

NACIONES UNIDAS

CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



GENERAL

E/CN.12/912/Rev.1/Add.1  
30 de marzo de 1972

ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLES

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA

EL DESARROLLO LATINOAMERICANO Y LA CONFERENCIA NACIONES UNIDAS/  
OCMI SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN CONTENEDORES -  
MEMORANDUM N° 1 RELATIVO A LA DOCUMENTACION MAS  
RECIENTE, LOS ACONTECIMIENTOS ACTUALES Y LAS  
MEDIDAS INMEDIATAS PROPUESTAS

72-4-659



1. En la Reunión del Grupo Preparatorio Intergubernamental efectuada en Nueva York (14 al 18 de febrero de 1972) se preparó un nuevo temario provisional para la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores (Anexo I). Los delegados y observadores de los países latinoamericanos asistentes a la reunión (Argentina, Brasil y México enviaron delegados; Colombia y Cuba, observadores) utilizaron como documento básico de referencia para los debates un documento de trabajo presentado por el Brasil (Anexo II). En la preparación del documento colaboraron representantes de los países mencionados y de otros países. Los países en desarrollo en general estuvieron de acuerdo en que el proyecto de resolución sobre la Convención TCM<sup>1/</sup> presentada por la Comisión Especial de Coordinación Latinoamericana (CECLA) y aprobadas en la reunión del Grupo de los "77" (Lima, noviembre de 1971) debería servir de base común de referencia y en general coincidieron en no dar favorable acogida a las propuestas de aprobar una Convención TCM en la Conferencia que se celebrará en noviembre de 1972.
2. Con arreglo al nuevo temario provisional, se aplazó la adopción de la decisión de incluir la Convención TCM en el temario. La Secretaría de las Naciones Unidas cree que en mayo se podrá distribuir el estudio que está preparando sobre las repercusiones económicas de la Convención TCM, en especial para los países en desarrollo. Algunos países en desarrollo temen que no dispondrán de tiempo suficiente para examinar ese estudio y dar a conocer sus puntos de vista a las comisiones económicas regionales de modo que éstas puedan informar al Consejo Económico y Social en julio si el proyecto de Convención y las propuestas optativas están listas para ser sometidas a la consideración internacional (según se indica en el párrafo 8 de la parte dispositiva de la Resolución 1568 (L) del 10 de mayo de 1971, del ECOSOC). Varios países desarrollados sugirieron que la decisión de incluir o excluir la Convención TCM podría adoptarse posteriormente, e incluso en la Conferencia misma, pero algunos países en desarrollo temen que en ese

---

<sup>1/</sup> Véase CEPAL, El desarrollo latinoamericano y la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el transporte internacional en contenedores, E/CN.12/912/Rev.1, Anexo II.

caso no dispondrían de tiempo suficiente para consolidar sus puntos de vista respecto de la Convención. Indudablemente en ese caso no podrían preparar y dar a conocer sus proposiciones o sugerencias para enmendar el proyecto de Convención antes del 15 de mayo de 1972, según se solicita en la documentación de la Conferencia (E/CONF.59/17, párrafo 4).

3. Para los países latinoamericanos es muy importante, que se dé a conocer cuanto antes el proyecto de Convención TCM, de modo que los sectores económicos de los países sobre los cuales la Convención pudiera tener repercusiones importantes estén preparados para examinar entre mayo y julio el estudio sobre las repercusiones económicas de la Convención TCM y dar a conocer a los gobiernos sus opiniones fundadas sobre el proyecto mismo de la Convención. Durante este período se intentará **consolidar** en la esfera subregional los puntos de vistas de los gobiernos.

4. Las empresas de transporte latinoamericanas han mostrado gran interés por el proyecto de Convención TCM. Les ha interesado principalmente la posible repercusión de la Convención sobre la elección de la ruta del movimiento de la carga y sobre la capacidad de las instituciones de los países en desarrollo para competir efectivamente como empresarios de transporte combinado. Los aseguradores se han mostrado preocupados recientemente por las modificaciones de los sistemas de seguro del transporte, especialmente en relación con la posible disminución de la importancia del seguro general de carga entre los seguros de transporte. Además, los remitentes, o usuarios, han manifestado preocupación por la posibilidad de que aumenten las primas correspondientes a su seguro total; de que se invoque efectivamente la responsabilidad del empresario de transporte combinado para cubrir sólo un porcentaje reducido de la totalidad de la pérdida y los daños; que se interrumpa la relación contractual directa entre el usuario y el transportista en desmedro de los beneficios que los usuarios obtienen de esta relación; y que la Convención no proteja adecuadamente al usuario de las transacciones fraudulentas o irresponsables realizadas por los empresarios de transporte combinado (ETC's) cuando estos suscriben contratos con los transportistas y presentan reclamaciones contra

/ellos. Los

ellos. Los organismos gubernamentales han manifestado su preocupación respecto de las repercusiones de ese sistema sobre su capacidad para regular efectivamente las actividades de los transportistas y a los agentes de transporte; sobre el robustecimiento o debilitamiento de las relaciones existentes de poderío económico entre los compradores y vendedores de mercancías; y sobre los controles ejercidos sobre los documentos negociables. Cada uno de los posibles efectos mencionados en este párrafo podría tener importantes repercusiones sobre el balance de pagos.<sup>2/</sup>

5. El ETC existe como institución, sin el respaldo político y jurídico de la Convención TCM. Parecería que los países en desarrollo que se oponen a que se adopte la versión actual de la Convención rechazan en realidad una idea que ya se está aplicando en la práctica, y que algunos países desarrollados podrían fácilmente aprobar un documento jurídico (es decir, la Convención TCM) aplicable a las actividades de sus armadores sin tener en cuenta el punto de vista de los países en desarrollo. Ante este parecer se ha sugerido que los países en desarrollo no desean dar apoyo internacional político y jurídico a un concepto que puede ser perjudicial a sus intereses, ni a un documento que parece adolecer de deficiencias básicas como documento de referencia en litigios relativos a contenedores. Cuando se prepara un documento de esta índole de aplicación global, estos países preferirían no discutir los refinamientos jurídicos o técnicos de un proyecto de convención sino el marco de referencia para la elaboración de ese documento. La conducta y las responsabilidades del ETC en un país en desarrollo se indicarían claramente en los acuerdos diplomáticos internacionales iniciales respecto de esta institución.

6. Los países en desarrollo, quizá no desean brindar apoyo a un documento que da respaldo internacional político y jurídico a una institución en cuya creación no se han tenido en cuenta sus intereses.

---

<sup>2/</sup> La Comisión Económica para América Latina preparará un addendum en que se examinarán estos temas con más detenimiento y que se dará a conocer al mismo tiempo que el estudio sobre las repercusiones económicas de la Convención TCM.

