



**LA FACILITACION DEL COMERCIO
INTERNACIONAL**

**ALADI/SEC/Estudio 6
3 de marzo de 1983**

SUMARIO

- INTRODUCCION
- LA FACILITACION, HERRAMIENTA DE LA INTEGRACION
- ESFUERZOS EN FAVOR DE LA FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LOS PLANOS MUNDIAL Y REGIONAL
- PAPEL QUE LE CABE DESEMPEÑAR A LA ALADI EN EL CAMPO DE LA FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LA REGION
- ASPECTOS DE FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE INTERES PARA LOS PAISES MIEMBROS Y LA REGION EN SU CONJUNTO
- MECANISMOS PARA LLEVAR A CABO LOS TRABAJOS DE FACILITACION:
 - . Perfeccionamiento de los mecanismos institucionales existentes
 - . Creación de organismos o comités nacionales de facilitación
 - . Coordinación de los organismos internacionales y regionales interesados
- PRIORIDADES QUE CONVENDRIA TENER PRESENTE PARA EL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS Y LA ADOPCION DE ACCIONES Y MEDIDAS DE FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL:
 - . Acciones y medidas de corto plazo
 - . Acciones y medidas que convendría abordar en el mediano plazo
 - . Acciones y medidas de largo plazo
- PROGRAMACION DE LOS TRABAJOS DE FACILITACION EN EL AMBITO DE LA ASOCIACION

1. INTRODUCCION. A partir de los años sesenta y a lo largo de las dos décadas siguientes el impulso en favor de la facilitación del comercio internacional ha ido ganando, cada vez, mayor fuerza y extensión hasta llegar a convertirse en la actualidad, en un movimiento de alcance y proporciones mundiales cuyos beneficios son reconocidos unánimemente.
2. América Latina y, en particular, los países de la ALADI no han estado marginados del movimiento anterior, si bien en ellos comenzó más tardíamente y los beneficios producidos distan mucho todavía de ser generales y apreciables, pese a los esfuerzos que han realizado en la materia algunos organismos regionales a partir de la década pasada.
3. Justamente, la necesidad de salvar pronto la distancia existente en este campo y la conveniencia de impulsar y coordinar mayormente los esfuerzos latinoamericanos, a fin de aprovechar la experiencia de otras regiones y evitar duplicaciones de tareas y desperdicio de los recursos disponibles, han movido a la Secretaría General de la ALADI a elaborar el presente documento con el ánimo de que sea utilizado como base para la puesta en marcha de un programa de acción de carácter regional, que permita canalizar los esfuerzos nacionales públicos y privados y facilitar el logro de avances concretos en el corto, mediano y largo plazos.
4. Al intervenir en este campo, la Secretaría actúa movida por la convicción de que la facilitación del comercio internacional -entendiendo comprendida dentro de ella a la facilitación del transporte internacional- es un elemento coadyuvante en la liberalización de las corrientes comerciales internacionales y en la concreción de los esfuerzos que encaran los Gobiernos y algunos organismos internacionales en procura de la desaparición de los obstáculos de carácter administrativo y de otra índole que entorpecen la fluidez de dichas corrientes y dificultan el acceso a los mercados.
5. La Secretaría considera que una mayor inserción de la región en el actual movimiento mundial sobre la facilitación del comercio internacional, debidamente compatibilizada con su realidad y características propias, no sólo será altamente beneficiosa para el desarrollo e incremento del comercio intray extraregional, sino que también evitará la aparición de dificultades futuras en ambos campos y servirá de factor de estímulo de los esquemas de integración existentes, con la ventaja adicional de que tal inserción se hará a un movimiento que ya se encuentra en marcha desde hace casi dos décadas, que registra avances y logros concretos que pueden servir de inspiración a los Gobiernos y que contiene mecanismos de cooperación técnica especializada susceptibles de utilizarse con bastante fluidez, todo lo cual constituye una infraestructura racionalmente útil para apoyar los esfuerzos regionales que se estima conveniente encarar en el futuro.
6. En el presente documento se examinan los aspectos esenciales del movimiento de facilitación del comercio internacional aludido precedentemente, se esbozan los campos de trabajo en los cuales podría volcarse el esfuerzo de los países miembros y se delinear los medios y mecanismos a que podría echarse mano para avanzar en los planos nacional y regional.

//

7. LA FACILITACION, HERRAMIENTA DE LA INTEGRACION. El mundo del comercio exterior y del transporte internacional tiene cada vez más conciencia del hecho de que las formalidades engorrosas, los procedimientos complicados y la documentación compleja y/o excesiva constituyen obstáculos importantes para la fluidez de las corrientes comerciales y al funcionamiento expedito y eficaz de los medios de transporte (1).
8. Por ello, a juicio de la Secretaría de la ALADI el marco conceptual con que se debe enfocar en la región la facilitación del comercio internacional debe ser amplio y comprensivo tanto de la facilitación del comercio exterior propiamente tal como de la del transporte internacional, a fin de que las acciones que se realicen en uno y otro campo lleguen a producir resultados realmente efectivos y beneficiosos para los países interesados.
9. La necesidad del marco conceptual amplio antes mencionado obedece a que existe entre el comercio y el transporte una interrelación tan estrecha, tanto en los planos nacional como internacional, que en muchas ocasiones es imposible o muy difícil establecer cuál es la causa o efecto del otro. Lo cierto es que no puede haber comercio sin transporte y al desarrollo de este último encuentra su principal justificación en la expansión del comercio.
10. Lo expresado anteriormente significa, por lo tanto, que la facilitación del transporte internacional debe marchar paralelamente con la facilitación del comercio exterior e inscribirse dentro de los esfuerzos que a escala mundial, regional, subregional y nacional se llevan a cabo desde hace varios años, tanto por organismos nacionales e internacionales como por los medios privados interesados, de conformidad con la conclusión generalmente aceptada de que todo trámite, documento o exigencia administrativa innecesaria o excesiva en una operación de importación o exportación encarece el precio de las mercancías importadas o exportadas (2).

- (1) En ocasiones, las dificultades de congestión portuaria que se presentan en algunos países están relacionadas o son ocasionadas por problemas de procedimiento o de documentación; por ejemplo, la descarga de los buques suele no comenzar antes de que se hayan presentado determinados documentos oficiales o las mercancías permanecen en los recintos portuarios, porque los documentos comerciales y oficiales no han llegado a tiempo, o bien, los procedimientos de salida de los puertos son ineficaces o pesados por falta de cooperación y/o coordinación entre las autoridades portuarias, aduaneras, sanitarias y otras. En otros casos, las operaciones de transporte terrestre resultan entorpecidas por la falta de disposiciones aduaneras en materia de tránsito sobre una base regional o subregional; bilateral o multilateral; como consecuencia de ello los medios de transporte suelen permanecer detenidos en la frontera, mientras se cumplen las formalidades aduaneras o de otra índole y, a veces, es necesario descargar y volver a cargar, innecesariamente, las mercancías en los vehículos de transporte, exponiéndolas a daños o hurtos al permanecer almacenadas deficientemente o sujetas a condiciones meteorológicas adversas.
- (2) Además del costo directo que resulta de las pérdidas ocasionadas por demoras innecesarias, el costo indirecto que ocasiona la preparación y tramitación de los distintos documentos necesarios para las operaciones comerciales y de transporte es bastante considerable, aun cuando los comerciantes y transportistas, a menudo, no se percaten de ello; en efecto, hacer constar la misma información una y otra vez en diversos documentos de todas formas y tamaños supone múltiples verificaciones para detectar errores y realizar correcciones cuyo costo constituye un gravamen encubierto que, a la larga, recae sobre el consumidor final de las mercancías.

ac

//

11. Por otra parte, los procedimientos complicados y la documentación excesiva re presentan también obstáculos importantes para la expansión del comercio y oca sionalmente pueden llegar a desalentar a posibles exportadores o importa dos, especialmente aquellos que pretenden iniciarse en estas actividades o ca racen de la infraestructura técnica o administrativa de apoyo adecuadas.
 12. En el caso particular de los países sin litoral, las demoras y la acumulación de costos ocasionada por los procedimientos inadecuados de tránsito pueden ha cer que los productos que exporten estos países lleguen a ser menos comp titivos en el mercado mundial.
 13. Si el fin último del proceso de integración que encara la ALADI es la forma ci ón del mercado común latinoamericano y uno de los mecanismos aceptados pa ra alcanzar tal objetivo lo constituya la supresión o atenuación, a través de di stintos medios y mecanismos, de los obstáculos arancelarios y no arancelá ri os que afectan el intercambio comercial entre los países de la región, la fa cilitación de las operaciones del comercio y del transporte internacional co nstituyen una herramienta muy útil para completar la supresión de tales obs tá culos, especialmente los segundos (3).
 14. La facilitación desde el ángulo de la integración significa uniformar las exi gi encias en los trámites y documentos de comercio exterior y de transporte in te rnacional. Uniformar con criterio y concepción de sistema significa, a su ve z, simplificar los procedimientos. De esta manera, integrar, uniformar y si mplificar constituyen los conceptos que dan contenido en un proceso regio na l a los esfuerzos de facilitación y marcan los objetivos hacia donde ellos de ben dirigirse.
 15. Conceptualizada así la facilitación en el marco del proceso de integración la ti noamericana, es decir, no como un fin en sí mismo sino como un medio para al canzar un objetivo más amplio, ella se expresa -como en la realidad ocurre- a través de un proceso dinámico que comprende diversos componentes y se ex tiende en el tiempo y el espacio a través de acciones de distinto tipo que cu bren un vasto conjunto de materias.
 16. La facilitación es un proceso dinámico porque los avances que ella origina no son inmutables, tanto porque el medio en que opera naturalmente no lo es -el co mercio exterior y el transporte internacional son dos de las actividades eco nómicas más dinámicas- como porque la facilitación alcanzada en un deter mi nado contexto o en una época dada puede dejar de resultar beneficiosa o, a ún, transformarse en un obstáculo en la corriente comercial o la actividad de transporte que se procura beneficiar.
 17. Por otra parte, el hecho de que para realizar una transacción comercial in te rnacional no baste con que se pongan de acuerdo el vendedor y el comprador, si no que es necesario cumplir con determinadas exigencias documentales, rea li zar un vasto conjunto de trámites tanto en el país exportador como en el in im
- (3) En el ámbito de la Asociación la situación de las restricciones no arancela ri as es objeto de una programación específica, a la cual podrían confluir pos te riormente los progresos que se obtengan en materia de facilitación del co mercio y el transporte.

portador y, además, establecer contactos con bancos, aseguradoras, transportistas, intermediarios, agentes de aduanas, etc., hace necesario caracterizar a la facilitación del comercio y del transporte como un esfuerzo internacional multidisciplinario en el que participan diversas entidades, tanto públicas como privadas, en diferentes países.

