

NACIONES UNIDAS

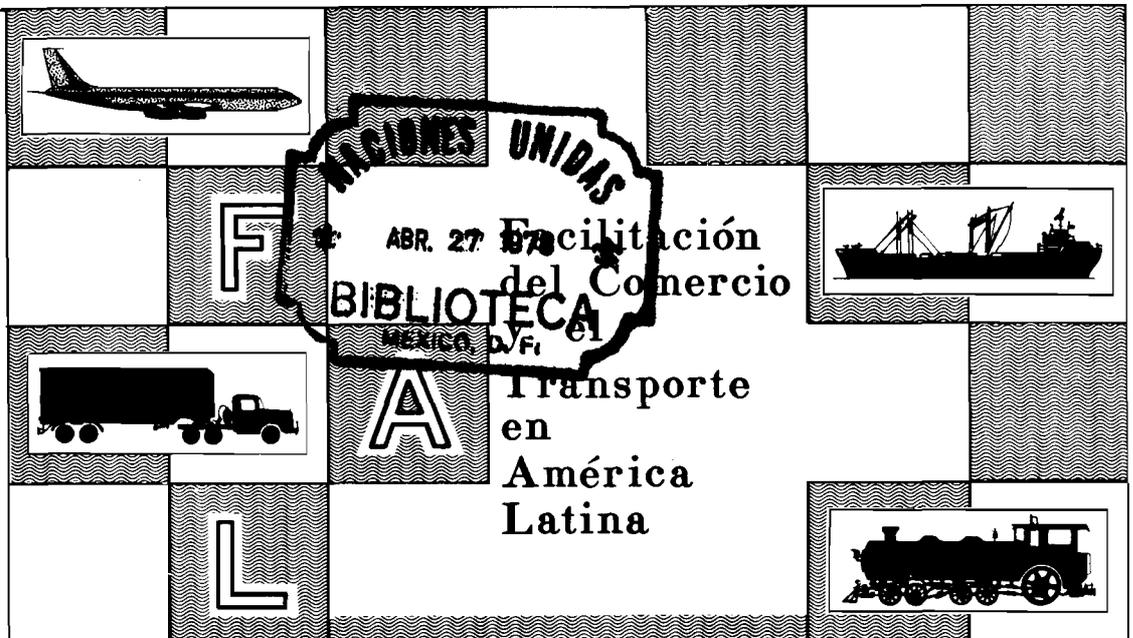


CEPAL

Nº 15

Marzo de 1978

BOLETIN PREPARADO  
POR LA SECRETARIA DE LA  
COMISION ECONOMICA  
PARA AMERICA LATINA  
Y EL PROGRAMA DE  
TRANSPORTE OEA-CEPAL



## OCTAVA REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES DE LOS PAISES DEL CONO SUR

Entre los días 7 y 12 de noviembre de 1977 se realizó en Mar del Plata, Argentina, la Octava Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transportes de los países del Cono Sur con la asistencia de representantes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay y de observadores de la ALALC, el Banco Mundial, la CEPAL y el INTAL.

Entre las conclusiones más relevantes de la reunión se destaca la aprobación del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y sus tres anexos (Anexo I: Aspectos Aduaneros; Anexo II: Auto-transporte Internacional por Carretera, y Anexo III: Aspectos Migratorios). El Convenio, cuya negociación se inició en la Quinta Reunión de Ministros celebrada en Santiago de Chile, está destinado a sustituir el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y sus anexos, suscrito entre la República Argentina, la República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay el 19 de octubre de 1966, al cual adhirieron posteriormente la República de Chile y la República del Paraguay, y deberá ser elevado a los respectivos gobiernos a través de los canales correspondientes, para su ratificación. Conforme a lo establecido en el artículo 24 del cuerpo principal, el "Convenio entrará en vigor entre los países que lo ratifiquen a los treinta días de haberse depositado el segundo instrumento de ratificación, y para los demás Estados Signatarios o Adherentes a partir de los treinta días de la fecha de depósito del respectivo instrumento".

El Convenio está abierto a la adhesión de cualquiera de los países miembros de la ALALC y en él se establece una comisión destinada a revisar y evaluar el cuerpo principal y los anexos en forma permanente a fin de proponer a los Gobiernos de los Estados Signatarios o Adherentes, las modificaciones que se deriven de su aplicación. Las modificaciones que se propongan a través de esta comisión podrán entrar en vigor provisionalmente dentro de los límites de la competencia administrativa de los respectivos organismos de aplicación del Convenio en cada país, mientras se proceda a su ratificación, lo que otorga gran flexibilidad a la

reglamentación del mismo para adecuarse ante cambios en las condiciones operacionales del transporte terrestre internacional por carretera.

