencia ha demostrado que el concepto de común denominador no resulta práctico. En algunos casos, las necesidades de los diferentes sistemas nacionales no son compatibles entre sí; en otros, la combinación de los diversos términos daría como resultado descriptores demasiado complejos para su aplicación práctica.

Por ahora, el HSC continuará preparando listas básicas de descriptores de mercancías, lo más actualizadas posible para tomar en cuenta la nomenclatura estructurada a medida que se van aprobando las listas. La meta a largo plazo será extender esta lista para considerar cualquier detalle adicional que puedan querer incorporar los usuarios potenciales. De acuerdo con el avance del trabajo, se cree que la cantidad de descriptores en la lista básica será del orden de los 10 000.

Una vez terminada, la lista de descriptores, ésta proporcionará la base para un índice alfabético confiable en el cual estarán registradas todas las palabras claves usadas en los descriptores y, de ser necesario, también los sinónimos.

Se espera que el Sistema Armonizado de Descripción y Codificación de Mercancías se encuentre completamente terminado y revisado en 1981.

## REFORMAS A LAS OPERACIONES ADUANERAS EN CHILE

A partir del 15 de marzo último, el Gobierno de Chile ha puesto en vigencia el Reglamento de Operaciones Aduaneras, promulgado por decreto ley 2 345 en el *Diario Oficial* del 13 de febrero de 1979, y complementado por la resolución 850 de la Superintendencia de Aduanas, del 10 de marzo de 1979.

De acuerdo con las nuevas disposiciones, se introducen importantes reformas en los procedimientos aduaneros, las

principales de las cuales se transcriben a continuación:

1. Se establece que para la recepción aduanera de los vehículos y mercancías bastará la presentación de los documentos relativos a los pasajeros y la carga que transporten. Se elimina así la concurrencia de funcionarios del Servicio de Aduanas a bordo de las naves, aeronaves y otros medios de transporte, como lo señalaban las normas vigentes;

2. Se dispone que los pasajeros y tripulantes no estarán obligados a declarar por escrito los artículos definidos como equipaje, debiendo en cambio hacerlo cuando se trate de mercancías que no sean efectos personales. El nuevo sistema —basado en el ‘principio de buena fe’— funciona por medio de instalaciones de doble circuito: un disco rojo para quienes tengan mercancías que declarar y un disco verde para los que lleven solamente efectos personales. Esto no obsta para que se apliquen sistemas selectivos de control, como asimismo el cumplimiento de normas de sanidad y seguridad internacionales (control de frutas, drogas, armas, etc.);

3. Se remplace el concepto de ‘solicitud’ por el de ‘declaración’, asumiendo el declarante la responsabilidad que esto implica. Todas las operaciones aduaneras se tramitarán mediante un documento denominado “Declaración”, que en un formato claro y simplificado remplace a la póliza vigente desde hace más de 50 años;

4. Consecuente con el ‘principio de buena fe’ que anima las nuevas disposiciones, el Servicio de Aduanas procederá a practicar aforos selectivos de las mercancías que se declaren en los documentos, procediendo, en los casos que corresponda, a efectuar las denuncias por fraude o contrabando;

5. El aforo se practicará sobre la base de los valores contenidos en la declaración, los que no podrán ser impugnados a menos que se compruebe fehacientemente que no corresponden a los que deben aplicarse según las normas de valorización aduanera; esto implica que el contribuyente es inocente hasta que el Servicio pruebe lo contrario;

6. Con el objeto de simplificar las declaraciones y flexibilizar el pago de gravámenes, se establece que los valores declarados se expresarán directamente en dólares, pudiendo los interesados efectuar el pago ante cualquier banco comercial o en la Tesorería de República en moneda nacional al cambio oficial fijado por el Banco Central de Chile;