18. En los hechos, si bien la facilitación es una tarea que abordan los Gobiernos no excluye de manera alguna a los sectores antes indicados; por el contrario, exige de ellos una participación activa en virtud de la cual la facilitación se convierte en una tarea de cooperación que abarca los planos nacional, subregional, regional y mundial y congrega a organizaciones internacionales y regionales y círculos privados en el marco de un diálogo permanente entre los distintos sectores interesados, de estudios técnicos compartidos y de deliberaciones en reuniones especializadas, que se traduce en el establecimiento de fórmulas y mecanismos de facilitación que procuran satisfacer a los distintos medios interesados. Así concebidas, las medidas de facilitación no son impuestas a nadie por nadie, ni tampoco lo son por un sector a otro; el único instrumento metodológico de eficacia comprobada es el diálogo permanente tanto entre los sectores interesados de un país como en el plano internacional.
19. ESFUERZOS EN FAVOR DE LA FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LOS PLANOS MUNDIAL Y REGIONAL. En el plano mundial la Comisión Económica para Europa (CEPE) de la Organización de las Naciones Unidas, ha tenido a partir de 1961 una participación gravitante en el desarrollo de las ideas y acciones en favor de la facilitación del comercio internacional tanto a través del esbozo e implantación, a nivel internacional de acuerdos concretos en la materia como en la creación y perfeccionamiento de los mecanismos institucionales indispensables para el análisis técnico de las propuestas a los Gobiernos que han permitido dar continuidad a la labor desarrollada a lo largo de las dos décadas transcurridas hasta la fecha.
20. A través de acuerdos especiales la labor de la CEPE se ha ido extendiendo progresivamente a las demás comisiones regionales y organismos especializados de las Naciones Unidas, particularmente mediante la puesta en marcha en la UNCTAD del Programa Especial sobre Facilitación del Comercio (FALPRO) y la coordinación que se ha establecido con la CEPE, a través de la cual ha podido incorporarse al proceso de toma de decisión de esta última la experiencia que FALPRO ha adquirido paulatinamente en el campo de los esfuerzos que encaran los países en desarrollo en favor de la facilitación del comercio internacional.
21. Junto al núcleo de acción de Naciones Unidas precedentemente reseñado cabe citar también a otros organismos internacionales que trabajan en materia de facilitación de los procedimientos de comercio y transporte internacional, si bien con óptica más sectorial, en razón de la naturaleza y de los objetivos de sus tareas específicas. Es el caso, por ejemplo, de los trabajos que desarrollan, en la órbita de sus respectivas competencias, el Consejo de Cooperación Aduanera, la Organización de Aviación Civil Internacional, la Organización Consultiva Marítima Internacional, etc..

22. Los países de Centro y Sudamérica no han estado al margen de estos esfuerzos. Si bien el tema de la facilitación del comercio internacional todavía no ha calado hondo en América Latina, es posible encontrar esfuerzos colectivos en campos específicos, en una y otra subregión, que muestran orientaciones positivas que pueden servir de base para encaminar esfuerzos más intensos y promisorios.
23. En Centroamérica, cabe señalar el Acuerdo Centroamericano de Circulación de Carreteras de 8 de junio de 1958, el Acuerdo para la importación temporal de vehículos por carretera, algunos aspectos del Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana de 10 de junio de 1958 y el Tratado General de Integración Económica Centroamericana de 13 de diciembre de 1960 y, finalmente, el Acuerdo Centroamericano sobre Señales Viales Uniformes, de 10 de junio de 1958.
24. También cabe mencionar los trabajos para la elaboración de la póliza única de importación centroamericana, la instalación de laboratorios aduaneros y los estudios sobre la uniformidad de los servicios públicos en las zonas fronterizas.
25. Los países de Sudamérica, desde principios de la década del setenta y a través de diversos foros regionales también han comenzado a adoptar medidas y a desarrollar acciones con fines de facilitación del comercio y del transporte, algunas de las cuales se han ido perfeccionando con el paso del tiempo, tanto en sus objetivos como en los mecanismos utilizados para alcanzarlos.
26. Así, en materia de transporte por carretera entre los países del Cono Sur (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, además de Bolivia y Perú) se suscribió en 1966 el primer convenio sobre transporte internacional terrestre, que fue sustituido en 1977 por otro más perfeccionado, en el cual se advierten claros progresos doctrinarios y técnicos con respecto al anterior y una evidente influencia de los avances registrados en la misma materia entre los países europeos.
- Asimismo, comenzó a funcionar un foro de singular importancia, constituido por la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur, donde se analiza anualmente toda la problemática del transporte por carretera de esta parte del Continente. El convenio suscrito en 1977 surgió justamente de este foro y el movimiento que actualmente existe en orden a analizar la factibilidad de utilizar entre ellos el carnet TIR tiene el mismo origen. Obviamente, este foro ministerial aborda otros aspectos más y registra diversos progresos en otros órdenes de materias para lo cual cuenta con un mecanismo de apoyo técnico constituido por una Secretaría temporal que es desempeñada anualmente por el servicio nacional competente del país sede de la última reunión efectuada y un grupo de expertos nacionales que se reúne dos veces entre cada evento y está encargado de examinar en detalle los temas que son objeto de la atención de los Ministros.
27. Entre los países del Grupo Andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela) rige la Decisión no. 56 adoptada en 1972, cuyo objetivo es el de promover la integración física de la Subregión con el objeto de permitir la creación del mercado subregional, facilitando la realización del transporte in-

11

ternacional por carretera entre los países andinos. La Decisión anterior ha sido complementada por la Decisión no. 56-A, de 1973, que establece los formularios que deben ser usados en el transporte realizado al amparo de la Decisión no. 56.

28. La CEPAL y el INTAL, tienen a su cargo la realización de diversas tareas de apoyo técnico a los foros regionales antes mencionados que han sido y son de singular importancia, sea para la preparación de estudios e investigaciones destinadas a despertar el interés de los Gobiernos y de sectores determinados o analizar aspectos determinados de la problemática del transporte regional, sea para la prestación de apoyo técnico en la gestación y puesta en marcha de las principales iniciativas surgidas o estudiadas en los aludidos foros regionales.
29. La ALADI, cuenta como punto de partida con los esfuerzos realizados por la ALALC, algunas veces enfocados directamente y, otras, indirectamente, en favor de la facilitación del comercio y del transporte entre los países miembros (4). Entre los primeros cabe señalar, en materia comercial, la armonización de los datos contenidos en los documentos aduaneros utilizados en las operaciones de importación y exportación, la adopción de documentos normalizados de importación y exportación, la exoneración de gravámenes y restricciones a la importación de muestras sin valor comercial, etc., y, en materia de transporte, la adopción de la Resolución 254 (IX) sobre documentos uniformes para la recepción y despacho de naves y la CEP/Resolución 403 que estableció, en uno de sus anexos, un modelo de normas para la armonización de las reglamentaciones nacionales sobre tránsito aduanero. Entre los segundos, pueden destacarse, en materia comercial, la armonización de las bases técnico-formales de los aranceles aduaneros nacionales (nomenclatura, valoración de mercancías y tipo de gravámenes aplicables); la utilización de una nomenclatura común para la ejecución del programa de liberación del intercambio recíproco, la armonización de los criterios nacionales para el establecimiento de las estadísticas de comercio exterior, etc., y, en materia de transporte, la suscripción del Convenio de Transporte por Agua.
30. La ALADI, por su parte, se ha preocupado desde su inicio de la facilitación del transporte y ahora comienza a abocarse a la tarea de establecer las bases de una programación que abarque también al comercio y cuya implementación se realice por etapas sucesivas a fin de mantener una actividad permanente sobre el tema. Un primer resultado de lo anterior fue la convocatoria, en noviembre de 1981, de la primera reunión de expertos sobre facilitación del tránsito aduanero, oportunidad en la que se ahondó en el examen de las posibilidades de adopción del Convenio TIR y se verificó el grado de aceptación que esta iniciativa tendría entre los países de la región, particularmente, los del sur del Continente. Este evento también sirvió para que hubiera un intercambio de ideas entre los funcionarios de Gobiernos asistentes y los representantes del sector privado del transporte internacional de algunos países miembros, en el marco del cual se formularon interesantes observaciones por parte de estos últimos y se sentaron las bases para la continuación de un diálogo que se estimó altamente provechoso. Un segundo esfuerzo lo constituyó el patrocinio y el apoyo técnico brindado para la realización de la Primera Conferencia de Transporte Internacional por Carretera convocada por el Gobierno del Uruguay y la Unión Internacional de Transporte Internacional por Carretera (IRU) celebrada en Montevideo, abril de 1982.

