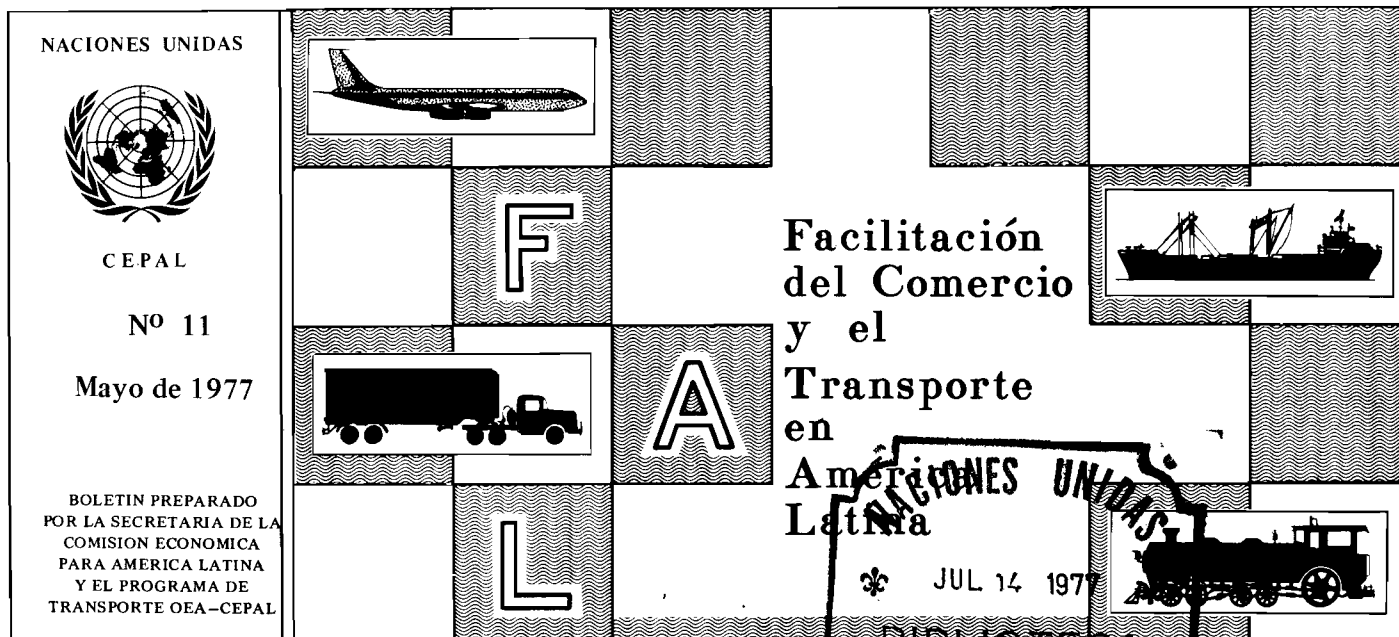


C.2



PROPOSICION PARA UN CODIGO UNIVERSAL DE BUQUES¹

El Grupo de Trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional de la Comisión Económica para Europa (CEPE) y el Programa Especial sobre facilitación del comercio de la UNCTAD, a través del Grupo de expertos en Procesamiento Automático de Datos y Codificación (ADP), han venido estudiando desde 1972 la necesidad de adoptar un código para nombres de buques que pudiera servir lo más ampliamente posible en la transmisión de mensajes que requieren dicha información. El ADP ha acogido, en principio, la sugerencia de la Cámara Internacional de Navegación Marítima (ICS) de usar como código el distintivo de llamada de radio (TSH).¹

El Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL ha examinado detenidamente la selección de un código apropiado y si bien concuerda con la recomendación de emplear el distintivo de llamada, existen varios problemas que dificultarían su aplicación como código de buques. A fin de tratar de solucionar, con la colaboración de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) —encargada de asignar las series para los distintivos de llamada— tales problemas, el Programa ha preparado el documento *Código Universal de Buques: Una Proposición* (E/CEPAL/L.152), editado en español e inglés con fecha 6 de abril de 1977.

