



APLICACION DEL CONVENIO TIR EN LOS PAISES DEL CONO SUR

Durante los días 27 al 29 de junio se reunieron en Buenos Aires los representantes de los organismos de aplicación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, para estudiar la conveniencia de adherirse al Convenio Aduanero Relativo al Transporte Internacional de Mercancías al Amparo de los Cuadernos TIR (Convenio TIR), elaborado en Ginebra, en 1975. La reunión había sido convocada por el Gobierno de la República Argentina, de conformidad con lo acordado en la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur de América, celebrada en Cochabamba, Bolivia del 28 de mayo al 2 de junio de 1979. Asistieron delegados de los siete países —Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay—, así como de la ALALC, el Banco Mundial, BID-INTAL, la CEPAL, la ALAF y la ALATAC. Como invitados especiales, concurrieron personeros de la Unión Internacional de Transporte Carretero (IRU), de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, y del Programa Especial de la UNCTAD para la Facilitación del Comercio Exterior (FALPRO), quienes actuaron de relatores para dar a conocer diversos aspectos del Convenio TIR.

Como es sabido, el Convenio TIR (de su sigla en francés *Transport International par Route*) se aplica a los transportes de mercancías efectuados sin manipulación intermedia de la carga, a través de una o varias fronteras, desde una aduana de salida de una Parte Contratante hasta una aduana de destino de otra o de la misma Parte Contratante, en vehículos de transporte seguros o en contenedores, siempre que los derechos e impuestos de aduanas en juego estén debidamente avalados por una garantía de validez internacional, y que estos movimientos de mercancías se efectúen al amparo del cuaderno TIR. Las mercancías transportadas con arreglo al procedimiento TIR no están sujetas al pago o al depósito de los derechos e impuestos de importación o exportación en las aduanas de tránsito, así como, por lo general, tampoco son sometidas a inspección en dichas aduanas si van en vehículos precintados de transporte por carretera o en contenedores. El Convenio TIR ha previsto el principio de la responsabilidad mancomunada y solidaria entre transportista por carretera o multimodal y de la asociación habilitada para expedir los cuadernos TIR que le sirva de garante, la cual se comprometerá a pagar los derechos e impuestos aduaneros correspondientes, en caso que se registre alguna irregularidad en relación con la operación TIR.

“Expresar su coincidencia respecto a la importancia que tiene el sistema creado por el Convenio TIR para facilitar el tráfico internacional de cargas;

“Señalar que su adopción importa asimismo decidir sobre aspectos colaterales del Convenio de especial trascendencia, como son, entre otros, la facilitación aduanera del transporte mediante contenedores y el régimen de seguros;

“Reconocer que el tema específico del sistema TIR es primordialmente aduanero y que, en consecuencia, son los organismos competentes en esta materia los que deberán pronunciarse especialmente sobre la conveniencia de una eventual adhesión al sistema;

“Destacar que, en definitiva, una decisión sobre adhesión al TIR es privativa de cada país, pero que resultará altamente beneficioso un pronunciamiento colectivo de los países del Cono Sur sobre el particular;

“Aprobar el programa de trabajo para las reuniones nacionales a realizar con la colaboración de los organismos internacionales interesados;

“Recibir con complacencia el anuncio por parte de CEPAL de la realización de un estudio sobre la significación del sistema del Convenio TIR para América Latina y solicitar que el mismo esté terminado para la próxima reunión de expertos preparatoria de la IX Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur”¹.

En el programa de trabajo se contempla la realización de seminarios en que se analizarán las condiciones bajo las cuales podrá ser utilizado el sistema TIR. Estos seminarios, que serán preparados y organizados con la colaboración de la CEPAL y la IRU, se llevarán a efecto en el curso del presente año en Lima, La Paz, Santiago, Buenos Aires, Montevideo, Asunción y Río de Janeiro.

Mientras tanto, la CEPAL está preparando la documentación básica para dichos seminarios y elaborando un proyecto de manual sobre el empleo del sistema TIR para que pueda ser utilizado por las aduanas y el personal de transporte terrestre.

Indudablemente, la adopción del Convenio TIR se traducirá en una utilización más racional de la infraestructura del transporte terrestre en los países del Cono Sur de América.

¹Resolución aprobada por el Comité de Asesoramiento de la CEPAL en su Reunión de Expertos sobre el Transporte Internacional de Mercancías, Buenos Aires, 1979.

MANUAL DE DOCUMENTACION NAVIERA

Acaba de aparecer el *Manual de documentación naviera para los puertos de América Latina*, preparado por el Programa de Transporte OEA/CEPAL en un proyecto conjunto con la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) a que se hizo referencia en el *Boletín FAL* Nº 20. El atraso en su publicación se debe a que a él se han incorporado los puertos de Centroamérica.