Durante los debates se logró un avance significativo en lo relativo a los seguros, con la redacción de un proyecto de anexo sobre la materia, que será sometido a la próxima Reunión de Ministros, una vez examinado en las reuniones de expertos correspondientes.

Asimismo, los Ministros prestaron su aprobación a una ponencia en que se recomienda la celebración de acuerdos bilaterales entre los países del Cono Sur para el intercambio de tracción, sobre la base de los siguientes principios generales:

"a) Las partes contratantes, en acuerdos bilaterales, podrán permitir el intercambio de tractores autorizados entre empresas permisionarias, mediante emisión de licencias para el intercambio de tracción;

b) El intercambio de tracción será operado a través de contratos entre empresas interesadas en ambos países mediante aprobación del respectivo instrumento por los organismos competentes de ambas partes, y la correspondiente emisión de la referida licencia;

c) El intercambio de tracción será realizado en frontera, puertos, terminales de carga o en los lugares que por razones operativas se determine en los respectivos acuerdos bilaterales, recomendándose que en los mismos, se contemplen los casos de fuerza mayor."

La CEPAL, en cumplimiento de la petición formulada en la Séptima Reunión de Ministros, presentó un anteproyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los portadores en el transporte terrestre internacional, y anunció su decisión de someterlo a la consideración de una Reunión de Expertos (véase el documento E/CEPAL/1047 reproducido en el *Boletín FAL* Nº 14). La adopción de esta Convención está destinada a complementar el conjunto de normas comunes para regular los servicios de transporte internacional en América Latina, y constituye un fundamento para un convenio futuro sobre transporte multimodal internacional, cuyo estudio ha sido solicitado a la CEPAL por la Reunión de Ministros.

## HACIA UN CONVENIO DE TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL

Entre el 14 y el 25 de noviembre de 1977 se efectuó en Ginebra el cuarto período de sesiones del Grupo Preparatorio Intergubernamental (GPI) para estudiar un Convenio sobre Transporte Multimodal Internacional, con asistencia de representantes de 65 países y de numerosos organismos internacionales, gubernamentales y privados.

Previamente, se había celebrado en Ginebra, convocada por el SELA, la Tercera Reunión Regional Latinoamericana preparatoria del Convenio, a la cual asistieron delegados de Argentina, Brasil, Colombia, Costa Rica, Cuba, Chile, Ecuador, El Salvador, México, Perú, Uruguay y Venezuela. A ella prestaron su asesoramiento técnico expertos del SELA y de la CEPAL y concurrieron también funcionarios de la Secretaría de la UNCTAD.

El representante de la CEPAL presentó el documento *Requisitos que deberían cumplir los empresarios de transporte multimodal que desarrollen actividades en América Latina* (E/CEPAL/L. 165), preparado por el Programa de Transporte Marítimo OEA-CEPAL, en que se recogen las respuestas dadas por nueve gobiernos latinoamericanos al cuestionario distribuido por la CEPAL a raíz de una invitación formulada por la UNCTAD en cumplimiento de una solicitud del GPI. La posición de los gobiernos de la región apunta fundamentalmente a la necesidad de que el Convenio contenga normas de derecho público tendientes a regular las actividades del ETM, aún cuando algunos difieren respecto del alcance que deberían tener las disposiciones correspondientes.

De acuerdo con la encuesta aludida, todos los gobiernos juzgan conveniente reglamentar las actividades de los ETM que prestan servicios dentro de cada país; la mayoría de los gobiernos es partidaria de establecer un registro nacional de ETM, uno estima que debe exigirse licencia para operar como ETM y dos, que deberían adoptarse ambas medidas. Todos los gobiernos —excepto dos— estiman que debe darse tratamiento diferente al ETM extranjero en el registro nacional o en el otorgamiento de licencias; y la mayoría definiría el ETM como nacional o extranjero sobre la base de criterios de residencia y de distribución de la propiedad del capital. A su vez, todos los gobiernos concuerdan en que debería exigirse a los ETM extranjeros que tuvieran un representante legal en el país, así como también que se asociaran con empresas nacionales

para poder operar en el territorio, aunque existen diferencias de opinión acerca del tipo de asociación aceptable y de los criterios para determinar la idoneidad técnica y comercial de una empresa para que pueda ser autorizada a funcionar como ETM.