7. Las instrucciones contenidas en la resolución 850/79 establecen sistemas para la tramitación anticipada de declaraciones en aquellos casos en que por insuficiencia de los recintos de almacenaje o por la naturaleza de las mercancías, éstas deban ser retiradas en forma inmediata (importaciones de frutas, graneles, explosivos y carga terrestre en general). En estos casos, los interesados podrán tramitar su declaración e incluso pagar los gravámenes antes que las mercancías lleguen al país, de tal forma que cuando ello ocurra puedan ser trasladadas directamente a sus bodegas de depósito mediante la simple presentación de la declaración tramitada en el lugar de su ingreso;

8. Las instrucciones procuran también optimizar la tramitación de las operaciones de exportación. En este sentido, se dispone que los embarques podrán cumplirse directamente con un documento emitido por la empresa transportista denominado “Orden de embarque”, el que —debidamente refrendado por un agente aduanero— se presentará a la Aduana antes de cumplido el embarque para que ésta tome conocimiento de él y proceda a efectuar los controles selectivos que corresponda. Dicha orden será utilizada con posterioridad para confeccionar la Declaración de exportación.

En general, se ha procurado que los nuevos documentos consignen sólo aquella información indispensable para el manejo computacional de las operaciones y la información estadística.

Las nuevas medidas que simplifican la tramitación de las operaciones aduaneras en Chile harán posible eliminar una serie de molestias a los pasajeros y embarcadores y ahorrar esfuerzo innecesario a los funcionarios de Aduanas. Asimismo, permitirán agilizar las importaciones y exportaciones dado que se acortarán los plazos de las tramitaciones y se reducirá considerablemente su costo.

## IX REUNION DE LA COMISION ASESORA DE TRANSPORTE DE LA ALALC

La Secretaría Ejecutiva de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio ha convocado a la Comisión Asesora de Transporte (CAT) para que celebre su novena reunión en la sede de la ALALC, entre los días 7 y 12 de mayo de 1979.

El temario provisional comprende las siguientes materias:

1. Informe de la Secretaría sobre lo obrado desde la octava reunión de la CAT con respecto a las recomendaciones formuladas en la misma.

2. Convenio Multilateral de Transporte Internacional por Carretera entre los países de la ALALC. Análisis del anteproyecto de la secretaría de la ALALC.

3. Leyes de reserva de cargas y de promoción de las mari-

nas mercantes nacionales. Evaluación y análisis de los resultados obtenidos de su aplicación. Posibilidades de unificación de criterios legislativos básicos.

4. Convención Internacional sobre Transporte de Mercancías por Mar. Análisis de lo resuelto en la última reunión de Hamburgo, convocada por la UNCTAD. Criterios convenientes para una posición latinoamericana al respecto.

5. Convención Latinoamericana sobre Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Terrestre Internacional. Análisis del proyecto elaborado por la CEPAL en la reunión de expertos realizada en Santiago, y posibilidades de aprobación por parte de los respectivos Gobiernos.

6. Evaluación y análisis del desenvolvimiento del transporte fluvial entre los países de la ALALC.

## QUINTA REUNION DE EXPERTOS EN DOBLE TRIBUTACION INTERNACIONAL DE LA ALALC

Entre el 11 y el 15 de diciembre de 1978 se realizó en Montevideo la Quinta Reunión de Expertos en Doble Tributación Internacional de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, destinada a examinar los “criterios técnicos aplicables para atribuir la potestad tributaria en convenios celebrados entre países de la ALALC”, sobre la base de un estudio técnico elaborado por la secretaría.

Dicho estudio fue aprobado con algunas modificaciones, encomendándose a la secretaría la elaboración de una nueva versión que recoja las observaciones formuladas, la cual deberá ser sometida a la consideración de los Directores de tributación interna en su próxima reunión.