Por el contrario, quizá deseen modificar sustancialmente la institución, en el momento que recibe sanción legal, en condiciones que sean más favorables a su capacidad real para imponerle controles. Por ejemplo, algunos latinoamericanos han sugerido que se exija que el ETC sea un empresario de transporte autorizado para desarrollar sus actividades en los países en desarrollo de cuyo transporte se ocupa, partiendo de la base que los transportistas puedan ser controlados eficazmente por los países en desarrollo. Por otra parte, los países en desarrollo pueden preferir que sus propios organismos de exportación estatales se organicen ateniéndose a las disposiciones del ETC, y se ocupen del arreglo del transporte internacional intermodal de puerta a puerta.

7. Los países en desarrollo no necesitan esperar que se decida incluir o excluir el proyecto de Convención TCM del temario de la Conferencia antes de adoptar medidas sobre esta materia. Con arreglo al nuevo temario provisional, presentado por el Grupo Preparatorio Intergubernamental, pueden proponer directrices para una posible convención para el transporte internacional combinado de mercaderías teniendo presente sus posibilidades en materia de una política de transporte respecto del uso de contenedores y el deseo de establecer un régimen adecuado de responsabilidad y documentación. En efecto, estas pautas podrían presentarse en la Conferencia NU/OCMI, como marco de referencia para los trabajos jurídicos futuros sobre la materia. El representante de un país en desarrollo sugirió que el tercer período de sesiones de la UNCTAD realizado en Santiago de Chile (abril y mayo de 1972) podría brindar una oportunidad adecuada para iniciar las acciones en este campo. Es importante, sobre todo desde el punto de vista expresado por algunos países en desarrollo no latinoamericanos, demostrar a los países desarrollados que no se ha desechado la idea de establecer una convención global sobre esta materia, y que se puede realizar un trabajo serio en el futuro incluso ateniéndose a un calendario preestablecido. Existe el temor de que algunos países desarrollados considerarán ventajoso suscribir una convención sin tener en cuenta el punto de vista de los demás.

8. El campo de aplicación del proyecto de Convención TCM no está claramente definido. Los países latinoamericanos quizá deseen prestar especial atención a la inclusión o exclusión de las actividades de transporte inculcadas con el sistema LASH, en que las barcazas se emplean tanto en el transporte fluvial interior como en el marítimo, según disposiciones de la Convención. Se proyecta introducir este año el servicio del transporte LASH en la costa occidental de América del Sur y en el Caribe y en 1973 en la costa oriental de Sudamérica (véase E/CONF.59/17, párrafos 21-25).

9. A continuación se indican los nuevos documentos que se han preparado para la conferencia en relación con los proyectos de convención sobre seguridad y cuestiones aduaneras, y sobre los demás temas que figuraban en el primer temario provisional de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI respecto de los cuales no se han preparado proyectos de convención para su presentación a la Conferencia.

- a) Normas de seguridad, incluso los resultados de la Segunda Reunión Conjunta CEPE/OCMI para examinar el proyecto de "Convención Internacional sobre la Seguridad del Transporte Intermodal en Contenedores" (E/CONF.59/13 y E/CONF.59/13/Add.1).
- b) Cuestiones aduaneras, incluso un proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores (E/CONF.59/16 y E/CONF.59/16/Add.1).
- c) Normalización de dimensiones y pesos (E/CONF.59/11 y E/CONF.59/11/Add.1).
- d) Inspección, comprobación y certificación de contenedores (E/CONF.59/14).
- e) Identificación y marcas (E/CONF.59/15).
- f) Otras cuestiones relativas a la facilitación de los trámites (E/CONF.59/10 y E/CONF.59/10/Add.1).
- g) Documentos (E/CONF.59/12 y E/CONF.59/12/Add.1).

La mayoría de los nuevos documentos contienen resúmenes de los comentarios de países y organizaciones. Continúa siendo válido el examen sobre las repercusiones de estas convenciones y disposiciones para

América Latina que figura en el documento preparado por la CEPAL (E/CN.12/912/Rev.1, capítulos 3 y 4).

10. En lo que se refiere a los proyectos de convención sobre normas de seguridad y cuestiones aduaneras, parece haber consenso en que deberían considerarse las repercusiones de estas convenciones para los países en desarrollo. El documento de trabajo presentado por el Brasil formula algunas sugerencias importantes al respecto (véase el anexo II, párrafos 4 y 5). Entre ellas son la definición de la nacionalidad del contenedor, las relaciones entre la Convención ITI y el proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores, la compatibilidad entre los procedimientos para enmendar las cláusulas "técnicas" de las convenciones, y los procedimientos para la inspección, comprobación, certificación y negativa de certificación de los contenedores.

11. Se ha empezado ahora a prestar mucha atención al problema de la nacionalidad de los contenedores. La expresión "nacionalidad" no figura en el Proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores, pero se define implícitamente ese concepto en el inciso 2 del Artículo 3. Los Estados Unidos han señalado los efectos adversos que podría tener la interpretación que algunos países dan a la actual definición para los países que deseen manufacturar contenedores para empresarios que desarrollan sus actividades en otros países (E/CONF.59/16, párrafo 9 a 11). Asimismo, los países latinoamericanos pueden querer asegurar que se otorgue un tratamiento más liberal a los contenedores pertenecientes a consorcios multinacionales públicos o privados, en los cuales participan. Así, los países del Grupo Andino pueden querer conceder admisión temporal a los contenedores de otros países miembros del Grupo en condiciones diferentes a las aplicadas a los contenedores de "nacionalidad" extrarregional. Podrían querer restringir la circulación de contenedores de nacionalidad extrarregional a las condiciones aplicables si se considerara toda la región como una sola "nación", estimulando así el uso de contenedores regionales para el tráfico regional. El artículo 16 parecería favorecer esta forma de proceder pero conviene considerar desde este punto de vista todas las enmiendas propuestas al proyecto de Convención. En el documento sobre

"identificación y marcas" de los contenedores presentado a la Conferencia, se examina asimismo el problema de la determinación de la "nacionalidad" (E/CONF.59/15, párrafos 14, 17 y 18).

12. Con arreglo al nuevo temario provisional, la Convención Aduanera Relativa al Transporte Internacional de Mercancías (Convención ITI) aprobada por el Consejo de Cooperación Aduanera en junio de 1971 se considerará desde dos puntos de vista. Primero, se alentará a los Gobiernos a suscribir esta Convención. Segundo, los comités que examinarán el proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores analizarán las posibles discrepancias entre esta Convención y la Convención ITI. El Proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores propuesta en reemplazo de la Convención Aduanera sobre Contenedores de 1956 se refiere al contenedor mismo en tanto que la Convención ITI se ocupa de su contenido.

13. Para familiarizar a las personas interesadas en la Conferencia Naciones Unidas/OCMI con la Convención ITI se incluye una breve descripción de ella en el Anexo III de este memorandum.

