



REUNION DE EXPERTOS DE TRANSITO ADUANERO DE ALADI

Del 17 al 20 de noviembre de 1981 se realizó en Montevideo la primera Reunión de expertos sobre facilitación del tránsito aduanero entre los países de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Participaron en la reunión delegados y observadores de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, así como representantes de la ALADI, el Banco Mundial, la CEPAL, la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), y la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU). Para el examen de los puntos del temario, los participantes dispusieron de diversos documentos de trabajo presentados por la ALADI, la CEPAL y la JUNAC así como de folletos informativos sobre el Convenio TIR, entregados por la IRU.

La consideración de la problemática de la facilitación del transporte por carretera permitió a los participantes comprobar que constituye un tema relevante a nivel comunitario en razón de su vinculación con el desarrollo y expansión del comercio recíproco y con un racional aprovechamiento de las inversiones orientadas a mejorar la infraestructura vial de los países de la región.

Para comprender esta facilitación se entendió conveniente promover, conjuntamente con otras iniciativas, una adecuada armonización de los procedimientos aduaneros aplicables por los países miembros en las operaciones de transporte internacional terrestre.

Al examinar las disposiciones nacionales sobre tránsito aduanero, se advirtió que había diferencias muy acentuadas entre las actuales reglamentaciones aduaneras, tanto en la conceptualización del tránsito aduanero como en el ámbito de aplicación y en las formalidades que deben cumplirse para dar curso a las operaciones respectivas. Se señaló que no existe en la actualidad un conjunto de normas de tránsito aduanero uniforme y válido para todos los países de la región y se señaló la conveniencia de aplicar ciertas medidas con vistas a la armonización regional de dichas disposiciones. Se consideró que las normas comunes adoptadas por la ALALC en 1979, a través de la resolución CEP/403, podrían constituir útiles elementos de referencia al respecto.

Se examinaron las disposiciones y consecuencias a nivel zonal del Convenio TIR 1975, pudiéndose apreciar que el mismo constituye una normativa válida internacionalmente, especialmente en cuanto a:

- seguridad física y fácil control, mediante la normalización de los compartimentos de carga y precintos, y
- seguridad financiera, mediante un régimen de garantías y uniformidad de documentos y utilización de los mismos

Como resultado del examen de los puntos del temario y de los intercambios de ideas y opiniones habidas entre los participantes, se acordó consignar las siguientes conclusiones:

- a) El representante de la JUNAC manifestó que la Decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena constituía el instrumento legal básico o régimen común de los países andinos para facilitar el transporte subregional por carretera, si bien se reconocía que dicha Decisión era susceptible de perfeccionamiento en lo relativo al tránsito aduanero. En tal sentido, la JUNAC debería continuar el análisis de las experiencias derivadas de la aplicación de otros convenios como el TIR y el régimen de tránsito comunitario de la Comunidad Económica Europea.
- b) Los delegados de Uruguay y Chile manifestaron que sus Gobiernos decidieron la adhesión al Convenio TIR debido a que el referido régimen es un instrumento internacional muy adecuado para promover la expansión y desarrollo del transporte internacional de mercaderías entre los países miembros y permite, además, solucionar todos los problemas relativos al tránsito aduanero en el comercio con el resto del mundo.
- c) Los delegados de Argentina y Paraguay señalaron que compartían la opinión anterior e informaron que en sus respectivos países ya se estaban realizando estudios para la adhesión al referido Convenio porque existe predisposición favorable de parte de las autoridades competentes.
- d) El delegado del Brasil expresó que su país se encontraba material y técnicamente preparado para adherir al Convenio TIR 1975, pero que las autoridades competentes consideraban preferible estudiar la posibilidad de establecer un convenio regional de tránsito aduanero que permita excluir la

exigencia de la garantía aduanera, tal como lo contempla la legislación actualmente vigente en el Brasil. Agregó que su país presentaría oportunamente a la consideración de los demás países miembros un proyecto de convenio que recogiese las ideas anteriores.

Los observadores de la IRU informaron que las asociaciones de transportistas de Sudamérica vinculadas a su organización les habían pedido que transmitieran sus deseos de que fuera resuelto lo más pronto posible el

problema del tránsito aduanero dentro de la región y su opinión de que el Convenio TIR 1975, de aplicación en más de 35 países en el mundo, sería una solución aceptable, razón por la cual recomendaban su pronta adhesión.

Finalmente, los participantes acordaron por unanimidad recomendar que los respectivos Servicios de Aduanas adopten medidas que permitan coordinar su acción en campos tales como el establecimiento de horarios comunes de atención y la simplificación de procedimientos en las fronteras.