(4) Conviene aclarar que estos esfuerzos, en algunos casos, fueron acogidos por todos o la mayoría de los países miembros de la ALALC; en otros lo fueron sólo por algunos y hay ejemplos en que los acuerdos adoptados no encontraron materialización a nivel nacional.

31. Finalmente, cabe señalar la participación de larga data que tiene la OEA en la facilitación del transporte por carretera, la cual ha estado dirigida especialmente a aspectos estrictamente técnicos, tales como la armonización de la señalización de las carreteras; la realización de estudios para la construcción de carreteras de carácter continental o regional (carreteras Panaméricas y Marginal de la Selva); la sistematización de las normas técnicas para la construcción de las mismas, etc.. A este respecto, la labor desarrollada por los Congresos Panamericanos de Carreteras, el Comité Directivo de los mismos y las Comisiones Técnicas respectivas ha sido muy útil y beneficiosa para los países y la región en su conjunto.
32. PAPEL QUE LE CABE DESEMPEÑAR A LA ALADI EN EL CAMPO DE LA FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL EN LA REGION. La nueva etapa del proceso de integración latinoamericana iniciada con la entrada en vigencia del Tratado de Montevideo 1980 se caracteriza por un enfoque realista y pragmático de la realidad de la región y por la puesta en marcha de un esquema de integración más abierto y flexible que el establecido por el Tratado de Montevideo de 1960, que pretende el establecimiento, como objetivo de largo plazo, de un mercado común latinoamericano a través de un esfuerzo gradual y progresivo de los países y el cumplimiento de las funciones básicas de promoción y regulación del comercio recíproco, complementación económica y desarrollo de las acciones de cooperación económica que coadyuvan a la ampliación de los mercados.
33. Para el cumplimiento de las funciones básicas antes señaladas, el Tratado de Montevideo 1980 acordó establecer un área de preferencias económicas compuesta por una preferencia arancelaria regional y por acuerdos de alcance regional y de alcance parcial. Los primeros son aquellos en que participan todos los países miembros y se celebran en el marco de los objetivos y disposiciones del Tratado y pueden referirse a las mismas materias y comprender iguales instrumentos que los previstos en los acuerdos de alcance parcial. Estos últimos se caracterizan por ser suscritos por dos o más países miembros, sin comprender a la totalidad de los mismos, y propender a crear las condiciones necesarias para profundizar el proceso de integración regional a través de su progresiva multilateralización.
34. El mecanismo de los acuerdos de alcance regional y de alcance parcial es extensivo por el Tratado de Montevideo 1980 al funcionamiento del sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo. Asimismo, este mecanismo, así como la preferencia económica regional, pueden ser utilizados, según el mismo Tratado, para encarar acciones de convergencia y cooperación con otros países y áreas de integración económica de América Latina.
35. Así concebido, el nuevo esquema de integración de la ALADI es mucho más amplio que el de la ALALC en sus alcances y proyecciones, ya que el objetivo de largo plazo es el establecimiento de un mercado común, y que en lo inmediato abre una enorme gama de posibilidades de acción dentro de la cual es posible contemplar múltiples arreglos que ayuden al proceso de integración.
36. Desde un punto de vista programático la ALADI se aproxima a esquemas avanzados de integración, como la Comunidad Económica Europea, al compartir como meta final del proceso la puesta en marcha de un mercado común. Se diferencia, en cambio, en la diversidad de énfasis, de mecanismos, de compromisos, de me

//

tas cuantitativas y de programaciones de trabajo para alcanzar tal meta, así como en el amplio campo de acción que tienen los países miembros para avanzar por el camino de la integración a través de arreglos y acciones que sean congruentes con los objetivos y normas del nuevo Tratado de Montevideo.

37. La facilitación del comercio internacional, concebida de la manera que se ha esbozado en párrafos anteriores del presente documento, encuentra amplia cabida y justificación en el contexto anterior y constituye un campo de trabajo extraordinariamente fértil para la Asociación, dentro del cual los países miembros pueden obtener múltiples beneficios para el desarrollo e incremento de las corrientes comerciales y la realización de las operaciones de transporte internacional, confirmando su carácter de factor de estímulo para el logro de los objetivos generales y especiales asignados a la Asociación.
38. Si la facilitación del comercio y del transporte constituye un movimiento ya aceptado en el contexto del comercio internacional, no cabe duda que igual aceptación debe recibir en el marco de los procesos de integración existentes en la región, y, consecuentemente, su incorporación en el quehacer permanente de la ALADI entenderse perfectamente justificada como elemento coadyuvante para el logro de sus objetivos específicos y la utilización de sus mecanismos.
39. A lo anterior, debe agregar una connotación particular que, en el caso de la ALADI, torna doblemente importante la inserción de la facilitación del comercio internacional entre las acciones permanentes que ella debe encarar. Se trata de que, actualmente, no existe entre los países de América Latina ningún organismo regional que pueda desempeñar en materia de facilitación una actividad semejante a la que cumple la CEPE entre los países europeos, esto es, servir con suficiente autoridad técnica y capacidad de acción y de compromiso político, de pivot de los esfuerzos que en favor de la facilitación se desarrollan en esa región del mundo.
40. Sólo la ALADI en el ámbito regional y la SIECA y la JUNAC en el ámbito subregional, tienen la capacidad jurídica suficiente y disponen de los órganos y mecanismos adecuados para canalizar los esfuerzos de los países miembros en este campo y para establecer acuerdos efectivamente compromisorios que les permitan avanzar con seguridad y claridad en pos de la facilitación del comercio y del transporte internacional.
41. Esta ventaja, que los países no deberían desaprovechar, resulta beneficiosa, tanto para la Asociación como para los países miembros mismos, si se tienen presentes las amplias y flexibles modalidades de acuerdos que establece el nuevo esquema de integración y la posibilidad que consagran sus mecanismos de progresar, paulatina y progresivamente, tanto en la intensidad como en la extensión de los compromisos que se estime conveniente asumir en la materia.
42. Desde este ángulo, cabe destacar que la Resolución 2 del Consejo de Ministros de la ALALC menciona a los acuerdos de promoción del comercio como el instrumento útil para reglamentar las materias no arancelarias y tender a la promoción de las corrientes de comercio intrarregionales y destaca expresamente a la facilitación del transporte como una de las materias a las que puede referirse este tipo de acuerdos de alcance parcial.

ac

//

43. Por otra parte, tampoco debe olvidarse que el Tratado de Montevideo 1980 también alude a un aspecto singular de la facilitación del comercio y el transporte cuando señala en su artículo 23, dentro del sistema de apoyo a los países de menor desarrollo económico relativo, que los países miembros procurarán otorgar facilidades para el establecimiento en sus territorios, de zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades administrativas de tránsito internacional en favor de los países mediterráneos.
44. El papel que puede desempeñar la ALADI en materia de facilitación no necesariamente debe circunscribirse a la utilización del mecanismo en los acuerdos de promoción del comercio, sino que puede traducirse en acciones de otro tipo, tales como las siguientes:
- a) Convocatoria de grupos de expertos gubernamentales y de organismos empresariales vinculados a las actividades de comercio exterior y de transporte internacional, para programar acciones de carácter permanente en materia de facilitación y para realizar evaluaciones periódicas de los avances registrados en el marco de los programas que se establezcan, así como para detectar nuevas acciones o campos de trabajo y formular recomendaciones al respecto;
 - b) Adopción de resoluciones o acuerdos por el órgano de la Asociación que corresponda, estableciendo normas generales o particulares en materia de facilitación, con carácter de compromisos o de recomendaciones;
 - c) Desarrollar campañas en favor de la facilitación del comercio y del transporte internacional, de carácter general o específico, con el objeto de sensibilizar a la opinión pública y a los sectores públicos y privados interesados, sobre las ventajas que se obtienen con la adopción de medidas concretas sobre el particular; y
 - d) Prestación de asistencia técnica, a través de sus servicios especializados o por intermedio de organismos nacionales e internacionales.
45. En suma, la ALADI está llamada a cumplir un papel fundamental en la promoción y estímulo del movimiento mundial de facilitación del comercio internacional dentro de la región, justamente en un momento histórico del desarrollo económico latinoamericano en que se hace cada vez más necesario que los países evalúen debidamente los beneficios que pueden obtener de ella para el desarrollo e incremento de sus corrientes comerciales, sirviendo de elemento catalizador de los esfuerzos y trabajos que actualmente se desarrollan aisladamente en los planos nacional y regional y de vehículo para la adopción de acuerdos o la iniciación de acciones de carácter colectivo en la materia.
46. DETERMINACION DE ASPECTOS DE FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL DE INTERES PARA LOS PAISES MIEMBROS Y PARA LA REGION EN SU CONJUNTO. Sobre la base de los trabajos en curso y de los avances registrados en el plano mundial, así como de los esfuerzos que encaran en campos específicos algunos organismos regionales latinoamericanos, en los párrafos siguientes se individualizan los principales aspectos que se consideran de interés actual en materia de facilitación del comercio y el transporte dentro de la región con el objeto de proporcionar, tanto una visión de conjunto de dichos aspectos que sea útil para la formulación de un programa de trabajo, como de permitir un adecuado discernimiento de las etapas y prioridades que convendría utilizar en

//

el futuro, así como apreciar más claramente las interrelaciones que existen entre dichos aspectos y con los enfoques de trabajo que con relación a algunos de ellos ya existen en el ámbito de la Asociación en el marco de programaciones específicas.