14. Una vinculación importante entre el Proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores y la Convención ITI reside en que esta indica las circunstancias en que los países que la suscriben pueden otorgar precintos aduaneros. Suponiendo que se haya certificado que la estructura del contenedor permite la colocación de precintos, según el proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores, éstos pueden colocarse cuando el contenedor contiene mercancías, y además se cumplen dos condiciones: 1) es presentado a las autoridades aduaneras de la aduana del país desde donde parte acompañado de una declaración ITI, y 2) el declarante presenta una garantía (por ejemplo, de una asociación fiadora) según lo exijan las leyes nacionales respectivas. Mientras el contenedor conserve los precintos, es aceptado por los países que atraviesa, siempre que la Declaración ITI esté en regla, los precintos intactos y vigentes las garantías exigidas. Por lo general, las Partes Contratantes de la Convención ITI no someterán las mercancías al cumplimiento de otras formalidades aduaneras adicionales en materia de tránsito aunque podrán aplicarse

/las disposiciones

las disposiciones relativas a la seguridad o moralidad pública, salud o higiene pública, normas de sanidad animal o vegetal. Asimismo, las Partes Contratantes de la Convención ITI pueden fijar plazos, exigir que el contenedor se ciña a un itinerario preestablecido, y vaya acompañado de un funcionario de aduana. Los contenedores que transiten por el territorio de países no signatarios a la Convención, pero que tengan como lugar de origen y destino una Parte Contratante de ella pueden ser transportados con arreglo a las condiciones de la Convención ITI cuando los países no signatarios lo permitan.

15. Según se indica en el documento preparado por la CEPAL (E/CN.12/912/Rev.1, párrafos 111 a 113) se han propuesto procedimientos de enmienda de las cláusulas "técnicas" de la Convención Aduanera sobre Contenedores que pueden ser objetadas por los países no europeos. En la actualidad se están estudiando los procedimientos adecuados de enmienda que podrían aplicarse a las cláusulas "técnicas" de la convención sobre seguridad. El Subcomité de Contenedores y Carga de la OCMI examinó esta materia en su 13º período de sesiones (7 al 11 de febrero de 1972)<sup>3/</sup> como asimismo lo hizo la tercera reunión Conjunta CEPE/OCMI reunida para examinar el proyecto de Convención Internacional sobre la Seguridad del Transporte Intermodal en Contenedores (7 al 9 de febrero de 1972). El Grupo Preparatorio Intergubernamental recomendó que examinaran conjuntamente los procedimientos relativos a ambas convenciones, lo que ayudaría a los países en desarrollo a asegurar que pueden participar activamente en los cambios en las convenciones siempre que esa tarea no resulte excesivamente onerosa.

16. Los países latinoamericanos podrían querer prestar especial atención a los aspectos del Proyecto de Convención sobre Contenedores que se incluyeron y que constituyen procedimientos no corrientes en

---

<sup>3/</sup> La Secretaría de la OCMI propuso otros procedimientos de enmienda para la convención relativa a la seguridad en el documento BC/XIII/7(4)/1 del 29 de noviembre de 1971, preparado por el Subcomité sobre Contenedores y Carga. Véase asimismo W/TRANS/WP24/202 del 7 de septiembre de 1971 (distribuido por la CEPE), CSC/12 del 25 de enero de 1972 y CSC/13 del 26 de enero de 1972 (distribuido por la OCMI).

América Latina. Por ejemplo, en el párrafo 2 del Anexo 1 de la Convención, bastaría indicar el país al cual pertenece el contenedor mediante la marca empleada para indicar la nacionalidad de vehículos automotores extranjeros colocada en la caja del contenedor. Estos símbolos pueden no ser conocidos por los funcionarios aduaneros latinoamericanos. Asimismo, las autoridades del tránsito pueden objetar la circulación de vehículos (remolques) que lleven un número de matrícula local en el bastidor o chasis y una marca correspondiente a un vehículo automotor de nacionalidad extranjera en el contenedor arrastrado por el vehículo.

17. El proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores quizá parezca excesivamente vago en cuanto a los criterios para incluir o excluir los chasis con ruedas, con o sin contenedor en el momento de la importación, de la definición de "accesorios del contenedor".<sup>4/</sup> Varios países latinoamericanos aplican al chasis importado temporalmente las mismas disposiciones que al contenedor propiamente dicho. En algunos casos los servicios regulares de autotransbordo constituyen una parte importante de la actividad total de transporte en contenedores, y al parecer estos servicios no quedarían incluidos en la presente convención, según su redacción actual.

18. Se ha suscitado una controversia respecto de la normalización (E/CN.12/912/Rev.1, párrafos 142 a 157; E/CONF.59/11). Debe decidirse si este tema debería considerarse como un aspecto estrictamente técnico, y que por lo tanto debe ser examinado por el mismo comité de la Conferencia que analiza la convención relativa a la seguridad, o si debe ser considerado básicamente un asunto de política, y por lo tanto discutido por el Comité de la Conferencia que examina los "aspectos jurídicos", o si debe ser considerado por ambos comités. A este respecto vale la pena señalar que se está instando a muchos países latinoamericanos a adoptar políticas respecto a las normas aplicables a los contenedores, no tanto para excluir los contenedores que no

---

<sup>4/</sup> Se ha sugerido que la explicación que figura en el párrafo 8 del documento E/CONF.59/2 no es lo suficientemente clara o enfática y que eso debe tenerse en cuenta para modificar la redacción de la convención misma.

satisfacen ciertas normas, sino para asegurar que los contenedores adquiridos y manufacturados en estos países cumplen esas normas.

19. A continuación figura un programa de acción provisional para los países latinoamericanos, que podría contribuir a que en los trabajos relativos a una convención sobre transporte combinado internacional a otras convenciones y proposiciones relativas a la contenerización se tengan plenamente en cuenta los intereses y objetivos de estos países:

Abril-mayo 1972

En el tercer período de sesiones de la UNCTAD podrían examinarse y programarse los esfuerzos cooperativos de los países en desarrollo para preparar, según se indica en el nuevo temario provisional propuesto para la Conferencia Naciones Unidas/OCMI, "directrices convenidas para una posible convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías".

Mediados de mayo de 1972

El Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas considerará el nuevo temario provisional de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI, propuesto por el Grupo Preparatorio Gubernamental. En este temario no se incluye el proyecto de convención TCM, pero entre los temas que se examinarán en esa Conferencia figuran directrices para una convención que podría ser adoptada sobre esta materia.

Mediados de mayo de 1972

Proyecta distribuirse el estudio sobre las repercusiones económicas de la Convención TCM.