Esta primera parte del *Manual* comprende los requisitos en materia de documentación naviera y formalidades consulares que deben cumplir las naves que atienden el tráfico internacional en los puertos sudamericanos de Colombia, Chile, Ecuador, Perú y Venezuela y en los puertos centroamericanos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua. En la segunda parte, se publicará la información correspondiente a Argentina,

Brasil, Paraguay y Uruguay y más adelante, la de México, Panamá y el Caribe.

La publicación se refiere tanto a los documentos exigibles en la recepción y despacho de naves de comercio exterior —de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Mar del Plata y en la Resolución 254 (IX) de la ALALC— como a los demás formularios que deben presentar los buques mercantes en los puertos latinoamericanos a las autoridades y a las empresas portuarias.

De conformidad con el acuerdo entre la CEPAL y ALAMAR, este organismo empresarial se ha comprometido a actualizar el *Manual*, en el sentido de publicar y distribuir oportunamente los suplementos y correcciones que sea necesario introducir a las versiones originales. Las suscripciones pueden solicitarse a la Vicepresidencia Ejecutiva de ALAMAR, Casilla de Correos 767, Montevideo, Uruguay.

REUNION DE TRANSPORTISTAS CENTROAMERICANOS

Por invitación de la SIECA, un grupo de transportistas centroamericanos se congregó en la Ciudad de Guatemala, los días 12 y 13 de marzo, en la Reunión Regional sobre Transporte de Carga Intracentroamericana, a fin de intercambiar opiniones en torno al estado actual y las perspectivas de este importante sector, vital para el Mercado Común Centroamericano. Participaron en este encuentro representantes de las asociaciones de transportistas y empresarios de carga de los cinco países de la subregión, incluidos los directivos de diferentes entidades gremiales.

La SIECA presentó a la consideración de la reunión el documento titulado "Apreciaciones sobre la situación de los servicios de transporte de carga por carretera en Centroamérica".

Entre las principales recomendaciones aprobadas resultan de interés para nuestros lectores las siguientes:

- que los Gobiernos de la región promuevan el transporte intercentroamericano de carga por medio del establecimiento de un marco legal efectivo que facilite, regule y fomente el desarrollo de las empresas genuinamente centroamericanas en ese importante sector;
- que a la mayor brevedad, los Gobiernos de la región pongan en vigor las disposiciones contenidas en la resolución 2-78 aprobada en la XVIII Reunión de Vice-ministros de Economía de Centroamérica, a fin de resolver en parte las dificultades que actualmente enfrenta el transporte de carga intercentroamericano en los puestos fronterizos;
- que la SIECA estudie y recomiende a los Gobiernos la adopción de disposiciones para regular el concepto de

"tratamiento nacional" que debe darse a las empresas de transporte de los países del área;

- que se emitan disposiciones regionales para que dentro del sistema intermodal internacional, el transporte terrestre en territorio centroamericano se lleve a cabo de manera exclusiva por empresas genuinamente centroamericanas, mediante libre contratación entre los usuarios y los transportistas terrestres;
- que se establezcan cuanto antes nuevos límites a los pesos y dimensiones de los vehículos, uniformes en todos los países y que se ajusten a los requisitos actuales de los servicios de transporte de carga, teniendo en cuenta las condiciones de la infraestructura de carreteras;
- que los Gobiernos estudien las medidas tendientes a constituir un mercado común de servicios de transporte, que goce de garantías suficientes para su desarrollo;
- que se promueva el fortalecimiento de la Federación Centroamericana de Asociaciones de Transporte, como entidad regional de carácter privado que agrupe y represente al sector empresarial del transporte intercentroamericano de carga, y que ésta sea reconocida por los Gobiernos;
- que los Organos de Integración creen una comisión de transporte intercentroamericano, como organismo técnico consultivo destinado a asesorar a los Ministros de Economía en materias relacionadas con el transporte. Dicha comisión debería celebrar reuniones conjuntas con la Federación Centroamericana de Asociaciones de Transporte.

DOCUMENTACION PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS

Entre las recomendaciones aprobadas por el Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE), en 1978 —la mayoría de las cuales fueron comentadas en anteriores ediciones del *Boletín FAL*— figura la número 11, que se refiere a la documentación para el transporte internacional de mercancías peligrosas.

El Grupo de Trabajo consideró que al simplificar la documentación y los procedimientos en la materia, se podía incrementar la seguridad del personal que manipula las

ciás y en la preparación y recepción de documentos, y disminuir los gastos administrativos y de documentación. La recomendación está dividida en dos partes, relativas a la información exigida y a la documentación, respectivamente.