Existe consenso en que sería conveniente tomar medidas destinadas a evitar que el mercado sea dominado por un número reducido de ETM que podrían ejercer un poder monopólico, o corregir situaciones de esta índole. A excepción de uno de los gobiernos, todos estiman que los ETM tendrían que informar periódicamente de sus actividades a las autoridades pertinentes, que deberían hacer públicas sus tarifas y facturar en forma detallada sus propios servicios y los que subcontrataren, en tanto que hay unanimidad en que los ETM deberían someter sus tarifas a la aprobación de las autoridades.

En la citada reunión regional preparatoria se recordó que durante los cinco años de negociaciones los países desarrollados han evitado sistemáticamente hablar de los requisitos exigibles al ETM y se subrayó la necesidad de incluir en el convenio algunas cláusulas conteniendo exigencias mínimas sobre la materia.

El cuarto período de sesiones del GPI mostró poco progreso, si bien se adelantó en la discusión de algunos enfoques comunes sobre cuestiones de aduanas, consultas con los usuarios, responsabilidad y seguros. En cambio, no fue resuelto el tema fundamental de si el Convenio debería consultar cláusulas de derecho público o solamente cláusulas de derecho privado. Tampoco hubo acuerdo en lo relativo al alcance del Convenio, debido a la negativa del Grupo B (países desarrollados de economía de mercado) a aceptar la propuesta del Grupo de los 77 en orden a incluir referencias específicas a la reserva de cargas, a la participación en el tráfico y a las rutas que tendrían que seguir las mercaderías.

Finalmente, se acordó celebrar el quinto período de sesiones del GPI entre el 18 de septiembre y el 6 de octubre de 1978, con una agenda que contempla los siguientes puntos del anteproyecto de convenio: responsabilidad y seguros, cuestiones generales, aduanas, consultas y otras cuestiones pendientes. La agenda incluye además el examen de un proyecto de convenio y de un proyecto de reglamento para la Conferencia de Plenipotenciarios.

## AVANCES EN LOS SISTEMAS DE INFORMACION SOBRE TRANSPORTE

La CEPAL se ha venido preocupando desde hace largo tiempo de impulsar el mejoramiento de los sistemas de información sobre transporte, cuya necesidad e importancia son evidentes para la planificación eficiente de las actividades y de las inversiones en este campo. Ya en 1972 la CEPAL y el Banco Mundial acordaron patrocinar un proyecto conjunto destinado a mejorar el acceso a la información mediante la creación de un instrumento que permitiera identificar y analizar de manera ordenada toda la información relativa al sector transporte, no sólo para fines de planificación a mediano y largo plazo, sino también para la toma de decisiones a corto plazo. Como resultado de ese esfuerzo conjunto se publicó en mayo de 1976 el documento *Esquema de organización de la información del sector transporte* E/CEPAL/1008/Rev. 1, destinado a servir de marco conceptual para la identificación y codificación de material que luego puede ser archivado siguiendo una estructura lógica. El *Esquema* ha sido utilizado por una misión de asistencia técnica patrocinada por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial para preparar diagnósticos sectoriales en el Perú y para clasificar documentos y formar archivos de documentación bibliográfica en Brasil, Colombia y Honduras.

Más aún, el citado instrumento ha prestado valiosa utilidad como guía en dos estudios realizados recientemente en América Latina: el *Registro de información del*

*transporte*, de Colombia, y la *Bibliografía sobre transporte en Chile*.

El primero, editado por la Oficina de Planeación del Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Colombia, ha sido elaborado por el Centro Nacional de Información del Transporte (CENAIT), con la colaboración de diversos organismos gubernamentales relacionados con la materia, y con el aporte financiero del Fondo Colombiano de Investigaciones Científicas "Francisco José de Caldas", COLCIENCIAS. Consta de tres partes: una lista alfabética de los títulos de los documentos cuyos resúmenes se publican, un catálogo de fichas maestras y un catálogo de temas.

Por su parte, la *Bibliografía sobre transporte en Chile*, (E/CEPAL/L. 170, 31 de diciembre de 1977), ha sido preparada por el Programa de Transporte Marítimo OEA/CEPAL, con la colaboración de cinco universidades nacionales. Comprende las obras relacionadas con el transporte aéreo, carretero, ferroviario, marítimo, multimodal y urbano publicadas desde 1955.

El *Boletín FAL* considera de la mayor utilidad este tipo de apoyo a los sistemas de información sobre transporte y agradecería que sus lectores le proporcionaran información acerca de las publicaciones sobre el tema que pudiesen existir en los países de la región.