Junio de 1972

Podrían efectuarse reuniones subregionales en las cuales los Gobiernos latinoamericanos podrían celebrar consultas respecto de:

/a) la

- a) la posibilidad de adoptar posiciones comunes respecto de la conveniencia de incluir el proyecto de Convención TCM en el temario de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI o excluirlo de él;
- b) la posibilidad de adoptar posiciones comunes sobre el contenido del proyecto de Convención TCM, si se incluyera en el temario de la Conferencia;
- c) directrices para una convención sobre el transporte internacional combinado de mercancías que incorporara los objetivos y considerara los intereses de los países en desarrollo;
- d) la posibilidad de adoptar posiciones comunes sobre el proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores, y la relación entre ésta y la Convención ITI;
- e) la posibilidad de adoptar posiciones comunes sobre otros temas examinados en la Conferencia;
- f) la posibilidad de suscribir acuerdos en virtud de los cuales se aseguraría la amplia participación en el tráfico subregional a los contenedores, gabarras LASH, empresas de transporte combinado, compañías de seguro e instituciones de reaseguro de la subregión o de los países de la subregión. Naturalmente, los países latinoamericanos querran asegurarse de que el proyecto de Convención Aduanera sobre Contenedores y cualquiera convención sobre el transporte internacional combinado estén redactados de una manera que no reste eficacia a los acuerdos subregionales.

Se encuentran a disposición de estos países los servicios de asesoramiento de los expertos de los organismos de las Naciones Unidas.

3-6 julio 1972

El comité de Transporte Marítimo de la UNCTAD se reunirá para adoptar una decisión respecto de la conveniencia de incluir o excluir el proyecto de Convención TCM del temario de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI.

Mediados de  
julio de 1972

Con arreglo a la Resolución 1568 (L) del ECOSOC la Comisión Económica para América Latina debe asesorar al ECOSOC en relación con la conveniencia de incluir la Convención TCM en el temario de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI. Se informará sobre los resultados de las reuniones subregionales de los Gobiernos mencionados. El ECOSOC deberá adoptar una decisión sobre la materia.

Julio de 1972

Se alentará a los Gobiernos a que expresen, por separado o por subregiones, sus opiniones oficiales sobre el proyecto de Convención TCM, el proyecto de Convención Internacional sobre la Seguridad del Transporte Intermodal en Contenedores, y el proyecto de convención aduanera sobre contenedores y otros temas que serán examinados en la Conferencia Naciones Unidas/OCMI.

20. La Comisión Económica para América Latina ofrece su colaboración a los gobiernos nacionales y a los grupos nacionales subregionales interesados en los preparativos de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI. A continuación se indican los nombres y las direcciones de los expertos que más activamente han asesorado a los países y organizaciones sobre esa materia:

/México y

México y América Central:

Sr. Gonzalo Andrade  
Comisión Económica para América Latina  
Hamburgo 63  
Apartado Postal 6-718  
México 6, D.F.  
M E X I C O

El Caribe:

Sr. Stanislav Ambrozek  
Comisión Económica para América Latina  
Apartado Postal 1113  
Puerto España  
TRINIDAD Y TABAGO

América del Sur:

Sr. Win Crowther  
Comisión Económica para América Latina  
Casilla 179-D  
Santiago  
C H I L E

21. Se ha invitado a los gobiernos a formular proposiciones o comentarios sobre el contenido de los documentos de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI hasta el 15 de mayo de 1972, que deben comunicarse a la Secretaría de la Conferencia en Ginebra, Suiza. Se agradecería a los Gobiernos enviar a las comisiones económicas respectivas un ejemplar de sus comunicaciones sobre la materia.

22. En una nota verbal de la Secretaría General de las Naciones Unidas y la OCMI, del 19 de octubre de 1971, se invitó a todos los gobiernos a asistir a la Conferencia.

Anexo I

PROGRAMA PROVISIONAL PROPUESTO PARA LA CONFERENCIA NACIONES UNIDAS/OCMI,  
PREPARADO POR EL GRUPO PREPARATORIO INTERGUBERNAMENTAL

De conformidad con la resolución 1568 (L) del Consejo Económico y Social del 10 de mayo de 1971, el Grupo Preparatorio recomienda al Consejo Económico y Social el siguiente programa provisional para su aprobación:

1. Elección del Presidente
2. Aprobación del reglamento
3. Aprobación del programa
4. Organización de los trabajos de la Conferencia
5. Elección de otros cargos
6. Nombramiento de la Comisión de Verificación de Poderes
7. Debate general
8. Cuestiones de seguridad; examen con miras a la conclusión de una convención internacional sobre el transporte seguro de contenedores
9. Cuestiones aduaneras; examen con miras a terminar la revisión de la Convención aduanera sobre contenedores de 1956
10. Armonización de elementos comunes de las disposiciones de las convenciones sobre cuestiones aduaneras y de seguridad, tales como procedimientos de enmienda y también inspección, comprobación, certificación y documentación de contenedores, teniendo en cuenta la labor realizada sobre esas cuestiones por las organizaciones internacionales
11. Problemas jurídicos; examen de cuestiones generales de política relativas a:
  - a) El régimen de responsabilidad y documentación del transporte intermodal internacional
  - b) Opciones en materia de política de transporte respecto del uso de contenedores en el transporte intermodal internacional

para preparar, según proceda, directrices convenidas para una posible convención sobre el transporte internacional combinado de mercaderías \*/

12. Cuestiones de normalización; examen de la situación de la normalización internacional de los contenedores en relación con la actual labor de los órganos internacionales no gubernamentales en esta esfera, y desarrollo de la cooperación futura en la normalización del transporte internacional en contenedores
13. Otros asuntos
  - a) Marcas e identificación \*\*/
  - b) Aspectos sanitarios \*\*\*/
  - c) Examen de la resolución del Consejo de Cooperación Aduanera respecto de la Convención sobre el tránsito internacional de mercancías (Convención ITI de 1971) \*\*\*/
14. Aprobación de los acuerdos y del acta final de la Conferencia
15. Firma del acta final de la Conferencia y de los acuerdos

-----

---

\*/ Al sugerir el tema 11 del programa propuesto, el Grupo Preparatorio Intergubernamental ha tenido en cuenta las resoluciones del Consejo Económico y Social y de la OCMI en las que se ponen de relieve estudios en preparación que pueden ayudar a determinar si la Convención TCM, o alguna variante de ella, está lista para su examen en el plano internacional. Con la información de que se dispone, no ha sido posible todavía llegar a una decisión respecto de la inclusión de la convención TCM para su posible aprobación por la Conferencia.

\*\*/ El debate sobre este tema podría también llevarse a cabo al examinar el tema relacionado con la armonización de las convenciones sobre cuestiones de seguridad y aduaneras.

\*\*\*/ El debate de este tema podría también realizarse junto con el del tema sobre cuestiones aduaneras.