En cuanto al primer aspecto, se establece: a) que se debería armonizar la información general que hay que facilitar en los documentos referentes a las mercancías peligrosas, tanto en lo que respecta a los diferentes modos de transporte como a las diversas partes que intervienen en el transporte; b) que la información necesaria para clasificar la

sustancia u objeto según la lista de las Naciones Unidas y el punto de inflamación (cuando proceda); c) que se debería elaborar un texto único para la declaración de mercancías peligrosas, y d) que se debería proporcionar información sistematizada para casos de emergencia durante el transporte.

En lo que atañe a la documentación, se recomienda: a) que la declaración de mercancías peligrosas debería incorporarse a un documento existente de transporte o manipulación, o combinarse con ese documento; b) que cuando se utilicen formularios especiales para las declaraciones, éstos deberían ajustarse al formulario normalizado que figura en la recomendación; c) que los reglamentos y convenios no deberían excluir la transmisión de información sobre mercancías peligrosas por procedimientos electrónicos u otros medios automáticos por lo que, si fuere necesario,

CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ABREVIADO

A partir de abril de 1979, ha sido introducido en el Reino Unido un conocimiento de embarque abreviado, que reemplaza al tradicional formulario usado desde hace siglos por las empresas navieras. Se trata del *Common Short Form Bill of Lading* (conocimiento de embarque abreviado), preparado conjuntamente por el Consejo General Británico de Transporte Marítimo y la Junta para la Simplificación de los Procedimientos de Comercio Internacional (SITPRO). Este documento es idéntico en términos legales y prácticos a los conocimientos de embarque habituales, pero es más sencillo y está normalizado conforme al formulario clave de las Naciones Unidas (UN Layout Key)¹ para los documentos que se emplean en el comercio internacional.

El conocimiento abreviado servirá para cubrir cualquier embarque, incluso los embarques bajo conocimiento directo y de contenedores, pero no se aplicará al transporte combinado. Es un documento negociable por el cual se mantienen inalterables los procedimientos de presentación y registro que rigen para el conocimiento de embarque normal. Sin embargo, en vez de llevar impreso al reverso un cúmulo de información en caracteres pequeños —que le ha dado al conocimiento de embarque la fama de ser el documento

deberían modificarse para tener en cuenta esa posibilidad, y d) que una declaración de mercancías peligrosas proporcionada para un modo de transporte debería ser válida para los modos de transporte subsiguientes en las operaciones de transporte multimodal y combinado.

El texto de la recomendación —en que figura el modelo de declaración de mercancías peligrosas, normalizado conforme al formulario clave de las Naciones Unidas (*UN Layout Key*)— aparece en el documento TD/B/FAL/INF. 53, y puede solicitarse a la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, División de Comercio y Tecnología, Palacio de las Naciones, CH-1211 Ginebra 10, Suiza, o a FALPRO, Programa Especial de Facilitación del Comercio, UNCTAD, Palacio de las Naciones, CH-1211 Ginebra 10, Suiza.

más antiguo y menos leído en el comercio internacional— el conocimiento abreviado contiene en su anverso una pequeña cláusula resumen en que figuran las reglas comunes a todos los transportistas marítimos que tienen pleno valor legal. El formulario ha sido aprobado por el Servicio de Aduanas y demás autoridades de Gran Bretaña y cuenta además con el apoyo de los organismos aseguradores de ese país.

Se espera que esta oportunidad de normalizar el conocimiento de embarque sea aprovechada por otros países, como lo han propiciado diversas comisiones nacionales de simplificación y ciertos organismos internacionales, como la Cámara de Comercio Internacional y en especial la BIMCO (The Baltic and International Maritime Conference), que en noviembre de 1978 había adoptado el documento *BIMCO Blank Back Form of Liner Bill of Lading* (Conocimiento de embarque BIMCO con reverso en blanco para buques de línea).

¹Véase el modelo y los detalles de este formulario clave en el *Boletín FAL*, N° 5, abril de 1976.

SIMPLIFICACION DE REQUISITOS ADUANEROS EN FACTURAS CONSULARES

El Consejo de Cooperación Aduanera, por resolución del 16 de mayo de 1979, ha recomendado a los Estados miembros:

- 1) que acepten las facturas comerciales elaboradas por cualquier proceso, por ejemplo, el método de una tirada ("*one-run method*"), en los casos en que se exija la presentación de la factura comercial para el despacho de mercancías, y
- 2) que se abstengan de exigir la firma, para fines aduaneros,

en las facturas comerciales presentadas para respaldar una declaración de mercancías.

Estas medidas han sido adoptadas a fin de facilitar el comercio internacional, haciendo posible el empleo de métodos modernos de reproducción y transmisión de datos y por considerarse, entre otras cosas, que la firma de una factura comercial no ofrece a la aduana ninguna garantía especial de exactitud.