47. Con la óptica anterior, dichos aspectos se han ordenado en función de su relación con:
- a) La facilitación del comercio exterior y del transporte internacional en su conjunto;
 - b) La facilitación de las operaciones de transporte internacional propiamente tal;
 - c) La armonización técnico-formal de los aranceles aduaneros; y
 - d) El otorgamiento de facilidades en favor de los países de menor desarrollo económico relativo.

48. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA FACILITACION DEL COMERCIO EXTERIOR Y EL TRANSPORTE INTERNACIONAL EN SU CONJUNTO:

- i) Normalización de los diversos documentos utilizados en las operaciones de comercio internacional;
- ii) Simplificación y racionalización de los trámites y procedimientos relativos a las operaciones de comercio internacional;
- iii) Simplificación de la intervención consular en los actos de comercio y transporte;
- iv) Simplificación de las exigencias sanitarias, fitosanitarias, veterinarias y de otra naturaleza en las operaciones de comercio internacional;
- v) Simplificación y reducción de las tramitaciones bancarias relativas a las operaciones de comercio internacional, incluida la normalización de la documentación correspondiente;
- vi) Modernización de los regímenes de seguro y simplificación de las operaciones respectivas, relativas a las operaciones de comercio internacional;
- vii) Simplificación y racionalización de los procedimientos para la recolección y procesamiento de datos para la elaboración de las estadísticas de comercio internacional;
- viii) Simplificación y racionalización del procedimiento de despacho aduanero de las mercaderías;
- ix) Computarización de las operaciones aduaneras;
- x) Utilización de las técnicas de procedimiento electrónico para la transmisión de los datos relativos al comercio internacional;
- xi) Utilización de códigos internacionales en las operaciones de comercio internacional (por ejemplo, de países, monedas, fechas, nombres de buques y puertos, etc.);

ac

//

- xii) Armonización y simplificación de las normas aplicables al tráfico de muestras comerciales y a los envíos postales; y
- xiii) Establecimiento de terminales interiores de carga destinadas a facilitar la nacionalización de las mercaderías en destino y la realización de las operaciones de iniciación, trasbordo y término de los transportes internacionales de mercaderías.

49. ASPECTOS RELACIONADOS CON LA FACILITACION DE LAS OPERACIONES DE TRANSPORTE INTERNACIONAL PROPIAMENTE TAL:

- i) Establecimiento de uno o más regímenes armonizados de tránsito aduanero internacional de las mercaderías;
- ii) Facilitación del tráfico de viajeros y simplificación de los procedimientos de control de sus equipajes;
- iii) Armonización y simplificación de los controles aplicables a los vehículos y/o mercaderías a su paso por las fronteras;
- iv) Agilitación de los procedimientos de entrada y salida de los vehículos de transporte de los puertos y armonización y simplificación de la documentación utilizada en dichas operaciones;
- v) Armonización de los regímenes nacionales sobre la responsabilidad civil de los transportistas y el contrato de transporte;
- vi) Armonización de los pesos y medidas de los vehículos de transporte por carretera;
- vii) Celebración de acuerdos o convenios bi o multilaterales sobre el tráfico de vehículos de carga o pasajeros;
- viii) Armonización y simplificación de las reglamentaciones nacionales sobre habilitación de empresas de transporte internacional;
- ix) Análisis y definición conceptual del principio de reciprocidad en el transporte por carretera;
- x) Otorgamiento de facilidades para la transferencia internacional de fondos entre las empresas de transporte internacional;
- xi) Establecimiento y uniformación de normas para evitar la doble tributación entre las empresas de transporte internacional;
- xii) Establecimiento de compañías multinacionales y transnacionales de transporte;
- xiii) Formación de conferencias de carga para el transporte por vías fluviales dentro de la región;
- xiv) Establecimiento de una asociación latinoamericana de expedidores de carga;

- xv) Establecimiento de empresas de transporte multimodal y su reglamentación;
- xvi) Reglamentación internacional de las tarifas de flete marítimo, especialmente en cuanto a su forma de presentación;
- xvii) Armonización de normas destinadas a facilitar el uso e intercambio de contenedores;
- xviii) Normalización de contenedores y paletas;
- xix) Establecimiento de empresas para la reparación y mantenimiento de contenedores;
- xx) Estudios sobre la construcción de barcazas y otros buques pequeños de hormigón armado;
- xxi) Establecimiento de sistemas de transporte costero e interinsular; y
- xxii) Establecimiento de sistemas estadísticos uniformes para la planificación y control del transporte internacional.

50. ASPECTOS DE FACILITACION RELACIONADOS CON LA ARMONIZACION TECNICO-FORMAL DE LOS ARANCELES ADUANEROS (5):

- i) Armonización y actualización permanente de la nomenclatura de clasificación de las mercaderías en los aranceles aduaneros y en las estadísticas de comercio internacional; y
- ii) Utilización generalizada de gravámenes ad-valorem en los aranceles aduaneros y conversión en términos ad-valorem de los derechos específicos y/o mixtos existentes en ellos.

51. ASPECTOS DE FACILITACION RELACIONADOS CON EL OTORGAMIENTO DE FACILIDADES EN FAVOR DE LOS PAISES DE MENOR DESARROLLO ECONOMICO RELATIVO (6):

- Otorgamiento de facilidades para el establecimiento de zonas, depósitos o puertos francos y otras facilidades en materia de tránsito internacional en favor de los países mediterráneos.

52. El ordenamiento anterior no prejuzga sobre la mayor o menor importancia de los temas individualizados, ni pretende ser exhaustivo ni excluyente de otros que pueden ser objeto de la preocupación actual o futura de los Gobiernos o de los círculos interesados públicos o privados. Su propósito no es sino el de esbozar, a grandes rasgos, los temas de facilitación que se consideran de mayor interés en la actualidad y sobre los cuales los Gobiernos podrían estudiar o definir pasos concretos en la materia.

- (5) Los aspectos individualizados en este párrafo son objeto de programaciones específicas en el ámbito de la Asociación.
- (6) El desarrollo de este aspecto corresponde al sistema de apoyo en favor de los países de menor desarrollo económico relativo.

53. El ámbito de acción de los distintos aspectos antes reseñados; los objetivos específicos que se persigan con cada uno; los procedimientos que se consideren más adecuados para llevar a cabo la facilitación de que se trate, así como los mecanismos que se utilicen para hacerla efectiva, pueden definirse paulatinamente y en el marco de las etapas de la programación que se acuerde. Por otra parte, el anterior señalamiento de temas no excluye la posibilidad de que algunos sean refundidos en uno solo, al momento de iniciarse los trabajos respectivos o sean abordados paralela o sucesivamente en razón de su contenido o de los objetivos de cada uno.
54. MECANISMOS PARA LLEVAR A CABO LOS TRABAJOS DE FACILITACION. Dado que la facilitación del comercio internacional es una tarea prácticamente permanente, cuya extensión e intensidad es graduable según las necesidades y conveniencia de los países, que su naturaleza es esencialmente dinámica y multidisciplinaria y que sus mayores beneficios se alcanzan cuando es enfocada y desarrollada con óptica internacional, los mecanismos utilizables para llevarla a cabo deben tener presente esta diversidad de caracteres.
55. Por otra parte, también debe tenerse en cuenta que la facilitación, si bien es obra de los Gobiernos, requiere necesariamente del apoyo de los sectores privados interesados, ya que ellos son los principales beneficiados con las acciones y medidas que se adopten, y es conveniente, por lo tanto, otorgarles una participación tan importante como a los sectores oficiales competentes.
56. Con frecuencia, se suele pasar por alto en los países miembros la participación de los sectores privados interesados en el diseño, aplicación y evaluación de las acciones y medidas de facilitación que se acuerdan, sin que éstos últimos, por otra parte, correspondan a lo anterior con una actitud de defensa más activa, que logre sensibilizar suficientemente a los niveles oficiales encargados de llevar a cabo tales acciones y medidas de facilitación.
57. Esta situación debe cambiar, si realmente se quiere que los esfuerzos de facilitación que se encaren tengan efecto positivo en el comercio exterior y en el transporte internacional de la región. A este respecto, convendría que los sectores privados interesados participaran mucho más intensamente que hasta ahora en las tareas de facilitación y que los Gobiernos, por su parte, otorgasen a esta nueva actitud toda la importancia que ella merece, ya que el cambio que se produzca contribuiría a mejorar el ambiente general en que deben desarrollarse los trabajos respectivos.
58. Este cambio de actitud -que debería tener una primera expresión concreta en la participación más acentuada de los sectores privados interesados en el diseño y manejo de los mecanismos institucionales de facilitación que se establezcan o que se reformulen- no sólo deberá abarcar el ámbito nacional, sino extenderse también a los sectores privados de todos los países de la región, de manera que lleguen a constituir un sólido basamento regional, sobre el cual puedan edificarse programas concretos que cuenten para su cumplimiento con el apoyo conjunto de los diversos sectores oficiales y privados interesados.