El documento establece, en primer término, los criterios que deberían emplearse para seleccionar el tipo de código, de los cuales habría que asignar más de 60 000 a los buques existentes:

- el código debe ser único, sin que sea posible que se asigne el mismo código a más de un buque;
- el propio código debe entregar información de modo que a través de él debería poder identificarse el país de registro del buque; además indicar las características generales del buque. Esta información que sería extraordinariamente útil en los casos en que haya varias naves del mismo nombre dentro de un país permitiría asimismo una distribución selectiva de las listas de códigos a usuarios con distintos intereses;
- el código debería ser lo más corto posible y si fuera factible, nemotécnico; y
- en lo posible debería usarse un código existente, a fin de simplificar su actualización y divulgación.

En relación con esos criterios, se describen y analizan los tres códigos actualmente existentes y usados ampliamente: el Número de Procesamiento de Datos del *Lloyd's Register*; el Número Oficial del buque y el distintivo de

llamada de radio, (TSH), así como la información contenida en el *Nomenclátor de estaciones de barco*, que la UIT publica anualmente en español, francés e inglés.

De ese análisis se desprenden una serie de conclusiones sobre los códigos de buques existentes. En primer lugar, el Código de Nombres de Buques proyectado debería basarse en el distintivo de llamada, tanto porque todos los barcos mercantes cuentan con él como porque la UIT lo mantiene siempre actualizado en el plano internacional a través del *Nomenclátor de estaciones de barco*. Segundo, las normas que se usan actualmente para asignar distintivos de llamada no son apropiadas para un código universal de buques, debido a la manera confusa en que se identifica al país de registro y a la falta de identificación de las características del buque. En tercer lugar, el mantenimiento de la lista actualizada de distintivos de llamada a nivel nacional es deficiente, y por último, parece ser más difícil mantener al día nacionalmente el TSH que el número oficial del buque, porque muchos países exigen al barco el pago de una tasa anual para mantener su registro.

Sobre la base de esas conclusiones, se propone que la UIT adopte nuevas normas para asignar el distintivo de llamada que lo harían más apropiado para ser usado como código de buques. A la vez, se propone que las autoridades nacionales que asignan el TSH de acuerdo con las normas de la UIT utilicen el Número Oficial del buque como parte del TSH y que adopten nuevas normas a fin de que este número pudiera ser empleado como parte del TSH.

El Código Universal de Buques (CUB) propuesto por el Programa consistiría en siete —o posiblemente ocho— caracteres alfanuméricos. Los dos primeros caracteres corresponderían al Código de países Alpha-2 preparado por la Organización Internacional de Normalización (ISO) mientras el tercero es un dígito que indicaría las características generales del buque. Los cuatro —o posiblemente cinco— caracteres restantes se tomarían del Número Oficial del buque. En muchos casos, este número podría incorporarse sin variaciones en el Código Universal de Buques; en otros, podría utilizarse la mayor parte posible de los caracteres que forman el número oficial nacional para establecer el código universal. Por ejemplo, si el Número Oficial del buque es BCAA7538, las autoridades pueden emplear ya sea BCAA o 7538 después de los tres caracteres iniciales para completar un CUB de siete caracteres.

El tercer carácter, un número indicativo de la clasificación general del buque, serviría también para conocer su tonelaje, información que ahora no es proporcionada por ningún código y que se considera muy importante, ya que una misión de rescate debe satisfacer

¹ La sigla TSH (telegrafía sin hilos) es usada comúnmente a bordo de los buques latinoamericanos para referirse al distintivo de llamada de radio.

requisitos muy distintos según si se trata de socorrer o auxiliar una embarcación de 25 trb o un buque de 25 000 trb.

Como señala el documento que se comenta, "Si esta proposición tripartita fuera adoptada existiría un solo código universal que satisfaría simultáneamente las necesidades comerciales y administrativas tanto a nivel nacional como internacional. Los beneficios de tal posibilidad son claramente suficientes para justificar la acción concertada para alcanzarla".

Desde el punto de vista de las posibilidades técnicas, la estructura propuesta no tendría problemas de aplicación, porque en la actualidad ningún TSH empieza con dos letras seguidas por un dígito. Desde el punto de vista del costo tampoco presentaría dificultades el cambio de la estructura del distintivo de llamada, ya que el *Nomenclátor de estaciones de barco* de la UIT experimenta miles de cambios

en cada edición. Por cierto, para que el código tripartito pueda ser aplicado en su totalidad, algunos países tendrán que modificar las normas usadas para asignar el Número Oficial del buque, pero se espera que se encuentre la necesaria buena disposición de las autoridades en aras de mayores beneficios nacionales e internacionales.