Anexo II

DOCUMENTO DE TRABAJO PRESENTADO POR BRASIL

CONFERENCIA NACIONES UNIDAS/OCMI SOBRE  
EL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN  
CONTENEDORES

Grupo Preparatorio Intergubernamental  
Nueva York, 14 a 18 de febrero de 1972

1. Los países en desarrollo tienen plena conciencia de que las nuevas técnicas de transporte pueden tener considerables repercusiones para sus futuras perspectivas económicas. Están muy atentos al desarrollo de dichas técnicas y en sus planes económicos suelen otorgar alta prioridad a la incorporación de nuevas técnicas para la modernización de su red de transportes y la mejora de los servicios de transporte para el comercio internacional. Así pues, han acogido con agrado la convocación de la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores y esperan que las decisiones que se tomen en la Conferencia contribuyan de manera significativa a aclarar los problemas de que se trata y a asegurar que el uso de contenedores favorezca el desarrollo de su economía.
2. En la Conferencia se puede realizar una labor provechosa sobre varias cuestiones puramente técnicas. Pero en muchos casos esas cuestiones deben ser relacionadas claramente con problemas más amplios de política y con opciones básicas. Para los países que todavía no han tomado las decisiones necesarias y que siguen en la etapa de evaluación y planificación, esos problemas y opciones son de considerable importancia y se comprende que esperen que la Conferencia Naciones Unidas/OCMI sobre el Transporte Internacional en Contenedores promueva una comprensión más clara de las consecuencias económicas y sociales de los diferentes métodos y procedimientos relacionados con el uso de contenedores y con los aspectos del transporte internacional combinado correspondientes a la explotación de contenedores. Querrán asegurarse de que las decisiones que se tomen en la Conferencia no obstaculicen las opciones que deseen ejercer en el futuro respecto de cuestiones como la construcción, inspección, certificación, control aduanero y normalización de contenedores, o las reglas funcionales y la documentación respecto del transporte internacional combinado. Por consiguiente, el programa de la Conferencia debe elaborarse de manera que el examen sea equilibrado, considerando las definiciones jurídicas y técnicas precisas, por una parte, y las consecuencias de los acuerdos internacionales sobre el uso de contenedores para las políticas de transporte, por otra.

3. Una posibilidad es que el programa y la labor de la Conferencia se dividan en dos partes:

4. En la parte primera y principal de la Conferencia se abordaría el proyecto de "convención sobre seguridad" y el proyecto de "convención aduanera". Los debates iniciales sobre estos proyectos de convención deben tener lugar en dos comités distintos de la Conferencia. Al estudiar la "convención sobre seguridad", habría particular interés en la armonización de las reglamentaciones nacionales presentes y futuras sobre la construcción y la conservación de contenedores para lograr un transporte seguro. Al examinar la "convención aduanera", habría interés particular en la definición de la "nacionalidad" del contenedor a efectos aduaneros, ya que esa definición tendrá importantes consecuencias para las políticas gubernamentales (sea o no el Gobierno parte en la Convención) respecto del tráfico interno en contenedores "no nacionales", el mercado común o la colaboración subregional en cuestiones comerciales, consorcios internacionales de contenedores y la fabricación de contenedores para uso internacional. En el debate sobre la "convención aduanera" se deben también considerar problemas tales como la admisión temporal de contenedores, accesorios y equipo; la verificación del contenido de los contenedores a efectos de la reglamentación sanitaria; las marcas de los contenedores que transporten mercaderías peligrosas y la relación entre la "convención aduanera sobre contenedores" y la "convención ITI" propuestas.

5. Puesto que hay posibilidades de coordinar los procedimientos de comprobación, inspección, certificación, identificación y marcas, y de retiro de la certificación, en el proyecto de "convención sobre seguridad" y en el proyecto de "convención aduanera", parece apropiado que esos procedimientos se estudien a la vez en una reunión conjunta de ambos comités. Podría ser aconsejable que los procedimientos para enmendar las convenciones se trataran también en una reunión conjunta de esos comités, ya que todos los participantes encontrarían provechoso examinar al mismo tiempo las ventajas e inconvenientes de los distintos procedimientos de enmienda propuestos (por ejemplo, la creación de un comité administrativo) con respecto a ambas convenciones. Se tiene la esperanza de que la Secretaría de las Naciones Unidas, con la cooperación de las comisiones económicas regionales, aclare interiormente antes de la Conferencia las cuestiones relacionadas con ambos proyectos de convención - que pueden ser de gran importancia para las Naciones en desarrollo - como las que se especifican en el párrafo precedente.

6. La segunda parte del programa - así como la documentación que ha de prepararse para las deliberaciones - se organizaría dándole carácter de seminario, y su propósito sería permitir un debate general y un intercambio de opiniones, prestando especial atención a la situación y las necesidades especiales de los países en desarrollo, a las opciones básicas de los gobiernos acerca de la manera en que se podría organizar el uso de contenedores. Los gobiernos deberían tener la posibilidad de considerar a fondo las ventajas de las distintas opciones, o sea, cómo

/desean que

desean que se asignen las responsabilidades con respecto a los distintos aspectos del uso de contenedores antes de comprometerse a adoptar políticas que favorezcan a algunos tipos de explotadores u operadores con detrimento para otros. En resumen, lo que habría que estudiar serían las opciones en cuanto a quiénes debería permitírseles explotar contenedores, y en qué condiciones. Ese intercambio de opiniones podría conducir a un debate más amplio sobre la normalización y las directrices encaminadas a regular y facilitar el transporte internacional combinado.

7. Los arreglos para la segunda parte del programa deberían permitir, entre otras cosas, que tuviera lugar un debate sobre los principios rectores de una convención TCM, con objeto de aclarar las directrices encaminadas a regular y facilitar el transporte internacional combinado, para que el ulterior examen del tema se beneficiara con el intercambio de opiniones sobre ciertos aspectos de política y las respectivas consecuencias económicas y de otra índole. De esa manera, se prestaría la debida atención a las preferencias de los países en desarrollo que, en el Programa de Acción aprobado recientemente en Lima, indicaron claramente su deseo de que no se adoptara la convención TCM hasta que esos países adquirieran la experiencia necesaria para el transporte combinado, hasta que esa forma de transporte se extendiera a un número sustancial de rutas del transporte marítimo mundial y hasta que los citados países conocieran todas las consecuencias en cuanto a las necesidades de transporte marítimo, comercio y desarrollo económico y social. El estudio, a punto de terminarse, de las consecuencias económicas de la convención TCM para las naciones en desarrollo, que está preparando la Secretaría de las Naciones Unidas, así como las observaciones formuladas por los órganos mencionados en el párrafo 8 de la resolución 1568 (L) del Consejo Económico y Social constituirían elementos esenciales para el examen de ese tema. Los gobiernos que participen en la Conferencia quizá deseen, sobre la base de la información derivada de dicho estudio y de las comisiones económicas regionales, indicar con detalle su posición respecto de cualquier trabajo ulterior en el sistema de las Naciones Unidas sobre la cuestión de las operaciones de transporte internacional combinado.