//

59. Posiblemente, el escaso dinamismo que ahora exhiben las actividades que se desarrollan en materia de facilitación en el plano regional y la poca receptividad que se observa en los círculos interesados sean una consecuencia de la timidez con que, con escasas excepciones, actúan los sectores privados vinculados a las actividades del comercio y del transporte internacional, lo que contrasta fuertemente con la postura que observan sus congéneres de los países desarrollados, particularmente en Europa y los EE.UU., donde son ellos, justamente, los que acicatean a los Gobiernos con peticiones y demandas concretas para actuar en campos determinados, las cuales canalizan, generalmente, a través de los organismos que los agrupan.
60. Perfeccionamiento de los mecanismos institucionales existentes. Con el objeto de concretar las ideas anteriores debería encararse el perfeccionamiento de los mecanismos institucionales existentes en los planos nacional y regional y obtener, vía de la creación, de la reformulación o de la adecuación, el establecimiento de otros más idóneos y apropiados para conducir los trabajos de facilitación.
61. Así, en el plano nacional el perfeccionamiento de estos mecanismos tendría por objeto aprovechar y mejorar las estructuras y organizaciones existentes en el sector público que puedan ser útiles para canalizar programas de facilitación y apoyar las acciones de las entidades del sector privado que tengan capacidad de defensa de sus intereses y de representatividad de sus asociados. Por su parte, el sector privado de los países tendría que perfeccionar sus organismos de base, ampliando el número de sus integrantes, creando agrupaciones gremiales donde no las haya actualmente y mejorando sus mecanismos de acción, de manera de llegar a constituir, en un plazo razonable, grupos sociales con capacidad de influir en las esferas gubernativas competentes y hacer pesar sus planteamientos en los círculos y niveles que sea necesario.
62. Creación de organismos o comités nacionales de facilitación. Una forma práctica de alcanzar los objetivos esbozados en el párrafo anterior es la creación y funcionamiento de organismos o comités nacionales de facilitación, destacados en la reunión de expertos convocada por la CEPAL en Santiago de Chile en marzo de 1981, como "uno de los requisitos para la puesta en práctica de un programa permanente de facilitación". (7)
63. Según las recomendaciones del referido grupo de expertos, los organismos o comités nacionales de facilitación deberían, en el corto plazo, cumplir las siguientes funciones:
- a) Elaborar un inventario de los requisitos y formalidades necesarios en las operaciones de comercio exterior y transporte internacional;
 - b) Realizar una descripción detallada de los trámites y procedimientos existentes;
 - c) Revisar críticamente los requisitos y procedimientos con miras a identificar los que no corresponden a una necesidad real, los que podrían simplificarse, etc.; y

(7) Documento E/CEPAL/G.1178.

//

- d) Preparar recomendaciones para la agilización de los procedimientos y el uso de documentos uniformes que se ajusten a las normas internacionales vigentes.
64. En el largo plazo, según el mismo grupo de expertos, dichos organismos o comités deberían:
- a) Cumplir las funciones de órgano coordinador permanente de las actividades que se realicen en materia de facilitación de comercio y transporte internacional en todas y cada una de las entidades pertinentes;
 - b) Hacer las veces de órgano de correspondencia con sus homólogos en otros países y demás instancias internacionales que trabajen en este campo; y
 - c) Actuar, en caso de necesidad, como grupo técnico de negociación en la definición, elaboración y suscripción de convenios internacionales en materia de facilitación.
65. Estos organismos o comités deben estar organizados de manera de asegurar la participación activa de representantes de alto nivel de todos los organismos y entidades de los sectores público y privado que participan en el comercio internacional, tales como:
- a) Sector público:
 - Organismos de comercio exterior
 - Organismos de transporte
 - Administración portuaria
 - Administración aduanera
 - Organismos financieros
 - Banco Central
 - Servicios estadísticos
 - Organismos de seguro y reaseguro
 - b) Sector privado:
 - Asociaciones de importadores y exportadores
 - Cámaras de comercio y de industria
 - Despachadores o agentes de aduana
 - Expedidores de carga
 - Asociaciones u organismos empresariales
 - Bancos comerciales
 - Entidades aseguradoras

//

66. Una participación amplia como la descrita anteriormente permite que haya colaboración entre los diversos sectores involucrados y posibilidades ciertas de consultas entre todos ellos, que aseguren un eficaz resguardo de los intereses de cada uno. Las consultas y la cooperación antes aludidas se pueden realizar de diversas formas, según el tipo de organización que se escoja. En algunos casos asume la forma de un comité; en otros, las de organismos propiamente tales. El financiamiento puede correr de cuenta del sector privado exclusivamente; en otros, tiene el apoyo de los Gobiernos y hay casos en que existen arreglos financieros conjuntos entre el sector público y el privado. Sin embargo, en todos los casos existen relaciones y colaboración activa entre los diversos sectores o intereses representados y la infraestructura política y económica de cada país define las variables sobre las que se actúa en cada caso.
67. Un punto importante a destacar en este tipo de organizaciones es la conveniencia -avalada por la práctica seguida en la mayoría de los organismos nacionales de facilitación en actual funcionamiento- de que estén dotadas de una infraestructura técnica y administrativa de apoyo de carácter permanente. La práctica antes aludida demuestra que la existencia de estas infraestructuras de apoyo permite a las respectivas organizaciones actuar con mayor permanencia e idoneidad para reunir y sintetizar la opinión de los distintos intereses en juego y conseguir una facilitación coordinada. Por lo tanto, no deberían perderse de vista los beneficios que se obtienen dotando a dichas entidades de este tipo de servicios de apoyo. Naturalmente, es posible obtener resultados más limitados con organizaciones que no las tengan, pero la experiencia ha demostrado que el costo relativamente reducido de un personal permanente se compensa sobradamente con los mayores beneficios que se obtienen.
68. Un segundo punto importante a tener en cuenta es la experiencia que indica que no es aconsejable que los programas de estos organismos se pongan en práctica de manera independiente a nivel nacional. En realidad cada organismo nacional de facilitación subraya o conlleva la necesidad de una cooperación a nivel internacional. Una acción nacional aislada en materia de facilitación puede encerrar el peligro de incurrir en inversiones muy elevadas en la aplicación de nuevos métodos que requieran, por ejemplo, el uso de computadoras y otros medios de transmisión de datos, y después resulte difícil modificar los sistemas adoptados para enlazarlos con los de otros países. Aunque este aspecto interesa a todos los países, reviste particular importancia para los países en desarrollo, como los de la ALADI, en que inversiones de una cuantía considerable pueden representar un porcentaje apreciable de los recursos disponibles.
69. Un tercer punto importante es el de la necesidad de alentar o de destacar la importancia de llegar, a través de las medidas o acciones de facilitación que se adopten en materia de transporte, a soluciones multi o plurimodales; es de cir, que en el método que se utilice se reconozca como objetivo final y definitivo el transporte de las mercaderías puerta a puerta con la mayor rapidez y seguridad posibles y con el mínimo costo total.
70. Finalmente, se reconoce también como valioso que estos organismos dispongan de un punto de contacto en cada país. De esta manera, tanto oficial como oficialmente, estos contactos pueden mantener correspondencia entre sí y lle

//

gar de esa forma a soluciones más rápidas, que las que podrían obtenerse de otra forma o en otros casos.

71. Coordinación de los organismos internacionales y regionales. El perfeccionamiento de los mecanismos institucionales en el plano regional debería realizarse con una doble orientación. Una, dirigida al reforzamiento de los organismos de cúpula regional de las agremiaciones privadas vinculadas al comercio y al transporte y, la otra, a una mayor coordinación de la acción de los organismos internacionales y regionales competentes en el ramo, aspecto este último también aludido en el informe del grupo de expertos mencionado precedentemente.
72. En materia de organismos de nivel regional que agrupen a las asociaciones nacionales de empresarios, importadores, exportadores, transportistas internacionales, expedidores de carga internacional, etc., existe un amplio campo de trabajo, ya que existen muy pocos ejemplos de este tipo de organismos de cúpula en la actualidad. (8)
73. La importancia de la creación de este tipo de organismos regionales es obvia. Desde el momento que la facilitación del comercio y del transporte internacional produce sus mayores beneficios en la medida que las acciones y medidas que se emprendan al respecto se cumplan, simultáneamente, en todos los países interesados, es necesario contar con un mecanismo institucional privado de carácter regional o subregional que sirva como punto de apoyo internacional para la realización de los trabajos respectivos, al mismo tiempo que constituya una herramienta de evaluación de los beneficios que se obtengan con ellos.
74. La experiencia europea al respecto es aleccionadora en grado extremo. La participación de la IRU, por ejemplo, en el desarrollo del transporte por carretera entre los países europeos y con otros de fuera de esa región ha sido realmente decisiva y su papel como órgano administrador de los convenios TIR de 1959 y 1975, fundamental para el éxito de los mismos en los planos jurídico, económico y técnico. Otro ejemplo lo constituye la participación de la Cámara Internacional de Comercio, en la facilitación de diversos campos comerciales y la de la Organización Consultiva Marítima Internacional, en lo que hace al transporte naviero.
75. En cuanto a la coordinación de los organismos internacionales vinculados o interesados en la facilitación del comercio y transporte internacional, convendría prestarle una atención particularizada, porque puede llegar a constituir un elemento de apoyo muy útil para encarar acciones realmente trascendentes en los planos regional e internacional, de las cuales pueden resultar beneficios concretos para las que se desarrollen en el plano nacional estricto, en razón de la interacción que existe entre unas y otras, ángulo este último que asume una relevancia muy particular a la hora de poner en marcha un programa regional de facilitación.

- (8) Un ejemplo reciente, lo constituye la Unión Sudamericana de Transporte Internacional por Carretera (UTI) fundada en Montevideo el 19 de abril de 1982, que agrupa a las asociaciones nacionales de transportistas internacionales por carretera existentes en los países sudamericanos.