Nombre y domicilio del remitente				Fecha		Número	
				Cantidad copias no negociables		Número interno estación emisora	
Nombre y domicilio del destinatario				Lugar de emisión			
				<p style="text-align: center;"><b>CARTA DE PORTE INTERNACIONAL</b> <b>CONVENIO MULTILAF</b></p>			
Notificar a							
Lugar de recepción		Número de vagón					
Lugar de entrega		Itinerario y transbordos					
Marcas y números		Cantidad, clase de bultos y descripción mercadería		Peso en kg.		Precio FOB en dólares	
Número de precintos							
Documentos de exportación o importación de la mercadería y observaciones							
Flete Sector		Flete Sector		Flete Sector		Flete Sector	
Importe total y moneda de pago		Importe total y moneda de pago		Importe total y moneda de pago		Importe total y moneda de pago	
	Pagado	Por pagar		Pagado	Por pagar		Pagado
Firma conforme del declarante o remitente				Firma y sello representante del ferrocarril emisor			
Firma conforme del receptor o destinatario y fecha de recepción				<p>Recibida la mercadería en aparente buenas condiciones hasta donde fue posible determinarlo con una inspección razonable, a menos que se indique expresamente lo contrario.</p>			

**NOTAS EXPLICATIVAS PARA EL USO DEL FORMULARIO  
CARTA DE PORTE INTERNACIONAL  
CONVENIO MULTILAF**

A fin de alcanzar los fines que se persiguen con la adopción de un documento ferroviario único para amparar los despachos de carga internacional efectuados con arreglo a las disposiciones del Convenio MULTILAF, los ferrocarriles contratantes tendrán presente en la utilización del formulario *Carta de Porte Internacional - Convenio MULTILAF* las siguientes indicaciones:

**A. Indicaciones de carácter general**

1. El formulario se compone de una hoja y su formato corresponde al ISO A4, que tiene las siguientes dimensiones: 210 mm de ancho por 297 mm de alto

2. La impresión se ajusta a las siguientes medidas:

altura del margen superior	10 mm
altura del espacio reservado para el texto	280 mm
altura del margen inferior	7 mm
<b>Altura total</b>	<b>297 mm</b>
ancho del margen izquierdo	20 mm
ancho del espacio reservado para el texto	183 mm
ancho del margen derecho	7 mm
<b>Ancho total</b>	<b>210 mm</b>

3. Para facilitar el llenado con máquina de escribir del formulario, se han dispuesto los espaciamientos de líneas horizontales en módulos de 4,24 mm y los de caracteres o columnas verticales en módulos de 2,54 mm con un mínimo de 9 caracteres por columna que corresponde a 22,86 mm.

4. En lo posible no se extendería una carta de porte por más de un vagón para facilitar los procedimientos de fiscalización aduanera en las fronteras y puntos de transbordo, especialmente cuando se haga uso del régimen de tránsito aduanero internacional.

**B. Indicaciones relativas a los datos o menciones contenidos en el formulario**

1. Denominación del documento: El documento se denominará Carta de Porte Internacional - Convenio MULTILAF y deberá llevar en el mismo recuadro el logotipo del ferrocarril emisor.

2. "Nombre y domicilio del remitente": Debe consignarse el nombre y dirección de la persona natural o jurídica que acredite la calidad de remitente. Por lo general el remitente coincide con la persona que figura como exportador en la documentación de exportación.

3. "Fecha": Debe corresponder a la fecha de emisión de la Carta de Porte.

4. "Número": El número deberá ser impreso por ALAF a fin de evitar que haya repeticiones que pueden introducir confusiones en la documentación frente a aduanas o para la Cámara de Compensación.

5. "Cantidad de copias no negociables": La cantidad de copias no negociables que se emitan para las necesidades del remitente y de los propios ferrocarriles que intervienen en el transporte.

6. "Número interno estación emisora": Este recuadro está reservado para consignar el número de código que corresponda a la estación emisora, si procede.

7. "Nombre y domicilio del destinatario": Debe consignarse el nombre y la dirección completa de la persona natural o jurídica a la cual están destinadas las mercaderías.

8. "Lugar de emisión": Corresponde identificar aquí a la estación u oficina emisora, incluyendo el código de identificación si procede.

9. "Notificar a": Este espacio está reservado para identificar con nombre y dirección a cualquier persona natural o jurídica que deba ser notificada en relación con la disponibilidad de la mercadería. Puede ser una entidad bancaria, un despachante aduanero o cualquier agente que represente al remitente o al destinatario, o el propio destinatario o remitente.