8. Puesto que es difícil y arbitrario separar las cuestiones de política sobre normalización de las relativas a la organización del transporte en contenedores (o sea, la asignación de responsabilidades en cuanto al control del contenedor, las instalaciones para su manipulación, su contenido y su documentación), se espera que el mismo comité que examine la cuestión de cómo regular y facilitar el transporte internacional combinado estudie también las políticas relativas a la normalización.

9. Un programa para la Conferencia elaborado con arreglo a lo sugerido en los párrafos precedentes evitaría que el debate se diluyera entre varias cuestiones generales, sin relación entre sí y que serían examinadas sin pleno conocimiento de las posibles consecuencias. Además, ello conduciría al debate en una dirección que sería más ventajosa para todos los países. Se podrían lograr resultados positivos, y posiblemente finales, en las esferas aduanera y de seguridad y, en la segunda parte del programa, sería posible organizar la labor de la Conferencia de manera que algunas opciones y principios básicos, muchos de ellos relacionados con las cuestiones planteadas por el proyecto de convención TCM, pudieran examinarse positivamente, en relación con la labor ulterior. No obstante, para que esa segunda parte de la Conferencia tuviera éxito sería esencial que la Secretaría, con la asistencia de las comisiones económicas regionales, preparara la documentación con los datos y la información necesarios.

Anexo III

NUEVA CONVENCION ADUANERA SOBRE EL TRANSITO INTERNACIONAL DE  
MERCANCIAS (CONVENCION ITI)

En sus sesiones 37<sup>a</sup> y 38<sup>a</sup>, celebradas en Viena del 7 al 9 de junio de 1971, el Consejo de Cooperación Aduanera aprobó una nueva Convención Aduanera sobre el Tránsito Internacional de Mercancías. La información relativa a dicha Convención, que se expone a continuación, fue transmitida por el Consejo de Cooperación Aduanera, y distribuida por la Comisión Económica por Europa (documento E/ECE/TRADE/WP.4/INF.2 del 7 de julio de 1971) y por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (documento TD/B/ASTD/INF.2 del 7 de julio de 1971).

-----

1. Las nuevas disposiciones aduaneras internacionales establecidas por la Convención ITI, aprobada en Viena el 7 de junio de 1971 por el Consejo de Cooperación Aduanera, deberían permitir a los transportistas realizar importantes economías de tiempo y de dinero. Como el objeto principal de la Convención es reducir las demoras y los costos de los transportes internacionales, el régimen adoptado se basa en nociones nuevas concebidas en función de la evolución de los transportes internacionales, en especial el uso generalizado de contenedores para transportes combinados.
2. Hasta la fecha, una operación de tránsito internacional entrañaba un solo vehículo, un solo transportista y un solo "carnet" (que englobaba el documento de control y la garantía exigida por el transporte de mercancías en tránsito). La aduana sellaba el vehículo, que se colocaba en régimen de tránsito en el país de exportación, y el transportista debía presentar dicho carnet en cada cruce de frontera. Un cambio de transportista daba lugar a una operación de tránsito enteramente nueva.
3. Ahora bien, el transporte en contenedores y otros nuevos métodos de transporte combinado o de puerta a puerta han dado lugar a nuevos problemas. Los contenedores pueden enviarse por diversos modos de transporte (ferrocarril, carretera, vía aérea, vía marítima, navegación interior) y ser transbordados muy rápidamente de uno a otro según las necesidades. De este modo, el tiempo de que disponía antes la aduana para efectuar los controles habituales en los puntos de transbordo de un medio de transporte a otro se ha reducido considerablemente. Además, ocurre con frecuencia que no se exige garantía alguna para determinadas etapas de un recorrido internacional (por ejemplo, los trayectos efectuados por vía marítima o aérea o aquellos respecto de los cuales

/el transportista

el transportista interesado ha convenido en disposiciones especiales con las autoridades aduaneras) y, en muchos casos, no es necesario colocar las mercancías en régimen de tránsito aduanero al comienzo del recorrido, sino que pueden hacerse en una etapa ulterior, sin que ello ocasione demoras o dificultades.

4. Para resolver estos problemas, así como los demás problemas que plantean los sistemas de transporte de puerta a puerta, se ha tratado de dar a la Convención ITI el máximo alcance y la mayor flexibilidad posible. En consecuencia, el nuevo régimen:

- a) abarca el transporte de mercancías por todos los medios de transporte adecuados que ofrezcan plena seguridad para el transporte internacional de mercancías bajo precinto aduanero;
- b) debe poder aplicarse en todos los países que estén interesados, o puedan estarlo, en los transportes internacionales;
- c) se aplica incluso cuando la operación de transporte incluye un trayecto por vía marítima o aérea un recorrido a través de un territorio de una Parte no contratante;
- d) reduce al mínimo los retrasos en los puertos, en las fronteras terrestres, etc., al insistir en que únicamente se efectúen los controles aduaneros al comienzo y al final del recorrido, siempre que sea posible, en centros de reagrupamiento interiores;
- e) evita que se añadan nuevas formalidades a las ya existentes, o que se creen donde en la actualidad no existe ninguna;
- f) prevé una documentación sencilla y flexible;
- g) reduce las demoras y los gastos administrativos al prever un sistema poco oneroso de garantía previa y permanente que pueden utilizar específicamente las partes de una operación de transporte en las que se exija una garantía;
- h) permite que en el futuro se introduzcan, en su caso, nuevas simplificaciones, teniendo en cuenta las disposiciones de orden administrativo, las nuevas técnicas en materia de transporte o de telecomunicaciones, etc.

5. Una red de asociaciones garantes que abarque los territorios de las Partes contratantes en la Convención asegurará el funcionamiento del sistema internacional de garantía. Cada asociación nacional determinará los transportistas a los que haya de servir de caución y les expedirá cartas de garantía reconocidas por la aduana de todos los demás países que integren la red de garantía. Cada carta cubrirá, durante el período

de validez de la misma, todos los recorridos efectuados por su titular. Como el objeto de la garantía son las actividades del transportista y no las mercancías transportadas, no habrá razón normalmente para que las autoridades aduaneras verifiquen el valor de los diversos envíos en los puestos de control; les bastará cerciorarse de que el transportista es titular de una carta de garantía válida.

6. El régimen ITI reviste tal flexibilidad que es posible acogerse a él bien sea en el país de exportación, o bien en una etapa ulterior del recorrido. Un exportador puede pedir a las autoridades aduaneras de su país que precinten su contenedor cargado si prevé que éste será colocado bajo el régimen ITI en una etapa ulterior del recorrido. Cuando se presenta el contenedor para que sea precintado, debe acompañarse un documento en el que se indique su contenido y cuya exactitud ha de certificar la persona responsable del embarque. Las características de los precintos fijados en el contenedor se indicarán en el documento llamado "manifiesto de cargas", que puede ser cualquier documento comercial ordinario, siempre que contenga el mínimo de datos prescritos por la Convención.