4570

//

76. Tal como se ha indicado en capítulos anteriores, diversos organismos internacionales, así como organismos regionales latinoamericanos, desarrollan acciones de facilitación, algunos en campos específicos, otros con enfoques más generales, pero todos, en general, trabajan en favor de la eliminación o atenuación de los obstáculos administrativos y de otra índole que obstaculizan las corrientes comerciales y las operaciones de transporte. Sin pretender llegar a una concertación total entre ellos, valdría la pena, desde el punto de vista del interés particular de los países latinoamericanos, intentar alguna suerte de coordinación de sus actividades y programas con el ánimo de evitar las duplicaciones de tareas y el desperdicio de los recursos humanos, técnicos y financieros, siempre escasos entre nuestros países, posibilitando la realización de actuaciones conjuntas o concertadas en aquellos aspectos que se estimen o consideren de interés común.
77. Para alcanzar lo anterior, posiblemente sería oportuno realizar un estudio analítico del papel que cada uno de estos organismos está desempeñando en la región en materia de facilitación, los progresos alcanzados en sus respectivas esferas de acción, los problemas encontrados en las tareas emprendidas y las posibilidades de coincidencia que podría haber entre sus actividades, programas y objetivos. Este estudio, que podría ser encarado por uno o dos de los organismos interesados, serviría de base para encontrar cursos de acción que permita hacer realidad la coordinación aludida inicialmente.
78. La ALADI puede jugar un papel importante en la concreción de las ideas anteriores, tanto en la elaboración del estudio analítico de la situación actual como para la realización de contactos o la búsqueda de aproximaciones entre los organismos internacionales y regionales interesados en la facilitación precedentemente sugerida.
79. PRIORIDADES QUE CONVENDRIA TENER PRESENTE PARA EL DESARROLLO DE LOS TRABAJOS Y LA ADOPCION DE ACCIONES Y MEDIDAS DE FACILITACION DEL COMERCIO INTERNACIONAL. Obviamente, los diversos aspectos de facilitación individualizados en los párrafos anteriores del presente documento no necesariamente deben ser abordados en conjunto. Parece conveniente hacer una selección entre ellos e individualizar los que conviene encarar en el corto plazo, los que admiten un tratamiento a mediano plazo y aquellos que pueden serlo a largo plazo.
80. Aun cuando siempre es riesgoso realizar selecciones de este tipo, porque puede incurrirse en errores, por defecto o por exceso, parece acertado guiarse, a este respecto, por las opiniones que hayan emitido los organismos o entidades públicas o privadas, nacionales o regionales, interesadas o vinculadas a este tema y las recomendaciones adoptadas en reuniones de expertos sobre facilitación, sin perjuicio de tener presente también las orientaciones resultantes de los trabajos o programas que encaran algunos organismos internacionales, tales como la CEPE, FALPRO, UNCTAD, OCMI, OACI, CEPAL, CCA, etc., así como de los acuerdos que adoptó la ALALC en su época en algunos campos específicos.
81. En lo que dice relación con las opiniones y recomendaciones emitidas por organismos nacionales y regionales y grupos de expertos, cabe señalar las surgidas de la Primera Conferencia Sudamericana de Transporte Internacional por

//

me

Carretera celebrada en abril de 1983 en Montevideo convocada por el Gobierno del Uruguay y la Unión Internacional de Transporte Internacional por Carretera (IRU) y las contenidas en el memorándum remitido a la Secretaría de la ALADI con ocasión de su fundación por la Unión Sudamericana de Transporte Internacional por Carretera (UTI), acaecida también en abril del mismo año. Igualmente, cabe destacar las recomendaciones adoptadas en la reunión de expertos en facilitación del comercio y fortalecimiento institucional del transporte internacional en Sudamérica, celebrada por la CEPAL en Santiago de Chile del 6 al 20 de marzo de 1981, y en la primera reunión de expertos sobre facilitación del tránsito, celebrada por la ALADI en Montevideo del 17 al 20 de noviembre de 1981.

82. En cuanto a las orientaciones de los organismos internacionales mencionados en la parte final del párrafo 78 deben mencionarse las que resultan de los trabajos que desarrollan el grupo de trabajo sobre facilitación de los procedimientos de comercio internacional y de sus diversas recomendaciones adoptadas hasta la fecha sobre aspectos específicos de facilitación y el grupo de expertos sobre asuntos aduaneros que interesan al transporte, ambos de la CEPE; de la labor de asistencia que cumple el Programa Especial de Facilitación del Comercio Internacional (FALPRO) de la UNCTAD; de los trabajos que desarrollan en el campo marítimo y aéreo la OCMI y la OACI, respectivamente, y la labor que encara en el medio latinoamericano la CEPAL, en el marco de la Resolución 390 (XVIII).
83. Los acuerdos adoptados por la ALALC en materia de armonización de las legislaciones aduaneras nacionales constituyen también otra fuente de orientaciones importantes, especialmente en todos aquellos aspectos en que se tuvieron presente objetivos de facilitación, tales como la armonización de los regímenes de tránsito aduanero y de zonas y puertos francos, el uso e intercambio de contenedores, la normalización de los documentos de importación y exportación, la circulación de muestras comerciales y los envíos postales.
84. Acciones y medidas que conviene abordar en el corto plazo. Con base en los criterios anteriores, es posible individualizar como acciones y medidas de corto plazo a aquellas que tienen por objeto abordar problemas que requieren urgente solución y no exigen introducir modificaciones importantes en las reglamentaciones nacionales, así como las que presentan algún grado de avance por el hecho de haber sido ya objeto de preocupación en foros internacionales y regionales. Dentro de esta categoría cabe mencionar las siguientes:
- a) Puesta en marcha de organismos o comités nacionales de facilitación, con la composición, atribuciones y organización señalados en los párrafos 62 a 68 del presente documento, a través de los cuales se puedan encarar en forma permanente y sistemática acciones coordinadas a nivel gubernativo, en los planos público y privado, en materia de facilitación de comercio exterior y transporte internacional;
 - b) Estímulo para la creación de entidades de carácter regional, subregional o binacional que agrupen a las asociaciones privadas nacionales interesadas, así como a los comerciantes y transportistas internacionales de cada país miembro, con el objeto de encauzar y atender las inquietudes y sugerencias que en materia de facilitación planteen los sectores privados vinculados al comercio internacional;

//

- c) Instauración de una cooperación más activa y eficiente al más alto nivel operativo entre los organismos nacionales vinculados al comercio exterior, particularmente las administraciones aduaneras, especialmente en materia de comunicaciones (télex, radio, teléfono, etc.) con el objeto de poder solucionar rápidamente los problemas que se susciten entre el sector privado y las autoridades competentes, particularmente en las aduanas, puertos, aeropuertos y cruces de fronteras;
- d) Propiciar la puesta en marcha del sistema de desaduanamiento de las mercaderías en los puntos de origen y destino, bajo cumplimiento de las exigencias de sellado o precintado aduanero de los vehículos o medios de transporte que se estimen conveniente;
- e) Intercambio de informaciones entre las administraciones aduaneras nacionales sobre las características (tipos, numeración, marcas, etc.) de los sellos o precintos aduaneros utilizados en las operaciones de tránsito aduanero;
- f) Utilización del sellado o precintado aduanero en los puertos, aeropuertos y cruces de fronteras en los casos en que no se realice en ellos la nacionalización de las mercaderías y autorización para la continuación de su transporte hacia el interior del país por empresas legalmente habilitadas que gocen de solvencia económica y moral reconocidas, con el fin de evitar demoras, depósitos y el uso de custodias;
- g) Adopción en los cruces de fronteras terrestres de las providencias que se indican a continuación, con la finalidad de eliminar obstáculos importantes que entorpecen actualmente la fluidez de los transportes por carretera entre los países de la región:
- i) Autorizar a los vehículos de transporte el cruce de la frontera por una aduana diferente a la indicada en la documentación pertinente, siempre que las condiciones económicas, técnicas o materiales sobrevinientes en la operación así lo aconsejen, bajo condición de regularizar posteriormente la documentación pertinente.
 - ii) Establecer horarios de trabajo que permitan el paso de los vehículos por los lugares de cruce de las fronteras, sin interrupción, durante las 24 horas del día y los siete días de la semana.
 - iii) Adoptar las medidas necesarias para que los controles en fronteras se efectúen conjuntamente, sea con carácter permanente o en forma alternada periódicamente.
 - iv) Autorizar el control y revisión anticipada de la documentación que ampare las operaciones de transporte en las aduanas de frontera, de manera que cuando llegue el vehículo, sólo reste efectuar la revisión material de la misma y la verificación de las mercaderías y/o de los sellos o precintos aduaneros respectivos.
 - v) Autorizar la prosecución del viaje de los vehículos que transporten mercaderías cuya documentación no esté en regla por razones imputables al exportador, importador, despachante de aduanas u otros y no al transportista sobre la base de las dos siguientes alternativas:
 - Si las mercaderías deben nacionalizarse en una aduana interior, ordenar el precintado de la unidad y autorizar la prosecución del viaje hasta dicha aduana donde se dará cumplimiento a todas las exigencias

//

cias reglamentarias y, en caso de que en esta aduana la documentación aún no estuviera conforme, autorizar la descarga de las mercaderías para su colocación en depósito, liberándose a la unidad de transporte para la continuación de su recorrido; o

- Si la mercadería debe nacionalizarse en la aduana de frontera autorizar su descarga y colocación en depósito, liberándose a la unidad de transporte para continuar su recorrido.

vi) Autorizar el pago de los vehículos sin carga bajo declaración "en las tre" firmada por el conductor del vehículo y sin intervención de despachante de aduana. Con respecto al vehículo mismo aceptar como suficiente el certificado de habilitación vigente expedido o reconocido por la autoridad competente;

h) Armonización de los criterios aplicables por las administraciones aduaneras nacionales en materia de exigencias de garantías reales y personales para caucionar el pago de los tributos aduaneros, autorizando su sustitución por una declaración de responsabilidad de las empresas de transporte internacional habilitadas por las autoridades nacionales competentes, en razón de que los requisitos de solvencia económica y moral que se les exige para obtener la respectiva habilitación constituirían suficiente garantía a los efectos aduaneros;

i) Autorización a las empresas de transporte internacional legalmente habilitadas para realizar reparaciones en sus vehículos autorizados para el transporte internacional, en el mismo país donde se hayan producido los respectivos accidentes, daños o roturas; y

j) Establecimiento de disposiciones nacionales y regionales que aseguren el uso e intercambio expedito de contenedores y paletas en el transporte internacional.