10. "Lugar de recepción": Corresponde al lugar donde el ferrocarril recibe la mercadería para su transporte. Puede ser una estación ferroviaria o bien otro lugar, siempre que el ferrocarril asuma responsabilidad por la mercadería desde ese punto. El espacio cerrado en este recuadro se reserva para el Código Internacional de Localidades.

11. "Número de vagón": En este espacio debe consignarse el número y letras de identificación del vagón más el código ISO ALPHA-2 de países al final precedido de un guión (ejemplo: BC-8990-CL).

Para este efecto el código ISO ALPHA-2 de los países signatarios del Convenio MULTILAF es el siguiente:

Argentina	AR	Chile	CL
Bolivia	BO	Paraguay	PY
Brasil	BR	Uruguay	UY

12. "Itinerario y transbordos": Debe indicarse la ruta pedida por el remitente con indicación de los puntos fronterizos y lugares de transbordos, estos últimos seguidos del símbolo (T). (Ejemplo: Rancagua-Socompa-Santa Fe(T)-Paraná(T)-Paso de los Libres-Uruguaiana(T)-Sao Paulo.) Si la ruta solicitada por el remitente no es la más corta o la que debiera aplicarse para el aforo en condiciones normales, deberá asentarse esta particularidad en la Carta de Porte, ya que entonces el aforo se realizará por esta ruta. El espacio cerrado en este recuadro se reserva para el Código Internacional de Localidades.

13. "Lugar de entrega": Corresponde al lugar donde el ferrocarril se compromete a entregar la mercadería. Puede ser una estación ferroviaria o bien otro lugar siempre que el ferrocarril asuma la responsabilidad por la mercadería hasta ese punto. El espacio cerrado en este recuadro se reserva para el Código Internacional de Localidades.

14. "Marcas y números": Las marcas y números de los bultos embarcados agrupando los que tengan una misma marca. Si se trata de contenedores, debe indicarse el número y letras de identificación del contenedor. Los números y letras de identificación del contenedor que deben asentarse corresponden a siete dígitos (seis de su numeración individual y uno del dígito de control) y cuatro letras (código de propietario).

15. "Cantidad, clase de bultos y, descripción de la mercadería": La cantidad parcial y total de los bultos, según sus respectivas clases. En el caso de que las mercaderías sean transportadas en contenedores, se indicará esta circunstancia. La descripción de las mercaderías se hará en forma resumida según su naturaleza, denominación comercial y posición NABALALC si se dispone de dicha información.

16. "Peso en kilogramos": El peso bruto parcial y total de los bultos, de acuerdo con las diversas marcas, números y clases de bultos.

17. "Precio FOB en dólares": El precio FOB parcial y total de las mercaderías, que figura en los documentos legales que ampara la exportación según las diversas marcas, números y clases de bultos, expresado en dólares norteamericanos.

18. "Número de precintos": El número de los precintos o sellos que se han colocado al vagón en la estación de origen y en las estaciones fronterizas indicando entre paréntesis si son ferroviarios, aduaneros o del propio cargador. Si el espacio no fuera suficiente o si es preciso abrir el vagón y agregar sellos se puede indicar los nuevos números en el espacio reservado para observaciones.

19. "Documentación de exportación o importación de la mercadería y observaciones": Espacio reservado para registrar la documentación de práctica en el comercio internacional que puede acompañar o no la expedición y cualquier otra observación de que desee dejar constancia el remitente o el ferrocarril.

20. "Flete sector": En estos espacios se indica el sector al que corresponde el flete. (Por ejemplo: Flete sector argentino.)

21. "Importe total y moneda de pago": Importe total del flete del sector indicado arriba y la moneda de pago.

22. "Pagado o Por Pagar": Se hace una cruz en el recuadro que corresponda.

23. "Firma conforme del declarante o remitente": Siendo los datos de la Carta de Porte declarados por el remitente o su representante, su firma en este casillero significa que está de acuerdo con todos los datos consignados.

24. "Firma y sello representante del ferrocarril emisor": La firma y sello del agente ferroviario que valida la emisión de la carta de porte y certifica la recepción de la mercadería.

25. "Firma conforme del receptor o destinatario y fecha recepción": La firma del destinatario o su representante se estampa aquí en señal de recepción de la mercadería y sirve de recibo al ferrocarril que entrega, dejándose constancia de la fecha en que se formaliza el acto de entrega.