Entre los artículos del proyecto de Convenio que fueron aprobados, resultará de interés para nuestros lectores el artículo decimonoveno, que se transcribe a continuación:

“Artículo 19º. Beneficios de empresas de transporte internacional. Las rentas obtenidas por empresas de transporte a raíz del tráfico internacional que desarrollan, sólo podrán ser gravadas por el Estado contratante en cuyo territorio se encuentre ubicada la dirección efectiva de la empresa, ubicación que se establecerá teniendo en cuenta índices tales como la sede o asiento de los negocios de la empresa o su domicilio real”.

## NOTICIARIO DE FACILITACION

- La Undécima Conferencia de la Asociación Internacional de Puertos (*International Association of Ports and Harbors, IAPH*), que tiene su sede en Tokio, se celebrará en mayo de 1979 en Le Havre, Francia. En ella, se abordarán los siguientes temas: desarrollo portuario internacional; contenerización, gabarras y barcos de autotransbordo; grandes barcos, y relaciones con la comunidad.
- La Unión Internacional de Aseguradores Marítimos (*International Union of Marine Insurance*), institución fundada en 1874, con asiento en Zurich, Suiza, que tiene asociaciones miembros en 48 países, ha publicado la tercera edición del folleto titulado *Recomendaciones sobre prevención de pérdida de cargas (Cargo Loss Prevention Recommendations)*. Dicho folleto está dirigido a embarcadores, consignatarios, transportistas marítimos, operadores de puertos y terminales, operadores de terminales aéreos y aseguradores marítimos y

contiene una sección especial dedicada a la prevención de las pérdidas de carga en contenedores. El folleto, en inglés, es distribuido por International Insurance Monitor, 150 West 28th. Street, New York, N.Y. 10001.

- Hasta el 28 de noviembre de 1978, fecha en que se ha recibido la última información de la UNCTAD, 33 países habían formalizado sus firmas definitivas, ratificaciones o adhesiones a la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas. Entre dichos países se cuentan siete de América Latina: Chile y Venezuela, que formalizaron sus firmas definitivas; Guatemala y Costa Rica que ratificaron la Convención, y Cuba, México y Perú, que enviaron sus adhesiones. Si bien se ha reunido ya el número necesario de Estados para que la Convención pueda entrar en vigor (no menos de 24), no se ha alcanzado aún el *quórum* de tonelaje exigido (25% del tonelaje mundial). (UNCTAD, Comisión del Transporte Marítimo, TD/B/C.4/Inf.24, 24 de noviembre de 1978.)

## HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- Perú ratificó el 15 de enero último el Convenio Interamericano para Facilitar el Transporte Acuático Internacional, más conocido como Convenio de Mar del Plata. Perú es el noveno país que ratifica el documento, en el cual se establecen las normas y los métodos recomendados para simplificar y racionalizar las formalidades, exigencias de documentación y tramitaciones relacionadas con el arribo y zarpe de naves mercantes. Los ocho países que anteriormente habían ratificado el Convenio de Mar del Plata son: Colombia, Costa Rica, Chile, México, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay. Otros cinco países han firmado el documento, pero mantienen pendiente su ratificación. El Convenio entrará en vigor el trigésimo día siguiente a la fecha de depósito del undécimo instrumento de ratifi-

cación o de adhesión. (Organización de los Estados Americanos, Secretaría General, Washington, D.C., Departamento de Información Pública, C-8/79, 15 de enero de 1979.)

- El Servicio de Aduanas de los Estados Unidos ha dado a conocer las normas destinadas a reglamentar los cambios introducidos en los procedimientos aduaneros en virtud de la Ley de Reforma y Simplificación del Procedimiento Aduanero de 1978 (PL 95-410). La ley allana el camino a la introducción de un Sistema de Procesamiento Automatizado de Mercancías (SPAM), que acelerará los despachos de aduana y simplificará los trámites. Las normas propuestas figuran en la edición del *Federal Register* del 29 de noviembre de 1978.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y  
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D  
Santiago-Chile

Unidad de Composición  
79-3-724  
(Offset)

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