85. Acciones y medidas que convendría abordar en el mediano plazo. Las acciones susceptibles de encararse en el mediano plazo tienen por objeto fortalecer la estructura jurídica y técnica del comercio y transporte internacional a través del perfeccionamiento, simplificación y armonización de las normas que rigen sus operaciones. Ellas serían las siguientes:

a) Normalización de los documentos utilizados en las operaciones de comercio y transporte internacional con el objeto de simplificar la documentación utilizada actualmente en dichas operaciones y reducir el costo final de las mercaderías exportadas e importadas; (9)

b) Simplificación y racionalización de los procedimientos utilizados para el cumplimiento de las operaciones de comercio y transporte internacional, especialmente los trámites de aduana y de control de cambios, con el objeto de acortar el tiempo real que demanda su realización y disminuir su incidencia en el costo final de las mercaderías exportadas e importadas; (10)

(9) Para llevar a cabo esta tarea podría utilizarse el formulario clave de las Naciones Unidas y establecer series alineadas de documentos (susceptibles de elaboración mediante el sistema de "tirada única" a nivel nacional y/o regional).

(10) Para llevar a cabo esta tarea, los países miembros y la Asociación podrían recurrir a la asistencia del FALPRO/UNCTAD.

//

Es aconsejable encarar esta tarea simultáneamente con la anterior, ya que es prácticamente imposible lograr una simplificación documentaria de cierto valor si antes no se estudian y racionalizan las necesidades o exigencias oficiales o comerciales que determinan la preparación, elaboración y utilización de los distintos tipos de documentos o formularios;

- c) Simplificación de la intervención consular en los envíos de mercaderías desde y hacia el exterior con el objeto de suprimir una exigencia de control que la rapidez con que se desarrollan actualmente las operaciones comerciales y la modernización experimentada por las técnicas de transporte internacional han hecho, en la práctica, totalmente innecesaria.

En la práctica esta tarea debería enfocarse como la culminación de un esfuerzo colectivo que los países miembros han emprendido desde la década del 60, en el marco del cual ya se han obtenido algunos logros significativos;

- d) Establecimiento en la región de uno o más regímenes armonizados de tránsito aduanero internacional, que permitan reducir el tiempo que demanda el cruce de los vehículos de transporte por las fronteras terrestres y evitar la descarga y permanencia de las mercancías en ellos, así como las estadías de los vehículos de transporte, al mismo tiempo que reducir el costo de estas operaciones y el ocasionado por el cumplimiento de las exigencias de control en el precio final de las mercaderías exportadas e importadas; (11)
- e) Simplificación y armonización de los controles aplicables a las mercaderías en los puntos o lugares de cruce de las fronteras marítimas, terrestres o aéreas (12) con el objeto de reducir dicho control y los requerimientos necesarios para completar las formalidades respectivas, así como el número y duración de los trámites y disminuir su incidencia en el costo final de las mercaderías importadas y exportadas.

Esta tarea debe entenderse como un complemento indispensable de la anterior y debería encararse simultáneamente con ella o no demasiado alejada en el tiempo;

- f) Adopción generalizada del sistema de despacho aduanero de las mercaderías en origen y destino (despacho para exportación o tránsito y nacionalización en destino) con el objeto de reducir la duración de los trámites y las exigencias aplicables y disminuir la incidencia de estas operaciones en el costo final de las mercaderías importadas o exportadas;
- g) Introducción en las actuales reglamentaciones nacionales sobre tránsito aduanero de los ajustes necesarios para acercarlas al modelo establecido en las normas comunes adoptadas por la ALALC en su CEP/Resolución 403 de 1979, con el fin de contar, en un plazo dado, con un conjunto coordinado de disposiciones a nivel nacional que sirvan de referencia general para la aplicación de los convenios sobre transporte terrestre suscritos entre los países miembros;

(11) Para el cumplimiento de esta tarea existen varias posibilidades de acción, siendo una de ellas la adopción del sistema TIR actualmente a estudio de los Gobiernos de los países del Cono Sur.

(12) Se refiere a los controles aduaneros, sanitarios, veterinarios, fitosanitarios, de normas técnicas, de calidad, etc., aplicables a las mercaderías con ocasión de su paso por las fronteras de un país.

h) Establecimiento de terminales interiores de carga en los puntos de iniciación y término de las operaciones de transporte internacional, dotados de instalaciones adecuadas para el desarrollo de las labores de los funcionarios aduaneros, despachantes de aduanas, agentes de seguro y de transporte, inspección sanitaria, veterinaria y fitosanitaria, control de calidad y de normas técnicas, telecomunicaciones, bancos, etc., dentro de las cuales se cumplirían las operaciones de despacho aduanero para la exportación o tránsito y de nacionalización en destino. El funcionamiento de estas terminales interiores de carga permite agrupar la realización de las diversas actividades relativas al comercio y transporte internacional en un solo punto de fácil acceso para todos los directamente interesados, trasladándolas desde los puntos de cruce de las fronteras terrestres y de los puertos marítimos y aéreos, con la consiguiente reducción de permanencia de las mercaderías en dichos lugares y de su incidencia en el costo final de las mercaderías.

Esta tarea debe entenderse como un complemento de la anterior, desde el punto de vista de que dichas terminales interiores de carga servirían para la aplicación perfeccionada, en lugares físicos determinados, del sistema de despacho aduanero en origen y destino de las mercaderías; e

1) Adopción de un régimen uniforme sobre el contrato de transporte terrestre y la responsabilidad civil de los porteadores o transportistas, con el objeto de establecer un marco jurídico regional para la realización de las operaciones de transporte internacional, dentro del cual puedan desarrollarse con una mayor transparencia y claridad en materia de obligaciones y derechos y los riesgos inherentes a ellas caucionarse con una incidencia menor en el costo final de las mercaderías. (13)

86. El señalamiento en el párrafo anterior de los temas de facilitación susceptibles de abordarse en el mediano plazo no conlleva, de manera alguna, una apreciación valorativa de su importancia con respecto a los demás individualizados en los párrafos 48 y 49 del presente documento, sino que es trasunto de la conveniencia de su tratamiento entre los países miembros y de las ventajas que su examen y solución a nivel asociativo reportará para un mejor desarrollo de las corrientes comerciales y de las operaciones de transporte, así como para el cumplimiento de las funciones básicas asignadas a la Asociación por el Tratado de Montevideo 1980.

87. Por otra parte, dicho señalamiento debe entenderse como esencialmente dinámico, en el sentido de que el tratamiento de uno de los temas individualizados puede acarrear el de otros que hubieran sido individualizados antes, sea por una relación de causa y efecto, por la naturaleza complementaria de unos y otros; como consecuencia de la dinámica propia de los resultados alcanzados que torna aconsejable abordar de inmediato otros aspectos, etc. .

(13) Actualmente la CEPAL encara trabajos sobre un proyecto de Convención sobre responsabilidad civil del porteador en el transporte terrestre internacional (CRT) cuya cobertura también alcanza a las normas que regulan el contrato de transporte.

- //
88. Es el caso, por ejemplo, de la computarización de las operaciones aduaneras que puede ser emprendida como consecuencia de los avances que se logren en materia de normalización de los documentos comerciales y la simplificación y racionalización de los procedimientos relativos al comercio y transporte internacional, esfuerzo que puede ser aún más enriquecido con la utilización generalizada del procesamiento electrónico para la transmisión y tratamiento de los diversos datos relativos a las diversas operaciones de comercio internacional. Otro, lo constituye la necesidad que puede surgir de profundizar los acuerdos alcanzados en materia de contenedores y paletas a través del estudio de su normalización, reparación y mantenimiento, identificación, etc., como consecuencia de los avances que se logren en materia de su uso e intercambio, del despacho aduanero de las mercaderías en los puntos de origen y destino y del funcionamiento de terminales interiores de carga.
89. Finalmente, otro aspecto destacable es el relativo al efecto que pueden tener los avances que se registren en cada uno de los aspectos seleccionados sobre toda o parte de la infraestructura institucional del comercio internacional existente en los países miembros, traducido en el surgimiento de necesidades urgentes de modernización de las estructuras, organización y métodos de trabajo de servicios determinados u organismos singulares, tales como la aduana, las administraciones portuarias, controles de cambios, etc. o en la reformulación del papel que les cabe desempeñar a las distintas entidades participantes en la regulación del comercio exterior.
90. Acciones de largo plazo. La visualización de las acciones que podrían intentarse en el largo plazo quizás puede considerarse una tarea un tanto prematura, si se tiene presente el grado inicial de desarrollo que el tema de la facilitación tiene, en la hora actual, en el marco de la Asociación. Por otra parte, en la medida que se ponga en marcha un programa permanente en la materia, la propia dinámica de los trabajos que se emprendan en el marco de dicho programa indicarán, con mayor propiedad que a través de un ejercicio que por ahora tendría un carácter estrictamente teórico, cuáles serían las acciones que convendría emprender en el largo plazo.
91. A este respecto, no cabe duda que, en la medida que se avance en forma significativa en los planos nacional y regional, como consecuencia de las acciones y medidas de corto y mediano plazo que acuerden los países miembros, se creará un ambiente propicio para establecer una infraestructura jurídica regional más sólida, que permita encarar las acciones y medidas que se acuerden en el futuro sobre bases más seguras y permanentes, en lo posible al margen de la coyuntura política de los Gobiernos.
92. La experiencia muestra que actualmente el cumplimiento de estas acciones y medidas depende, en gran medida, de la mayor o menor acogida que le dan los Gobiernos respectivos. La acción de los organismos internacionales interesados en el tema y los esfuerzos de los órganos de la actividad privada respectiva han estado, hasta ahora, limitados por el marco de tal acogida. De esta manera, en los pocos países latinoamericanos en que la facilitación del comercio exterior y del transporte internacional ha logrado algunos avances, ha sido en la medida que los Gobiernos respectivos han prestado apoyo a las acciones y medidas recomendadas.
- //