## LA ADOPCION DEL CONOCIMIENTO DE EMBARQUE NO NEGOCIABLE COMO MEDIDA DE FACILITACION

Durante los últimos años se ha producido un movimiento creciente en algunos países, como el Reino Unido, Canadá, Estados Unidos de América, Japón, Suecia y Noruega, así como también en ciertos organismos internacionales como la BIMCO (*The Baltic and International Maritime Conference*) para imponer el uso de un conocimiento de embarque marítimo no negociable que contenga toda la información necesaria para identificar: a) las partes interesadas; b) las mercancías transportadas; c) los pormenores del viaje, y d) la información relativa al pago del flete. El documento debe llevar, además, la firma del capitán.

Este documento, que en algunos países se conoce como "carta de porte marítimo" (*sea waybill o short bill of lading*), sirve como evidencia del contrato de transporte marítimo y de la recepción o cargue de las mercancías por parte del porteador, mediante el cual éste se obliga a hacer entrega de las mercancías al consignatario cuyo nombre aparece en el documento.

Esta iniciativa tiene el respaldo del FALPRO (Programa Especial de Facilitación del Comercio de UNCTAD/CEPE), pues la adopción de un documento de transporte más simple facilitaría los procedimientos de despacho de las mercancías para las cuales no se justifica la exigencia del tradicional conocimiento de embarque negociable. Por lo tanto, dentro de las actividades del Grupo de Trabajo sobre facilitación de la CEPE se estableció recientemente un subgrupo encargado de estudiar la naturaleza y origen de los problemas legales que permitan la aceptación generalizada de dicho documento.

Este subgrupo ha contado con la colaboración de la Cámara de Comercio Internacional, que en los últimos dos años ha reunido gran cantidad de información a través de cuestionarios y encuestas hechas a transportistas, comerciantes, bancos, compañías aseguradoras, organismos gubernamentales, etc.

A continuación se presenta un extracto de algunos puntos de importancia contenidos en el informe de la CCI, en que se evalúan las respuestas recibidas con respecto a los aspectos legales del conocimiento de embarque negociable y a la posibilidad de remplazarlo por un documento no negociable.

El conocimiento de embarque negociable sirve funciones de índole comercial y legal. La primera —como en el caso del transporte ferroviario, aéreo y por carretera— puede ser cumplida adecuadamente por un documento no negociable. La segunda se refiere a la función del conocimiento de embarque como título de propiedad de las mercancías cuyo transporte cubre. Esto implica que quien esté en posesión del documento podrá transferir sus derechos a las mercancías mediante un endoso del mismo,

por lo que el porteador queda exento de toda responsabilidad al entregarlas contra recibo del conocimiento de embarque endosado.

Entre las razones para mantener la existencia del conocimiento de embarque negociable, se aducen las siguientes:

- el *vendedor* puede retener el documento en su poder como control sobre las mercancías hasta recibir el pago por las mismas;

- permite al *comprador* que lo posee realizar una transacción sin necesidad de esperar la llegada de las mercancías (aunque existe jurisprudencia en el sentido de no reconocerle validez legal a dicha transferencia de derechos hasta que el vendedor inicial haya recibido el pago);

- protege los intereses de los *bancos* que financian la transacción;

- sirve como comprobante de embarque para los *aseguradores*;

- permite a los *porteadores* ejercer su derecho de embargo sobre las mercancías por fletes impagos; y finalmente,

- es un requisito exigido por las *aduanas, autoridades sanitarias* y otras para que ellos intervengan en el despacho de las mercancías.

Al examinar la CCI detalladamente cada una de las razones señaladas, junto con hacer notar la dificultad de eliminar la inercia en las prácticas comerciales, concluye que si se encara esta situación en forma crítica es posible darle satisfacción en la mayoría de los casos mediante la emisión de un documento no negociable.

Se destaca el notable cambio experimentado durante los últimos años en los patrones de comercio, señalándose que se ha pasado de un sistema en el cual las mercancías eran transables en un amplio rango de mercados potenciales y probablemente vendidas en tránsito —lo cual justificaba el uso de un documento negociable— al tráfico de mercancías manufacturadas para un mercado específico. Esto se refleja en determinadas rutas de comercio, como la del Atlántico Norte, por ejemplo, donde, según una reciente encuesta efectuada en los Estados Unidos de América, la mayoría de las importaciones están amparadas por documentos no negociables.