Además, habría que someter la reforma propuesta a consideración de la próxima Conferencia plenipotenciaria de telecomunicaciones, que se celebrará en Nairobi en setiembre-octubre de 1980. Mientras tanto, el tema será tratado en la reunión proyectada para junio de 1977 del Grupo de expertos en Procesamiento de Datos y Codificación, en la cual se espera que sea considerada la proposición contenida en el documento E/CEPAL/L.152, el que ha sido distribuido en forma limitada a diversos organismos y expertos para sus comentarios y observaciones.

PROYECTO DE CONVENIO SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

Uno de los aspectos principales de la facilitación es la normalización, incluida la de reglas comerciales que evita malos entendimientos en la interpretación de contratos de transporte y comercio. A veces, las normas datan de hace muchos años y ya no representan un equilibrio justo entre los derechos y obligaciones de las diferentes partes. Tal es el caso, por ejemplo, de la legislación internacional en materia de responsabilidad de los transportistas marítimos, que se encuentra obsoleta y cuya revisión ha venido preocupando desde hace años al Comité Marítimo Internacional (CMI) y a diversos órganos de las Naciones Unidas.

En efecto, desde hace más de medio siglo han estado rigiendo las disposiciones del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, suscrito en Bruselas en 1924 (más conocido como *Reglas de La Haya*) que fue ratificado o adoptado por la mayoría de las naciones marítimas. Por iniciativa del CMI, se realizaron conferencias diplomáticas en 1967 y 1968 para modificar dicho convenio, suscribiéndose en 1968 el Protocolo de Bruselas (llamado generalmente *Reglas de La Haya-Visby*), cuyos mayores cambios se referían al límite de responsabilidad del porteador que las Reglas de La Haya fijaban en £ 100 por bulto o unidad.

A través de los años se habían presentado numerosos problemas debido a la desvalorización de la libra esterlina y a la interpretación de lo que debía entenderse por bulto o unidad, especialmente en el caso de carga contenerizada. Se adoptó pues, una moneda ficticia de valor más estable² y se fijó el límite de responsabilidad en el equivalente a 10 000 francos por bulto o unidad o de 30 francos por kilogramo de peso neto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que fuera mayor. A la vez, se aclaró que en el caso de carga unitarizada se consideran como bulto o unidad aquellos que según el conocimiento vaya embalado en un contenedor, una paleta o cualquier dispositivo similar.

Aunque el Protocolo de 1968 no entró nunca en vigor porque no se reunió el número necesario de ratificaciones, las Reglas de La Haya-Visby han sido adoptadas por algunos países marítimos —principalmente los escandinavos— al incorporarlas a sus respectivas legislaciones.

Por su parte, el Grupo de Trabajo de la UNCTAD sobre Reglamentación internacional de transporte marítimo, recomendó en 1971 que la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (CNUDMI) examinara las reglas y prácticas relativas a los conocimientos de embarque, con el objeto de revisarlas y ampliarlas o, según procediese, de preparar un nuevo convenio internacional para su adopción bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

Para cumplir dicho programa, la CNUDMI estableció un grupo de trabajo sobre la reglamentación internacional del transporte marítimo, integrado por 21 de sus 36 miembros, el que terminó sus tareas en mayo de 1976 con la entrega del texto de un proyecto de convenio sobre el transporte marítimo de mercancías.

El proyecto consta de 25 artículos, agrupados en 6 capítulos: Disposiciones generales; Responsabilidad del porteador; Responsabilidad del cargador; Documentos de transporte; Reclamaciones y acciones; y Estipulaciones que se apartan del Convenio.³ En general, el proyecto sigue la estructura de las Reglas de La Haya y recoge la mayoría de las modificaciones introducidas en el Protocolo de 1968, pero, lógicamente, tiende a establecer un equilibrio más equitativo entre los intereses de las distintas partes en el contrato de transporte marítimo.

Los cambios más importantes dicen relación con la responsabilidad del porteador y del buque y principalmente con la eliminación de las numerosas y anticuadas causales de exoneración de dicha responsabilidad.