TRANSPORT NEWSLETTER

La publicación de las Naciones Unidas titulada *Transport Newsletter*, a que hicieramos referencia en el *Boletín FAL* N° 19, de noviembre de 1978, ha editado su segundo volumen semestral, correspondiente a junio de 1979. Este número viene dedicado especialmente a las organizaciones no gubernamentales en el campo de los transportes. Estas organizaciones tienen carácter consultivo ante el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas (ECOSOC), organismos especializados y otras entidades de las Naciones Unidas.

La citada publicación contiene la descripción de 19 orga-

antecedentes y objetivos, número de miembros, programas de trabajo y publicaciones.

A parte de esta valiosa información, *Transport Newsletter* trae dos artículos importantes para los interesados en transporte marítimo: El primero se relaciona con la posible solución a los problemas de congestión portuaria a través de la creación de islas artificiales para la recepción de buques de gran calado. El otro artículo se refiere al UNCTAD SHIPASSIST, un servicio de información para la asistencia técnica en materia de transporte marítimo y puertos a los países en desarrollo, establecido por la UNCTAD de con-

NOTICARIO DE FACILITACION

- La Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO) ha publicado recientemente, entre otras, una nueva edición en español, inglés y francés, de la *Convención sobre Facilitación del Tráfico Marítimo Internacional*, que contiene las modificaciones al anexo que entraron en vigencia el 31 de julio de 1978, las resoluciones aprobadas por la Conferencia Internacional sobre Facilitación en materia de Viajes y Transporte Marítimo, 1965, y el texto reformado del artículo VII de la Convención, aprobado en noviembre de 1972 pero que aún no entra en vigor. También se encuentran a la venta el folleto *The IMCO/ILO Guidelines for Training in the Packaging of Cargo in Freight Containers*, en inglés y francés, y *The Standard Marine Navigational Vocabulary*, en inglés, destinado a normalizar el lenguaje empleado en las comunicaciones marítimas. Ambas publicaciones pueden solicitarse a: Publications Section, IMCO, 101-104 Piccadilly, London W1V OAE.
- La Cámara Internacional de Comercio (ICC) ha anunciado para el presente año la publicación en español de su *International Guide to Documentary Credit Operations*, cuyas ediciones en inglés y francés acaban de

aparecer, como publicación ICC 305. Según la ICC, dos factores primordiales determinan el valor de la *Guía* para cientos de miles de personas relacionadas directa o indirectamente con la documentación relativa al comercio internacional: simplicidad y potestad internacional. La simplicidad, porque los diversos aspectos de cada operación crediticia están descritos en términos sencillos tanto desde el punto de vista del comprador como del vendedor. La potestad internacional, porque la *Guía* de la ICC puede ser utilizada por todos los bancos y los ejecutivos del comercio internacional, en todos los países.

- Los días 4, 5 y 6 de octubre del año en curso se realizará en Bogotá la Novena Asamblea General del Consejo Colombiano de Usuarios de Transporte (CUTMA). Simultáneamente se celebrará un Seminario Andino sobre Transporte de Carga y se convocará a la Primera Convención de Consejos de Usuarios Latinoamericanos. El principal objetivo de esta última será sentar las bases y decidir la creación de la Federación Interamericana de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional.

HECHOS QUE CAUSAN SATISFACCION

- El 5 de julio de 1979, el Gobierno de Bolivia dictó el Decreto Ley N° 16 726 por el cual se autoriza a la Administración Autónoma de Almacenes Aduaneros (AADAA) a emitir en sus oficinas centrales de La Paz, la planilla de gastos de puerto, y se dispone que los manifiestos de carga se confeccionen en formularios de papel no valorado, semejantes a los actualmente en uso. Se establece además que los valores respectivos en destino serán cobrados por la AADAA. Según rezan los considerandos del decreto ley en referencia, el reembarque de mercaderías en los puertos de tránsito de Arica, Antofagasta, Mollendo y Rosario con destino a las Aduanas de Bolivia, daba lugar a que intervinieran

diferentes reparticiones en la emisión y trámites de los manifiestos de carga y planillas de gastos, documentos que debían ser legalizados en los Consulados, "provocando gastos y costos innecesarios al país, dando lugar a que la mercadería llegue a destino con mucha demora y sin la correspondiente documentación, y perjudicando el despacho aduanero". La supresión de la intervención consular en la documentación que ampara las mercaderías de tránsito es un importante avance en la simplificación de los procedimientos del comercio internacional de Bolivia y viene a concretar los esfuerzos desplegados por la AADAA desde la implantación del Sistema Integrado de Transporte (SIT), en 1975.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago-Chile

Unidad de Composición
79-8-1952
(Offset)

IMPRESOS
VIA AEREA

REPRESANTANTE RESIDENTE
PNUD - PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
EL DESARROLLO
APARTADO POSTAL 6719
MEXICO, DF

00660:FAL