- //
93. Con seguridad, esta situación mejoraría sensiblemente si la facilitación del comercio internacional no llegara a depender tanto de la acogida más o menos entusiasta de los organismos públicos respectivos cuanto de la fuerza proveniente de obligaciones libremente estipuladas en un convenio internacional de carácter multilateral, cuyo más lejano antecedente, en lo que va de este siglo, podría encontrarse en el Convenio de 1923 de la Liga de las Naciones sobre simplificación de los procedimientos y documentos del comercio internacional.
94. La suscripción de un convenio tal abriría la posibilidad de encaminar en el largo plazo las acciones y medidas de facilitación con una orientación más orgánica y sistemática, en el marco de la cual ellas se cumplirían teniendo presente la interrelación que existe entre los distintos campos de facilitación y la necesidad de que no se produzcan desequilibrios en los avances que se registren en cada uno de ellos ni en el logro de los objetivos con que se encaren. El cambio descrito anteriormente sería un manifiesto progreso con respecto a lo que actualmente existe en el medio latinoamericano, que se caracteriza por acentuadas carencias de coordinación a niveles nacionales y regionales y de continuidad y permanencia en la realización de las acciones y tareas programadas.
95. Asimismo, un convenio internacional que aborde orgánica y sistemáticamente esta materia, ya sea enfocado a toda América Latina o a alguna de sus subregiones, permitiría llenar un vacío que se hace sentir en el medio latinoamericano y complementaría los esfuerzos de facilitación que en aspectos específicos se encaran o se pretende encarar a través de algunos convenios, tales como el del OACI, el de Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur de 1977, el recientemente suscrito en México sobre cooperación y asistencia mutua entre las direcciones nacionales de aduanas, etc. .
96. La forma que podría asumir este convenio es otro aspecto que también constituiría una ventaja y ayudaría a su puesta en marcha. En efecto, si a semejanza de los convenios de la OACI, de Kyoto, de Nairobi y, aún, del convenio de México sobre cooperación y asistencia mutua entre las direcciones nacionales de aduanas antes citado, el acuerdo que se propone materializa los distintos campos de facilitación en anexos independientes, susceptibles de ser aceptados libremente, los Gobiernos interesados estarían en situación de regular, según sus intereses, el grado de compromiso y de participación que deseen asumir en el esfuerzo colectivo de facilitación institucionalizado en el convenio.
97. La practicidad de este sistema resultaría más clara aún si los distintos anexos establecen sus propios mecanismos para llevar a cabo la facilitación a que ellos se refieran, así como las demás condiciones y requisitos que sean necesarios para llevarla a cabo. Dentro de esta idea cabría hasta la posibilidad de que un determinado anexo pudiera establecer varios mecanismos para alcanzar la facilitación de que se trate y que uno de ellos pueda ser, inclusive, un convenio internacional más específico que el convenio general del cual proviene.
- //
- me

//

98. Finalmente, la instrumentación de un convenio como el propuesto anteriormente podría alcanzarse perfectamente a través de la utilización del mecanismo de los acuerdos de promoción del comercio que establece, entre otros, el Tratado de Montevideo 1980 y la Resolución 2 del Consejo de Ministros y cuyo objetivo es el de promover las corrientes de comercio intrarregional a través de la regulación de materias no arancelarias.
99. PROGRAMACION DE LOS TRABAJOS DE FACILITACION EN EL AMBITO DE LA ASOCIACION. Sobre la base de que la ALADI, tal como se ha planteado en párrafos precedentes del presente documento, puede convertirse en el pivot de los esfuerzos de facilitación del comercio internacional que se encaren en la región, parece conveniente que ella oriente su acción futura procurando integrar dentro de su accionar, además de la voluntad política de los Gobiernos, la cooperación de los diversos organismos internacionales y regionales y de los sectores privados interesados en el tema, de manera de llegar a conformar, en el mediano plazo, una verdadera red de relaciones recíprocas de trabajo y de cooperación mutua, sobre la cual se apoye el desenvolvimiento futuro de la facilitación del comercio internacional entre los países miembros.
100. Para alcanzar el propósito anterior, que obviamente lo será a través de un esfuerzo paulatino y progresivo de los Gobiernos y de los órganos de la Asociación, convendría iniciar las actividades respectivas, a partir de 1983, desarrollando acciones y medidas de corto y mediano plazo enmarcadas en un programa de acción establecido a partir de las previsiones del programa anual de trabajos para 1983 aprobado por la Resolución 23 del Comité de Representantes, al cual pueden volcarse los aportes de los organismos nacionales competentes y las organizaciones empresariales interesadas.
101. Dicho programa constituirá la base para la acción que desarrolle la Asociación a lo largo de los próximos años, especialmente al contener la enunciación de los campos o materias en los cuales se volcará el accionar comunitario, los procedimientos generales y/o específicos que se utilizarían para alcanzar la facilitación deseada en cada uno de ellos y el mecanismo institucional que se estime idóneo para incorporar los puntos de vista de los Gobiernos y contemplar la participación de los órganos de la Asociación en su conducción y evaluación.
102. Dentro de los campos o materias que abordaría el programa antes mencionado, cabría distinguir entre aquellos que requieren una atención inmediata o en el corto plazo de los que convendría encarar en el mediano o largo plazo.
103. Entre los primeros cabe mencionar los siguientes: (14)
- a) Creación de organismos o comités nacionales de facilitación;
 - b) Estímulo para la creación de entidades gremiales regionales o subregionales que agrupen a los sectores nacionales privados vinculados al comercio exterior y el transporte internacional;

(14) Una mayor explicitación de estos temas se encuentra en el párrafo 84 del presente documento.

//

me

//

- c) Reforzamiento de la cooperación al más alto nivel operativo, entre los organismos nacionales vinculados al comercio exterior, particularmente las administraciones aduaneras nacionales;
- d) Adopción de medidas específicas para favorecer el desaduanamiento de las mercaderías en los puntos de origen o destino, la utilización del sellado o precintado aduanero en los puntos de entrada o salida por las fronteras; la eliminación de obstáculos de tipo administrativo al paso de los vehículos de transporte por carretera en los cruces de fronteras terrestres o durante su recorrido por los países miembros; y
- e) La adopción de medidas zonales y nacionales que aseguren el uso e intercambio expedito de los contenedores y paletas en los transportes internacionales.

104. Entre los segundos, cabe individualizar los siguientes: (15)

- a) Normalización de los documentos utilizados en las operaciones de comercio exterior y transporte internacional;
- b) Simplificación y racionalización de los procedimientos utilizados en las operaciones de comercio exterior y transporte internacional;
- c) Simplificación de la intervención consular en los actos de comercio y transporte internacional;
- d) Establecimiento en la región de uno o más regímenes de tránsito aduanero internacional;
- e) Simplificación y armonización de los controles aplicables a las mercaderías en los puntos o lugares de cruce de las fronteras marítimas, terrestres y aéreas;
- f) Adopción generalizada del sistema de despacho aduanero de las mercaderías en origen y destino;
- g) Ajuste de las reglamentaciones nacionales sobre tránsito aduanero al modelo establecido en las normas comunes adoptadas por la ALALC en su CEP/Resolución 403;
- h) Establecimiento de terminales interiores de carga en los lugares de inicio y término de las operaciones de transporte internacionales; e
- i) Adopción de un régimen uniforme sobre el contrato de transporte y la responsabilidad civil de los porteadores o transportistas.

105. El señalamiento anterior no es obstáculo para que en el programa antes aludido se incorporen otros temas que se estimen adecuados u oportunos, ya sea extraídos de la enumeración contenida en los párrafos 48 y 49 del presente documento o planteados por los Gobiernos u organismos nacionales o internacionales.

(15) Una mayor explicitación de estos temas se encuentra en el párrafo 85 del presente documento.

//

me

//

106. Asimismo, el programa aludido anteriormente debería entenderse como el instrumento de base institucional para el desarrollo de una tarea permanente, cuya primera expresión estaría constituida por lo que se acuerde para 1983, susceptible de ser enriquecida con nuevos acuerdos adoptados en el marco de los futuros programas de tareas de la Asociación.