Por ejemplo, el Artículo 4 de las Reglas de La Haya, estipula que ni el porteador ni el buque responden de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la inhabilitación del buque para navegar (a menos que sea imputable a falta de diligencia razonable por parte del porteador) ni tampoco de los que resulten o provengan: a) de actos, negligencia o falta del capitán, oficial de navegación, del práctico o de los empleados del porteador en la navegación o en la administración del buque; b) de incendio, a menos que haya sido ocasionado por un acto realizado por el porteador o con su conocimiento; c) de riesgos, peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables; d) de un "acto de Dios"; e) de hechos de guerra; f) de actos de enemigos públicos; g) de aprehensión o detención de soberanos, autoridades o particulares, o de un embargo judicial; h) de restricciones de cuarentena; i) de un acto u omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante; j) de huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea; k) de motines o disturbios civiles; l) de salvamento o tentativa de salvamento de vidas o bienes en el mar; m) de disminución en volumen o peso, o de cualquier otra pérdida o daño resultantes de los defectos inherentes a la mercadería de su naturaleza especial o de un vicio que la afecte; n) de insuficiencia de embalaje; o) de insuficiencia o imperfección de las marcas; p) de los defec-

²El franco oro (o Poincaré), unidad monetaria consistente en 65.5 miligramos de oro de 900 milésimos de fino.

³Véase *Informe de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional sobre la labor realizada en su noveno período de sesiones* (12 de abril a 7 de mayo de 1976). Naciones Unidas, Nueva York, 1976. Suplemento Nº 17 (A/31/17).

FICHAS BIBLIOGRAFICAS

Las seis fichas bibliográficas que se presentan a continuación corresponden a documentos publicados por la División de Transporte y Comunicaciones. Estas fichas fueron diseñadas para ser recortadas y pegadas en tarjetas.

Se ha comenzado con los documentos aparecidos en 1974 y comienzos de 1975 y en los próximos números se seguirá con los publicados con posterioridad.

E/CN.12/L.105
CEPAL
MEMORANDUM SOBRE LA FACILITACION DEL COMERCIO Y DE SU DOCUMENTACION EN AMERICA LATINA.
MEMORANDUM ON TRADE FACILITATION AND DOCUMENTATION IN LATIN AMERICA.
SANTIAGO DE CHILE, 1974. 5 P. ESPN, 6 P. INGL.

/PUB CEPAL/. /DOCUMENTO/ SOBRE LAS ACTIVIDADES DE LA /CEPAL*/ EN EL CAMPO DEL /TRANSPORTE INTERNACIONAL*/ Y SU /FACILITACION*/.
ESPN, INGL 00782

E/CN.12/L.106
CEPAL
MEJORAMIENTO DE LOS SISTEMAS DE INFORMACION PARA LA PLANIFICACION DEL TRANSPORTE EN AMERICA LATINA.
SANTIAGO DE CHILE, 1974. 18 P.

/PUB CEPAL/. /DOCUMENTO/ SOBRE LAS ACTIVIDADES DEL PROYECTO CONJUNTO /CEPAL*/ /BIRF/ EN LA CONCEPTUALIZACION DE UN /SISTEMA DE INFORMACION*/ PARA LA /PLANIFICACION DEL TRANSPORTE*/.
ESPN 00783

E/CN.12/L.108
CEPAL
SISTEMA LATINOAMERICANO DE INFORMACION SOBRE TRANSPORTE MARITIMO.
SANTIAGO DE CHILE, 1974. 1 V. PAG. IRREG.

/PUB CEPAL/. /BORRADOR/ SOBRE UN /SISTEMA DE INFORMACION*/ SOBRE /TRANSPORTE MARITIMO*/ PARA /AMERICA LATINA/ - INCLUYE CUADROS DE CODIGOS Y DE FORMATOS DE REGISTRO PARA LOS DISTINTOS DATOS.
ESPN 00927

E/CEPAL/L.111
MARTORELL, J. E.
ANSIETA NUNEZ, A.
DE LA ROSA, S.
PENA, R.
CEPAL
ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL.
INSTITUTIONAL ASPECTS OF INTERNATIONAL INTERMODAL TRANSPORT.
SANTIAGO DE CHILE, 1974. 1 V. PAG. IRREG.