PROYECTO DE CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA ARMONIZACION DE LOS CONTROLES DE MERCADERIAS EN LAS FRONTERAS

El Grupo de Expertos en cuestiones aduaneras que afectan al transporte, dependiente del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa (CEPE), ha venido trabajando desde hace algún tiempo en la preparación de una Convención destinada a facilitar el paso de las mercaderías por las fronteras mediante la armonización de los diferentes controles aplicados en tales puntos. A fin de facilitar el movimiento internacional de mercancías, la Convención se propone reducir los requisitos de documentación, así como el número y duración de los controles, en particular por medio de la coordinación nacional e internacional de los procedimientos de control y de sus métodos de aplicación. La Convención que se prepara se aplicaría a todas las mercancías que crucen una o más fronteras marítimas aéreas o terrestres y comprendería la actuación de todos los servicios de las Partes Contratantes, encargadas del control de mercaderías en la importación, exportación o tránsito.

Para realizar la coordinación de los controles la Convención contempla el compromiso de las Partes Contratantes de organizar, hasta donde sea posible y de manera armónica, la intervención de los servicios de aduanas y de los demás servicios de control. Se contemplan en la Convención proyectada, disposiciones destinadas a asegurar que los servicios de control cuenten con todos los recursos necesarios acordes con el volumen de tráfico, así como otras disposiciones relativas al intercambio mutuo de información. Del mismo modo, se contempla la aceptación de los documentos producidos mediante cualquier proceso técnico apropiado, sujeto a que ellos cumplan con los requisitos de forma, autenticidad y certificación y que sean legibles y comprensibles. La Convención prevé que cuando sea posible, las Partes Contratantes dispongan la tramitación rápida y simple para las mercaderías en tránsito, especialmente para las que viajen al amparo de un régimen de tránsito aduanero internacional, limitando sus inspecciones a los casos en que las circunstancias y riesgos lo justifiquen. Especial mención se hace de la necesidad de favorecer la situación de los países sin litoral.

La Convención en preparación incluye anexos sobre la armonización de los controles aduaneros con los demás controles, la inspección médico-sanitaria, la inspección veterinaria, la inspección fitosanitaria, el control de normas técnicas y el control de calidad. Asimismo, se

está estudiando la inclusión de un anexo sobre transporte.

Las materias abordadas por esta Convención revisten interés no sólo para los Estados miembros de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, sino también para otros países del mundo que estén interesados en facilitar el transporte de su comercio internacional. Debido a lo anterior, el Grupo de Expertos que ha tenido a su cargo la preparación de la Convención, junto con dejarla abierta a la participación de todos los estados que lo deseen, ha hecho un llamado a las comisiones económicas de otras regiones para divulgar el propósito y el alcance de la Convención entre sus países miembros a fin de motivarlos para que tengan una participación más activa en el estudio y preparación de la Convención y en su aplicación futura.

Al respecto cabe recordar las conclusiones de la primera Reunión de Expertos sobre Facilitación del Tránsito Aduanero entre los países de la ALADI, cuya reseña se incluye en este mismo *Boletín*, que recomendó por unanimidad que los respectivos Servicios de Aduanas adoptasen medidas que permitiesen coordinar su acción en las fronteras, en cuanto a establecimientos de horarios comunes de atención, simplificación de los procedimientos de control y, en particular, instalación de complejos mixtos que incluyan todos los servicios que intervienen en la fiscalización del tránsito internacional por carretera. Del mismo modo, otras múltiples reuniones internacionales de aduana y transportes de la región han destacado la necesidad de alcanzar una mayor armonización y coordinación de los controles de fronteras para apoyar la facilitación del transporte internacional de mercancías.

La CEPAL ha hecho llegar a los servicios nacionales de aduana de los países de la región la documentación producida por el Comité de Transportes Interiores de la CEPE¹ a fin de que puedan interiorizarse de las negociaciones que se llevan a cabo en esta materia y participar más activamente en el proceso, que por cierto reviste un gran interés para los países de la región.

¹Economic Commission for Europe, Inland Transport Committee, Group of Experts on Customs Questions affecting Transport, *Draft International Convention on the Harmonization of Frontier Controls of Goods*. (TRANS/GE.30/R.105,9 de septiembre de 1981), y *Report of the Group of Experts on Customs Questions affecting Transport on its forty-fourth (Special) Session*. (TRANS/GE.30/25, 20 de julio de 1981).

EL PROYECTO TRAINMAR

La División de Transporte Marítimo de la UNCTAD y el UNDP han editado el primer número del *Trainmar Bulletin* correspondiente a diciembre de 1981, publicación destinada a describir las actividades de la UNCTAD en el campo de la capacitación marítima y a servir de medio de comunicación entre los ejecutivos y el

personal interesado directa o indirectamente con el Proyecto TRAINMAR.