7. Cuando se coloca el contenedor en régimen de tránsito, el transportista presenta una simple declaración (Declaración ITI), basada en el modelo de la CEPE, una parte de la cual puede servir en su caso de manifiesto de carga a menos que se adjunte el manifiesto de carga correspondiente (como anexo al presente documento se incluye un modelo de la Declaración ITI). Cuando se exige una garantía, el transportista debe presentar su carta de garantía o, si no desea que la carta acompañe al contenedor, puede presentarla una sola vez y transcribir las indicaciones que figuran en ella en el formulario de declaración. A la vista de la carta, la aduana visará el formulario y dicho visado servirá de carta en los países de paso siguientes.

8. El transportista conserva en su poder el original de la declaración para presentarla en los puntos de control fronterizos. En el caso de que se transfiera la responsabilidad a otro transportista, se prepara una nueva declaración y se adjunta a la primera, que se remite entonces a aquél. En cada paso de frontera, debe depositarse un ejemplar de la declaración en la aduana.

9. Aunque la Convención se ha concebido fundamentalmente para responder a los problemas que plantea la utilización de contenedores, su aplicación no se limita al transporte por contenedores sino que se extiende a todos los medios de transporte. No se establece distinción alguna entre ellos y, siempre que el vehículo, vagón de ferrocarril, contenedor o embarcación destinada a la navegación interior, se ajuste a las normas de seguridad aceptadas en el plano internacional a los fines del precinto aduanero, se acepta en régimen ITI. El término "unidad de transporte" designa todos esos medios de transporte.

10. Las ventajas que ofrecen, tanto para la aduana como para el comercio, la adopción y utilización del régimen ITI son considerables. En lo que respecta a la aduana, el régimen ITI, que considera las formalidades desde un ángulo nuevo, permite llevar a cabo los controles fundamentales sin retrasar el transporte; en lo que respecta al comercio, permite que los transportistas se beneficien plenamente de las posible ventajas de la noción de transporte unitario.

11. El hecho de precintar los contenedores en el país de exportación reducirá al mínimo los embotellamientos que se forman normalmente en los puertos y puestos fronterizos en que el tráfico es intenso; por otra parte, las nuevas disposiciones en materia de control aduanero y de asistencia mutua entre las autoridades aduaneras de diferentes países permitirán evitar cualquier duplicación de actividades y contribuirán a mantener al mínimo el costo de las primas de garantía haciendo más eficaz el control de las irregularidades.

12. Los transportistas deberían obtener muchas ventajas de la utilización de una garantía previa y permanente, distinta del documento de transporte y que pueda utilizarse específicamente para las etapas del recorrido en las que se exige una garantía. Dado que las cartas de garantía serán válidas durante un período determinado y abarcarán todos los recorridos efectuados durante ese período, no será necesario, en el futuro, adoptar para cada recorrido disposiciones complicadas que entrañen una pérdida de tiempo.

13. La aceptación de documentos comerciales como manifiestos de carga para fines aduaneros es otra medida muy útil que puede facilitar el comercio y que permitirá evitar con mucha frecuencia una duplicación de actividades.

14. Una vez que las nuevas disposiciones lleven algún tiempo en vigor, cabe prever que podrán introducirse otras simplificaciones; por ejemplo, en la Convención se prevé la reagrupación de varios países en regiones (llamadas "regiones ITI"). Las mercancías que atraviesen esas regiones únicamente estarán sometidas a control en las oficinas de entrada y de salida de la región y la ganancia de tiempo que ello supondrá en las fronteras intermedias debería contribuir a reducir los gastos.

---

15. En la actualidad, 65 Estados son miembros del Consejo de Cooperación Aduanera; no obstante, la aplicación de la Convención ITI no se limita a las administraciones aduaneras de los Estados miembros. Una docena de organizaciones internacionales ha cooperado estrechamente con el Consejo en la elaboración de la nueva Convención ITI.

---

Se incluye como anexo un modelo de la Declaración ITI. Puede obtenerse esta Convención -abierta a la firma hasta el 30 de junio de 1972-, en francés o en inglés, solicitándola del Asesor Interregional en Documentos de Comercio, UNCTAD, Palacio de las Naciones, CH-1211 GINEBRA 10, o bien dirigiéndose directamente al Consejo de Cooperación Aduanera.

/DECLARACION ITI

Convention douanière relative au transit international des marchandises (Convention ITI)