/PUB CEPAL/. /DOCUMENTO DE REUNION/ QUE RECOPIA ARTICULOS DE EXPERTOS LATINOAMERICANOS SOBRE LOS /ASPECTO JURIDICO*/S, LAS /FORMALIDADES ADUANERAS/ Y EL /DOCUMENTO DE TRANSPORTE/ DEL /TRANSPORTE MULTIMODAL*/ INTERNACIONAL EN /AMERICA LATINA/ Y LAS NEGOCIACIONES DE UN /CONVENIO*/ AL RESPECTO - INCLUYE UN PROYECTO DE /REGLAMENTACION/ DE /ADUANA/.
ESPN, INGL 00871

E/CEPAL/L.112
MOHORADE, A.
ROCA FERNANDEZ, L.
CEPAL
CANARA INTERNACIONAL DE COMERCIO CNUDMI
ASPECTOS INSTITUCIONALES DEL TRANSPORTE INTERMODAL INTERNACIONAL: RESPONSABILIDAD Y SEGUROS.
LIABILITY AND INSURANCE IN INTERNATIONAL INTERMODAL TRANSPORT.
SANTIAGO DE CHILE, 1974. PAG. IRREG.

/PUB CEPAL/. /DOCUMENTO DE REUNION/ SOBRE LOS /SEGUROS*/ Y LA /RESPONSABILIDAD CIVIL*/ DEL /TRANSPORTISTA*/ EN EL /TRANSPORTE MARITIMO/ Y EN EL /TRANSPORTE MULTIMODAL/ INTERNACIONAL - RECOPIA ARTICULOS DE EXPERTOS LATINOAMERICANOS, UNA NOTA DE LA CEPAL, EXTRACTOS DE DOCUMENTOS Y PROPUESTAS DE LA /CIC/, DE LA /CNUDMI/, DE /FRANCIA/ Y DE OTROS PAISES INDUSTRIALIZADOS.
ESPN, INGL 00741

E/CEPAL/L.113
CEPAL
FACETAS ECONOMICAS E INSTITUCIONALES DE LAS NUEVAS TECNOLOGIAS DE TRANSPORTE EN AMERICA LATINA.
ECONOMIC AND INSTITUTIONAL IMPLICATIONS OF THE NEW TRANSPORT TECHNOLOGIES IN LATIN AMERICA.
SANTIAGO DE CHILE, 1974. 101 P. ESPN, 95 P. INGL.

/PUB CEPAL/. /DOCUMENTO/ SOBRE LAS NUEVAS /TECNOLOGIA*/S DE /TRANSPORTE INTERNACIONAL*/ EN /AMERICA LATINA*/ - ANALIZA LA REPERCUSION DE ESTAS EN EL MOVIMIENTO Y SEGURO DE LA /CARGA/; LAS INNOVACIONES INSTITUCIONALES; EL /EMPRESARIO/ DE TRANSPORTE MULTIMODAL; /ADUANA/; /EMPRESA/S DE CARGA INTERNACIONAL; UNITARIZACION DE LA CARGA; FACILITACION; /CONSECUENCIAS ECONOMICAS/ DEL /MARCO INSTITUCIONAL/; DIFERENTES SISTEMAS DE TRANSPORTE MULTIMODAL; EL DOCUMENTO DE TRANSPORTE O CONTRATO; /POLITICA DEL TRANSPORTE/.
ESPN, INGL 00742

tos ocultos que escapan a una diligencia razonable; q) de cualquier otra causa que no proceda de actos negligentes realizados o conocidos por el porteador o de la falta o negligencia de los agentes o del empleador del porteador; pero el peso de la prueba recaerá sobre la persona que reclame el beneficio de esta excepción y a ella corresponderá demostrar que ni la negligencia cometida o conocida por el porteador ni la falta o negligencia de los agentes o empleados del porteador han contribuido a la pérdida o al daño.

Tales cláusulas que eximen en la actualidad a los porteadores marítimos prácticamente de toda responsabilidad por pérdidas o daños a las mercancías, se sustituyen en el proyecto de referencia por las disposiciones del artículo 5, que establece que el porteador será responsable por las pérdidas o daños a las mercancías, así como de la demora en la entrega, a menos que éste pruebe que él, sus empleados o agentes tomaron todas las medidas razonablemente necesarias para evitar dichas pérdidas, daños o demora. El porteador no será responsable, excepto en casos de avería gruesa, cuando la pérdida, daño o demora en la entrega resulten de medidas adoptadas para salvar vidas humanas o de medidas razonables para el salvamento de bienes en el mar.

En cuanto a los límites de responsabilidad, el artículo 6 del proyecto presenta unas cuantas variaciones, siempre con respecto a lo dispuesto en el artículo 5, es decir con relación a las mercancías que hayan sido perdidas o dañadas o hayan sufrido demora y todas basadas en el franco oro igual que lo establecido en el Protocolo de 1968, pero deja la

decisión sobre su monto a la Conferencia de plenipotenciarios.