Durante los últimos diez años, la UNCTAD ha organizado unos 40 cursos y seminarios en todas las regiones para capacitar cerca de un mil ejecutivos portua-

rios y navieros. Como se informó en su oportunidad (*Boletín FAL* N° 30, de octubre de 1980), se realizó en Caracas un Seminario Regional sobre Planificación Portuaria, organizado conjuntamente por la UNCTAD y la CEPAL.

Según la publicación que se comenta, a partir de abril de 1982 se dará mayor impulso al Proyecto TRAINMAR. Se contempla la realización de una serie de seminarios y cursos para el presente año en Abidjan,

Costa de Marfil, Bombay, India, Mombasa, Kenia, Singapur, Port Kelang, Malasia y Estambul, Turquía.

En el editorial del *Boletín Trainmar* se invita a todas las personas interesadas a escribir directamente al señor A. Al-Jadir, Director de la División de Transporte Marítimo de la UNCTAD, o al equipo TRAINMAR, en procura de mayores informaciones sobre esta iniciativa. Las cartas deben dirigirse a Shipping Division, UNCTAD, Palais des Nations, Ginebra, Suiza.

RECOMENDACIONES DEL CONSEJO DE COOPERACION ADUANERA

El Consejo de Cooperación Aduanera (CCA), con sede en Bruselas, a cuya fructífera labor se hizo referencia en el *Boletín FAL*, N° 16, de mayo de 1978, ha continuado su tarea de facilitar el comercio internacional mediante la armonización de la legislación aduanera.

En sus recientes reuniones de Varna, Bulgaria, el CCA adoptó dos recomendaciones de verdadero interés en materia de facilitación.

La primera de ellas, fechada en 16 de junio de 1981, se refiere a la transmisión y autenticación de las declaraciones de mercancías procesadas por computadora, que amplía la posibilidad de utilización de los sistemas informáticos de la aduana y de los usuarios del comercio internacional.

La segunda recomendación, de 18 de junio de 1981, dice relación con la cooperación técnica en materia aduanera y específicamente con la organización de seminarios, cursos y coloquios, en particular con los convenios y otros instrumentos internacionales cuya gestión está encomendada al Consejo.

La recomendación relativa a la cooperación técnica en materia aduanera, en su parte sustantiva, recomienda a los Estados, miembros o no del Consejo, así como a las Uniones aduaneras y económicas:

1. que adopten disposiciones para recibir alumnos en cursos de formación y recibir, enviar o intercambiar expertos y conferenciantes en materia aduanera, utilizando para ello, en la medida de lo posible, los servicios del Consejo;
2. que prevean, en los casos apropiados y en la medida de lo posible, la admisión de funcionarios pertenecientes a otras administraciones aduaneras en sus propias escuelas de aduanas;
3. que organicen seminarios, cursos o coloquios destinados o abiertos a participantes extranjeros sobre la legislación y reglamentación aduaneras nacionales e internacionales y sobre su aplicación;
4. que prevean una promoción aún mayor de las actividades destinadas a lograr una cooperación técnica más amplia en materia aduanera".

PROYECTO REMAIN

Según se informó oportunamente,¹ la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL, con el apoyo económico del Gobierno de los Países Bajos, viene trabajando desde mayo de 1980 en un proyecto denominado Cooperación Económica entre los Países Latinoamericanos y del Caribe en el Establecimiento de Empresas de Reparación y Mantenimiento de Contenedores, conocido como Proyecto *REMAIN*.

Como tercera etapa de dicho proyecto, se celebrarán tres seminarios subregionales, de dos días de duración, en el curso del mes de abril de 1982, en las siguientes zonas geográficas:

Seminario	Países participantes
"A"	Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay;
"B"	Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y Venezuela;
"C"	Antigua, Antillas Neerlandesas, Bahamas, Barbados, Belice, Cuba, Dominica, Estados Asociados de las Indias Occidentales, Granada, Guyana, Haití, Jamaica, República Dominicana, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Suriname y Trinidad y Tabago.

Los lugares y fechas de estos seminarios se darán a conocer oportunamente. Para mayores detalles los inte-

visión de Transporte y Comunicaciones, CEPAL, télex 94295 (Transradio), 1054 (ITT) o 40077 (TELESTAD), Santiago de Chile.