Este *Boletín* apoya sin reservas el llamado de la CCI a lograr una amplia difusión de la información referente a las posibilidades de remplazar el conocimiento de embarque negociable por uno que lleve a la larga a la sustitución del documento tradicional por la transmisión automática de la información, respaldada por un sencillo formulario preparado por medios electrónicos.

### CARTA DE PORTE INTERNACIONAL PARA LOS TRANSPORTES FERROVIARIOS

A fin de facilitar los transportes ferroviarios que se realizan al amparo del Convenio MULTILAF (*Boletín FAL*, números 4, 8 y 13), los ferrocarriles signatarios han acordado uniformar la Carta de Porte Internacional que se utiliza en dicho tráfico. A tal efecto, la Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), con la colaboración de la CEPAL, preparó un anteproyecto de documento que responde a los principios y requisitos establecidos en el Convenio MULTILAF y que fue sometido a la consideración de los representantes de las empresas ferroviarias durante la Reunión de Facilitación del Transporte Ferroviario Internacional realizada en Buenos Aires entre el 22 y el 23 de agosto de 1977. En el curso de dicha Reunión se acordó incorporar algunas modificaciones al proyecto y se solicitó la preparación de una nueva versión, la que fue analizada durante la Décimotercera Asamblea General Ordinaria de la ALAF, que tuvo lugar en Quito, entre el 3 y el 8 de octubre de 1977.

El proyecto aprobado en Quito, que se reproduce en una *separata* de este *Boletín*, está siendo analizado en

detalle por cada una de las empresas ferroviarias asociadas al Convenio MULTILAF, y se espera que pueda comenzar a aplicarse en el primer semestre de 1978. El formato del documento equivale al ISO A-4 y la distribución de los datos corresponde, hasta donde ha sido posible, a lo establecido en el formulario clave aprobado por la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (CEPE) (véase el *Boletín FAL* N° 5).

Para facilitar los procedimientos de fiscalización aduanera en las fronteras y puntos de transbordo, especialmente cuando se haga uso del régimen de tránsito aduanero internacional, se ha acordado no extender cartas de porte por más de un vagón, si bien podrían emitirse varias cartas de porte para amparar diferentes despachos que se transporten en un mismo vagón.

En los recuadros que corresponden al lugar de recepción, al lugar de entrega y al itinerario y transbordos, se ha reservado un espacio cerrado para consignar el Código Internacional de Localidades, que se encuentra actualmente en preparación.

## SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE TRANSPORTE DE CARGA EN COLOMBIA

Entre el 2 y el 4 de noviembre de 1977 y bajo el auspicio del Consejo Colombiano de Usuarios de Transporte (CUTMA), se celebró en Bogotá, el Segundo Congreso Nacional de Transporte de Carga, en conjunto con la Séptima Asamblea General de dicho Consejo. Al evento asistieron altas autoridades, además de unas 250 personas, entre importadores y exportadores públicos y privados, transportadores marítimos, terrestres y aéreos, representantes de entidades gubernamentales del comercio exterior y del transporte de carga, autoridades portuarias y aeroportuarias e invitados especiales de la UNCTAD, de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC), de la CEPAL y de la OEA.

El Congreso acordó pedir el apoyo del Gobierno colombiano al trabajo de la CEPAL en el campo de la

reglamentación de la responsabilidad civil en el transporte terrestre.

El estudio *Perspectivas del transporte internacional por carretera en la Subregión Andina* (E/CEPAL/L. 154), que constituye un esfuerzo conjunto de la CEPAL y la Corporación Andina de Fomento (CAF) en coordinación con la JUNAC, sirvió de documento básico al Grupo de Trabajo sobre transporte caminero, ferroviario y fluvial. Se recomendó insistir en la necesidad de buscar la real integración del Grupo Andino a través de una oportuna y eficiente reglamentación de la Decisión 56 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena y la participación efectiva del Gobierno colombiano en todo lo atinente al transporte automotor internacional.

## COLABORACION ENTRE LOS NAVIEROS LATINOAMERICANOS Y LA CEPAL

La Asociación Latinoamericana de Armadores (ALAMAR) en su Décimocuarta Asamblea General Ordinaria, celebrada entre el 26 y el 28 de octubre de 1977 en Guayaquil, Ecuador, acordó encomendar a su Vicepresidencia Ejecutiva - Secretaría General que preste su colaboración a los estudios que está realizando la CEPAL para la continuación del proyecto de una Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional. Entre estos últimos están los puertos, donde no existe todavía reglamentación institucional, mientras la responsabilidad civil en el transporte marítimo se encuentra reglamentada desde 1924 a través de las llamadas Reglas de La Haya.