1. CONSIGNOR (NAME, ADDRESS, COUNTRY) — EXPÉDITEUR (NOM, ADRESSE, PAYS)		2. ITI DECLARATION NO. — DECLARATION ITI NO.	
4. CONSIGNEE (NAME, ADDRESS, COUNTRY) — DESTINATAIRE (NOM, ADRESSE, PAYS)		3. ADDITIONAL ITI DECLARATION FORMS ATTACHED EXPLAINED SUPPLEMENTAIRES DE LA DECLARATION ITI CI-JOURNÉ	
5. MANIFEST NUMBER — NUMÉRO DU MANIFESTE		6. CUSTOMS OFFICE OF LOADING (PLACE, COUNTRY) — BUREAU DE DOUANE DE CHARGEMENT (LIEU, PAYS)	
7. MEANS OF TRANSPORT — MOYEN DE TRANSPORT		8. PLACE OF SHIPMENT LIEU D'EXPÉDITION	
11. DESTINATION OF MEANS OF TRANSPORT — DESTINATION DU MOYEN DE TRANSPORT		10. DOCUMENTS APPENDED TO MANIFEST — DOCUMENTS JOINTS AU MANIFESTE	
12. A. TRANSPORT UNIT (TYPE, IDENTIFICATION NO.) B. MARKS AND NUMBERS OF PEGS OR ITEMS C. UNITS OF TRANSPORT (TYPE, NO. IDENTIFICATION) D. MARKS AND NOS DES COLIS OU OBJETS	13. A. NUMBER AND KIND OF PEGS OR ITEMS, DESCRIPTION OF GOODS OR REFERENCE NUMBER(S) OF GOODS MANIFEST APPENDED B. NOMBRE ET NATURE DES COLIS OU OBJETS, DU DESIGNATION DES MARCHANDISES OU MANIFESTE(S) D'ORDRE DU(DES) MANIFESTE(S) DE MARCHANDISES JOINT(S)	14. GROSS WEIGHT PER CONSIGNMENT, EG POIDS BRUT PAR ENVOI, EN KG	15. CUSTOMS SEAL(S) (DATE OF AFFIXING AND OTHER DETAILS) SCÉLLEMENTS DOUANIERS (DATE DE MONTAGE, AUTRES CARACTÉRISTIQUES)
16. DATE		17. NAME AND ADDRESS OF PERSON RESPONSIBLE FOR THE ACCURACY OF THE MANIFEST — NOM ET ADRESSE DE LA PERSONNE RESPONSABLE DE L'EXACTITUDE DU MANIFESTE	
18. CUSTOMS OFFICE OF DEPARTURE (PLACE, COUNTRY) — BUREAU DE DOUANE DE DÉPART (LIEU, PAYS)		19. CUSTOMS OFFICE OF DESTINATION (PLACE, COUNTRY) — BUREAU DE DOUANE DE DESTINATION (LIEU, PAYS)	
DECLARATION FOR TRANSIT / DECLARATION DE TRANSIT			
20. I THE UNDERSIGNED, DECLARE THAT ONLY THE GOODS LISTED IN THE GOODS MANIFEST(S) INDICATED ABOVE AND FORMING PART OF THIS DECLARATION HAVE BEEN LOADED IN THE TRANSPORT UNIT(S) SHOWN ABOVE. I ENTER THE GOODS FOR CUSTOMS TRANSIT UNDER THE ITI PROCEDURE AND I UNDERTAKE TO COMPLY WITH THE CONDITIONS LAID DOWN UNDER THAT PROCEDURE. — JE SOUS-SIGNE DÉCLARE QUE SEULES LES MARCHANDISES ÉNUMÉRÉES DANS LE(S) MANIFESTE(S) DE MARCHANDISES VISÉ(S) CI-DESSUS ET FAISANT PARTIE INTÉGRANTE DE LA PRÉSENTE DÉCLARATION ONT ÉTÉ CHARGÉES DANS L'UNITE(S) DE TRANSPORT INDICUÉE(S) CI-DESSUS. JE DÉCLARE CES MARCHANDISES POUR LE TRANSIT DOUANIER SOUS LE RÉGIME ITI ET M'ENGAGE À RESPECTER LES CONDITIONS PROPRES À CE RÉGIME.			
21. DECLARANT (NAME AND ADDRESS) — DÉCLARANT (NOM ET ADRESSE)		22. DECLARANT'S REFERENCE NO. — NO DE RÉFÉRENCE DU DÉCLARANT	
23. HOLDER OF GUARANTEE CARD NO. — TITULAIRE DE LA CARTE DE GARANTIE NO.	24. VALID UNTIL — VALABLE JUSQU'AU	25. PLACE AND DATE OF SIGNATURE — LIEU ET DATE DE SIGNATURE	
26. ISSUED BY — DÉLIVRÉ PAR		27. SIGNATURE OF DECLARANT OR AUTHORIZED REPRESENTATIVE — SIGNATURE DU DÉCLARANT OU DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ	
28. MEMBER OF (CHAIN) — MEMBRE DE (CHAÎNE)		29. FULL NAME OF AUTHORIZED REPRESENTATIVE — NOM ET PRÉNOMS DU REPRÉSENTANT AUTORISÉ	
30.		31. DETAILS OF GUARANTEE CERTIFIED CORRECT — LES INDICATIONS RELATIVES À LA GARANTIE SONT CERTIFIÉES EXACTES	

NOTE: THE SIZE OF THIS EXAMPLE DOES NOT CORRESPOND TO THE SIZE OF THE STANDARD SIZE DECLARATION

PLACE AND DATE STAMP / CACHET INDICANT LE LIEU ET LA DATE      SIGNATURE

32. OFFICE OF DEPARTURE — BUREAU DE DEPART  
ITI OPERATION COMMENCED — OPERATION ITI ENGAGEE

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

33. OFFICE OF EXIT EN ROUTE — BUREAU DE PASSAGE DE SORTIE  
TRANSPORT UNIT(S) EXPORTED WITH SEALS INTACT — UNITE(S) DE TRANSPORT  
EXPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

34. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF ENTRY EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
D ENTREE  
TRANSPORT-UNIT(S) IMPORTED WITH SEALS INTACT, DOCUMENTS CHECKED, SATISFIED —  
UNITE(S) DE TRANSPORT IMPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS, ADMIS CONFORME  
SUR DOCUMENTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

35. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF EXIT EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
DE SORTIE  
TRANSPORT-UNIT(S) EXPORTED WITH SEALS INTACT — UNITE(S) DE TRANSPORT  
EXPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

36. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF ENTRY EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
D ENTREE  
TRANSPORT-UNIT(S) IMPORTED WITH SEALS INTACT, DOCUMENTS CHECKED, SATISFIED —  
UNITE(S) DE TRANSPORT IMPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS, ADMIS CONFORME  
SUR DOCUMENTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

37. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF EXIT EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
DE SORTIE  
TRANSPORT-UNIT(S) EXPORTED WITH SEALS INTACT — UNITE(S) DE TRANSPORT EXPOR  
TEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

38. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF ENTRY EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
D ENTREE  
TRANSPORT-UNIT(S) IMPORTED WITH SEALS INTACT, DOCUMENTS CHECKED, SATISFIED  
UNITE(S) DE TRANSPORT IMPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS, ADMIS CONFORME  
SUR DOCUMENTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

39. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF EXIT EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
DE SORTIE  
TRANSPORT-UNIT(S) EXPORTED WITH SEALS INTACT — UNITE(S) DE TRANSPORT EXPOR  
TEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

40. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF ENTRY EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
DE ENTREE  
TRANSPORT-UNIT(S) IMPORTED WITH SEALS INTACT, DOCUMENTS CHECKED, SATISFIED —  
UNITE(S) DE TRANSPORT IMPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS, ADMIS CONFORME  
SUR DOCUMENTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

41. TRANSIT COUNTRY, OFFICE OF EXIT EN ROUTE — PAYS DE TRANSIT, BUREAU DE PASSAGE  
DE SORTIE  
TRANSPORT-UNIT(S) EXPORTED WITH SEALS INTACT — UNITE(S) DE TRANSPORT EXPOR  
TEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

42. COUNTRY OF DESTINATION, OFFICE OF ENTRY EN ROUTE — PAYS DE DESTINATION,  
BUREAU DE PASSAGE DE ENTREE  
TRANSPORT-UNIT(S) IMPORTED WITH SEALS INTACT, DOCUMENTS CHECKED, SATISFIED —  
UNITE(S) DE TRANSPORT IMPORTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS, ADMIS CONFORME  
SUR DOCUMENTS

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE

43. OFFICE OF DESTINATION — BUREAU DE DESTINATION  
TRANSPORT-UNIT(S) RECEIVED WITH SEALS INTACT, ITI OPERATION COMPLETED, SATISFIED  
UNITE(S) DE TRANSPORT PRESENTEE(S) AVEC DES SCELEMENTS INTACTS, OPERATION ITI  
ACHEVEE, EN SEULE

PLACE AND DATE STAMP  
CACHET INDICQUANT LE LIEU ET LA DATE

SIGNATURE