En los seminarios serán examinados los siguientes temas por las instituciones que se indica:

- a) La contenerización y su importancia para los países de la región, y los aspectos económicos del establecimiento de empresas para la reparación y mantenimiento de contenedores (CEPAL),
- b) El establecimiento y funcionamiento de una empresa de reparación de contenedores (Multimodal S.A., de Buenos Aires, Argentina),
- c) Unidades móviles de reparación de contenedores (REPCON, Liverpool, Reino Unido),
- d) Necesidades especiales de las empresas que alquilan contenedores (Institute of International Container Lessors, Nueva York),
- e) Convenio Internacional sobre la Seguridad de los Contenedores (CSC) 1972 y Normas para la reparación de contenedores (Organización Consultiva Marítima Intergubernamental, OCMI, Londres),
- f) Preparación y pintura de la superficie de los contenedores (Hempel's Marine Paints A/S, Copenhague, Dinamarca),
- g) Marcas de los contenedores (Selecto Flash, West Orange, Nueva Jersey, Estados Unidos).

CATECISMO TIR

Continuando con nuestra columna iniciada en el *Boletín FAL* N° 29, de agosto de 1980, se plantean a continuación otras preguntas relacionadas con el Convenio Aduanero relativo al Transporte Internacional de Mercancías al amparo de los Cuadernos TIR.

¿La emisión de los Cuadernos TIR permite a la asociación garante nacional, por sí sola o en relación con las asociaciones garantas extranjeras, controlar el tráfico internacional?

- En los países en que funciona el sistema TIR no se mezclan los aspectos del transporte con los relativos a la aduana. Las autorizaciones de transporte internacional son reglamentadas, en gran parte, sobre la base de negociaciones y acuerdos bilaterales o multilaterales entre los países interesados. La emisión de los Cuadernos TIR está garantizada por la respectiva asociación nacional, afiliada a la IRU, y no está condicionada en forma alguna a la existencia de una autorización de transporte internacional.

¿Cualquier porteador puede solicitar a la asociación garante de su país la emisión de un Cuaderno TIR?

- Efectivamente, y éste le será entregado, a menos que se trate de un transportista que haya cometido irregularidades en la utilización de otros Cuadernos TIR. No existe, pues, la más mínima práctica selectiva o discriminatoria. Por otra parte, en algunos países existe más de una asociación nacional garante para la emisión de Cuadernos TIR.

¿Exime el sistema TIR de la aplicación de las reglamentaciones nacionales al transporte internacional en las fronteras?

- No, porque el sistema TIR concierne exclusivamente a las disposiciones relativas al tránsito aduanero internacional, de modo que permanecen inalteradas las reglamentaciones que habitualmente se aplican en el momento del paso en las fronteras, como las autorizaciones de transporte internacional y de control migratorio, sanitario, fitosanitario, veterinario, etc.

PUBLICACIONES DE INTERES

- El Instituto para la Integración de América Latina (INTAL) ha publicado últimamente un interesante estudio titulado *Costo de transporte y comercio subregional andino* (BID-INTAL, Buenos Aires, 31 de agosto de 1981). El informe constituye un informe básico de la serie de estudios del INTAL sobre costo de transporte y su incidencia en el comercio regional, realizados a solicitud de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Se trata de un trabajo que provee importante información en un campo muy poco explorado de las relaciones comerciales en la región.
- *Bibliography on Land-Locked States* es el título de una bibliografía integral sobre los países sin litoral, obra del Prof. Martin I. Grassner, del Departamento de Geografía del Southern Connecticut State College, New Haven, Connecticut, Estados Unidos. Está basado en documentos de las Naciones Unidas, libros, artículos, memorias y tesis de posgrado universitarias, publicaciones diversas y aun material inédito, y es el producto de siete años de investigación. Su precio es de US\$20.00 y puede solicitarse por correo a Sijthoff & Noodhoff International Publishers, P.O. Box 4, 2400 MA Alphen aan den Rijn, The Netherlands.

NOTICIARIO DE FACILITACION

- La II Conferencia sobre Transporte Marítimo de Contenedores, organizada por Cargo Systems Conferences, se realizó entre el 1º y el 3 de diciembre de 1981 en Amsterdam, Países Bajos. Contó con la cooperación del Consejo de Usuarios Europeos (ESC) y se refirió especialmente a los problemas que enfrenta el servicio de contenedores, tanto para los usuarios como para los transportistas.
- La Unión Internacional de Transporte por Carretera (IRU), con el auspicio del Gobierno del Uruguay y la colaboración de la CEPAL y del Banco Mundial, convocará la Primera Conferencia Sudamericana de Transporte por Carretera, que se celebrará en Montevideo del 20 al 22 de abril de 1982.



NACIONES UNIDAS
División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago - Chile

Texto: Unidad de Composición

82-1-100
(Offset)

00660:FAL

MXU

DANILO JIMENEZ
REPRESENTANTE RESIDENTE
PNUD - PROGRAMA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL
DESARROLLO
APARTADO POSTAL 6719
MEXICO, DF 6
MEXICO