A la asamblea asistieron dos representantes de la Asociación Centroamericana de Armadores (ACAMAR), uno de los cuales expuso las funciones que está realizando la organización.

Dado que existe identidad de propósitos entre los objetivos señalados en los estatutos de la ALAMAR y de la ACAMAR, se acordó estrechar relaciones entre ambas asociaciones y buscar el camino adecuado para actuar mancomunadamente frente a los problemas que afectan al transporte marítimo en las áreas de su competencia.

La Vicepresidencia Ejecutiva de la ALAMAR preparará un anteproyecto de reforma de los estatutos que permita institucionalizar la acción común de ambas asociaciones,

como asimismo posibilitar la incorporación a la ALAMAR de las instituciones de armadores de la región.

Con motivo de su viaje a Chile para participar en la reunión de expertos encargados de redactar un proyecto de Convención latinoamericana sobre responsabilidad civil de los porteadores en el transporte terrestre internacional, a que se hizo referencia en el *Boletín FAL* N° 14, el Vicepresidente Ejecutivo de la ALAMAR tuvo oportunidad de intercambiar ideas con la División de Transporte y Comunicaciones de la CEPAL sobre la posibilidad y conveniencia de colaboración mutua en materias de interés común, como la necesidad de uniformar la documentación usada en América Latina en la recepción y despacho de buques de tráfico internacional y de combinar esfuerzos para eliminar la intervención consular en el tráfico marítimo y el comercio exterior de aquellos países de la región donde aún rige dicha intervención, a pesar de haberse abolido para el tráfico aéreo. El proyecto de cooperación CEPAL/ALAMAR contemplaría la confección de un manual de documentación naviera para la región, que fuera, en lo posible, uniforme para cada país en cuanto a clase de documentos, número de copias, contenido, formato, etc. Dicho manual serviría de guía a armadores, capitanes mercantes y agencias navieras y permitiría estimular la aplicación de la Resolución 254(IX) de la ALALC sobre documentación naviera uniforme para la recepción y despacho de naves.

## NOTICARIO DE FACILITACION

- La Tercera Conferencia Internacional y Exposición sobre Métodos de Transporte de Autotransbordo (*Third International Conference and Exhibition on Marine Transport using Roll-on/Roll-off Methods*) se realizará en el Congress Centrum de Hamburgo, entre el 4 y el 6 de julio de 1978. El programa de la conferencia incluye el examen de los nuevos tipos de buques portavehículos, las opciones y requisitos comparativos de los terminales para ese tipo de naves y para los buques convencionales, los problemas de estiba y de seguridad en los barcos de autotransbordo, y los aspectos de las reglamentaciones camineras que afectan la eficiencia de los servicios de transporte de autotransbordo. La exposición consulta la exhibición de tecnología y servicios de una veintena de empresas de Alemania Federal, Dinamarca, Finlandia, Italia, Noruega, el Reino Unido y Suecia. Los interesados en participar en la citada Conferen-

cia y Exposición pueden dirigirse a Ro-Ro 78, Conference Secretariat, 2 Station Road, Rickmansworth, Herts WD3 1QP, England.

- Entre el 21 y el 25 de mayo próximo se efectuará en la ciudad de Oslo, Noruega, el Décimocuarto Congreso Mundial del Transporte por Carretera, organizado por la Unión Internacional de Transportes por Carretera (IRU). El congreso centrará los debates en torno al transporte por carretera frente a sus responsabilidades. Se espera la asistencia de delegaciones de los 52 países de los cinco continentes que son miembros de la IRU. Para mayores informaciones sobre el citado encuentro y otras materias anexas, los interesados deben dirigirse a Unión Internacional de Transportes por Carretera, IRU, Apartado 44, 1211, Ginebra, Suiza.



NACIONES UNIDAS

División de Transporte y  
Comunicaciones de la CEPAL

Casilla 179-D  
Santiago, Chile

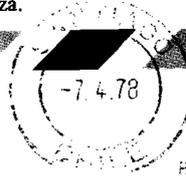
Unidad de Composición  
78-3-417  
(Offset)

XXX ANIVERSARIO

CEPAL

1948 - 1978

RAUL TREJOS  
DIRECTOR  
CENTRO DE INFORMACION  
CEPAL - COMISION ECONOMICA PARA AMERICA  
LATINA  
APARTADO POSTAL 6-718  
MEXICO, DF  
MEXICO



570