Otra innovación interesante figura en el artículo 15, tanto en lo que atañe al contenido del conocimiento de embarque como a la salvedad de que "la omisión en el conocimiento de embarque de uno o varios de los datos a que se refiere el presente artículo no afectará la validez del conocimiento".

El proyecto contiene, además, estipulaciones nuevas referentes a la jurisdicción en los procedimientos judiciales que se susciten en relación con el contrato de transporte marítimo (artículo 21) y con el arbitraje a que puedan someterse las controversias (artículo 22). Ambas disposiciones están destinadas a asegurar en la mejor forma posible los derechos de las partes.

El proyecto en cuestión, complementado con el articulado sobre cumplimiento, reservas y otras cláusulas finales, será distribuido entre los países miembros de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales interesadas para que envíen sus comentarios y sugerencias, según lo acordado por la Asamblea General en su 99a sesión plenaria.⁴ Dicha resolución dispone que en 1978 se convoque una conferencia internacional de plenipotenciarios "para que examine la cuestión del transporte marítimo de mercancías e incorpore los resultados de su labor en un convenio internacional y en los demás instrumentos que estime apropiados".

⁴ Resolución 31/100 de 15 diciembre 1976.

CONVENCION LATINOAMERICANA SOBRE LA RESPONSABILIDAD CIVIL DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

Durante el décimoseptimo período de sesiones de la CEPAL (Guatemala, 25 de abril al 5 de mayo de 1977), la Comisión Económica para América Latina confirmó la prioridad que dentro del programa de trabajos de la secretaría tiene la preparación de una convención destinada a delimitar la responsabilidad civil de los transportistas terrestres de carga internacional en América Latina.

El tema, a que se hizo referencia en el *Boletín FAL* N° 9 (enero de 1977), había sido tratado en diversos foros. Tanto los Ministros de Obras Públicas y de Transportes del Cono Sur, reunidos en Montevideo en noviembre de 1976, como los representantes gubernamentales acreditados en la Segunda Reunión Latinoamericana preparatoria de la Convención Internacional de Transporte Multimodal, realizada en Buenos Aires en diciembre de ese mismo año, coincidieron en que era necesario contar cuanto antes con una reglamentación regional sobre el límite de responsabi-

lidad y solicitaron a la CEPAL que efectuara los estudios pertinentes y promoviera la realización de las reuniones preparatorias en que se examinaran los antecedentes para la adopción de la mencionada convención. Se formularon solicitudes similares a la CEPAL en la primera reunión de Superintendentes de Seguros de los países del Grupo Andino (Lima, octubre de 1976) y en la XIII Asamblea General ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) en Buenos Aires, noviembre de 1976.

Al pronunciarse para dar el respaldo a esta actividad de la Secretaría en el próximo bienio, la Comisión tuvo como antecedente el documento *Convención Latinoamericana que establece condiciones uniformes respecto de la responsabilidad de las empresas que proporcionan transporte internacional y otros servicios conexos* (E/CEPAL/L.153, abril de 1977).

ENCUESTA SOBRE REQUISITOS MINIMOS DEL EMPRESARIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL

El Grupo Preparatorio Gubernamental para un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional (GPI), en la segunda parte del tercer período de sesiones (Ginebra, enero de 1977), encomendó a la secretaría de la UNCTAD que preparara —sobre la base de la información que le suministren las comisiones económicas regionales— un documento informativo respecto de los requisitos mínimos exigibles a los empresarios de transporte multimodal (ETM). Dicho documento deberá ser presentado, en lo posible, al cuarto período de sesiones del GPI, programado para noviembre de 1977.

Sobre la base de esos antecedentes, el Secretario General de la UNCTAD ha invitado al Secretario Ejecutivo de la CEPAL a colaborar en la preparación de dicho documento y le ha solicitado, además, que consulte la opinión de los Estados miembros de la CEPAL sobre las disposiciones de derecho público que se aplican o se proyecta aplicar para regular las actividades de los ETM.

La secretaría de la CEPAL hará llegar oportunamente dicha encuesta a los Gobiernos de los países miembros, a fin de proceder con la debida antelación a preparar el documento respectivo, cuya fecha de entrega ha sido fijada por la UNCTAD para antes del 31 de julio de 1977.

DRASTICA REFORMA ADUANERA EN CHILE

Las nuevas autoridades de la Superintendencia de Aduanas de Chile hicieron entrega a la prensa de un documento en que se señalan las medidas adoptadas tendientes a "desburocratizar" el comercio exterior. En él se indica "que es necesario reducir al mínimo los inconvenientes que presentan al comercio exterior los diversos controles que ejerce el Estado a través de los organismos competentes, mediante una adecuada armonización y simplificación de los regímenes aduaneros, transformando sus actuales estructuras, anticuadas y excesivamente proteccionistas, en un conjunto de normas ágiles y suficientemente flexibles frente a las cambiantes situaciones que ofrece el comercio internacional."

Entre las medidas que se aplicarán en el futuro inmediato figuran medidas para facilitar: 1) el tráfico marítimo, aéreo o por otros medios; 2) el transporte; 3) las exportaciones; 4) las importaciones.

1. Medidas para facilitar el tráfico marítimo, aéreo o por otros medios

- Modificación del decreto que establece la simplificación de la documentación naviera, eliminando documentos exigibles y el exceso de copias;
- Modificación del Reglamento de Recepción y Despacho de Naves y otros vehículos, racionalizando la intervención de la Aduana y circunscribiéndola a los actos más necesarios e ineludibles de control;
- Modificación de la partida arancelaria que establece los artículos estimados adecuados y de uso necesario para un viajero común, que un pasajero puede introducir sin pago de derechos;
- Eliminación de la declaración de equipaje, medida ya adoptada en muchos países y recomendada permanentemente por organismos e instrumentos internacionales.

2. Medidas para facilitar el transporte

- Apoyo al Ministerio de Transportes en sus activas gestiones para poner en marcha convenios internacionales de transporte terrestre entre los países del Cono Sur;

- Agilización del desaduanamiento de la carga aérea para desatochar el aeropuerto internacional de Pudahuel y permitir a los interesados contar a la brevedad con las mercaderías que importan;
- Activa participación en reuniones internacionales tendientes a eliminar las trabas al transporte, especialmente terrestre, para aumentar el intercambio con los países vecinos;
- Se ha solicitado la modificación de la Ordenanza de Aduanas aplicable al tráfico de cabotaje, de suerte que se elimine la póliza de cabotaje y se controle dicho tráfico exclusivamente a través de una guía de libre tránsito.

3. Medidas para facilitar las exportaciones

Entre otras medidas, se ha propuesto crear un Reglamento de exportaciones, que establecerá las normas fundamentales para el trámite y los controles aduaneros y que junto con eliminar las trabas, permitirá a los exportadores conocer con la debida antelación las reglas del juego, y asimismo modificar el Reglamento de almacenes particulares de exportación, de modo que se simplifique su habilitación y control.

4. Medidas para facilitar las importaciones

Se ha dado forma a un nuevo Reglamento de importaciones que permitirá al Servicio de Aduanas contar con los mecanismos legales y reglamentarios para desarrollar sus actividades sobre la base de principios universalmente aceptados en el tráfico internacional, tales como la buena fe, las revisiones selectivas y las verificaciones documentales.

Finalmente, se ha propuesto reformar sustancialmente la antigua Ordenanza de Aduanas, reemplazándola por un moderno Código Aduanero que simplifique las operaciones de control y regulación del comercio exterior, de acuerdo con las actuales técnicas aduaneras que tienden a uniformar criterios conforme a recomendaciones de organismos internacionales especializados. ("El Mercurio", Santiago, Chile, 17 abril 1977).

NOTICIARIO DE FACILITACION

La conferencia y exposición internacional, sobre métodos de transporte autorrodante en el transporte marítimo (*The Second International Conference and Exhibition on Marine Transport using Roll-on/Roll-off Methods*) se realizará en Londres durante los días 21 y 22 de junio. En esta reunión se examinarán cada uno de los eslabones del transporte autorrodante —los buques, los semiremolques, los puntos de

enlace, los atracaderos— así como varios otros aspectos de la tecnología y tráfico de los barcos portavehículos. Los interesados en participar en la citada Conferencia y Exposición pueden dirigirse a Ro-Ro 77, Conference Secretariat, 2 Station Road, Rickmansworth, Herts WD3 1QP, England.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D
Santiago - Chile

Texto: Unidad de Composición
77-5-1089
(Offset)

FERNANDO CASTRO Y CASTRO
DIRECTOR EN JEFE
SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES
APARTADO POSTAL 6-718
MEXICO, DF
MEXICO

