

Universidad Mayor de San Andrés

Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas

CARRERA DE DERECHO



**TRANSPORTE INTERNACIONAL DE
MERCADERIAS POR CARRETERA**

TESIS DE GRADO PARA OPTAR
LA LICENCIATURA EN DERECHO

Postulante:

René Román Laura Fernández

Catedrático Asesor:

Dr. Alfredo Bocangel Peñaranda

LA PAZ - BOLIVIA
— 1985 —

DEDICATORIA

*A mis queridos padres y señores Catedráticos
de la Facultad de Derecho, con gratitud!*

AGRADECIMIENTO

El autor de la presente Tesis de Grado, expresa su más profundo y sincero agradecimiento a los funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, por la colaboración brindada. Asimismo, a la Cooperativa de Transporte Pesado "Franz Tamayo Ltda." del Sindicato de Transporte Altiplano por permitir mi asistencia a los Eventos de la Decisión 56 y 56 A del Acuerdo de Cartagena.

Finalmente, mi gratitud al Dr. Alfredo Bocangel Peñaranda por el asesoramiento prestado.

INDICE

	Pág.
I. INTRODUCCION	
A. PROPOSICION	1
B. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE	2
II. AMBITO DE TRABAJO	3
A. ANTECEDENTES	3
1. Tratados	3
a). Tratado de Montevideo	3
b). Código Bustamante	9
2. Convenios Multilaterales	18
a). Organización de las Naciones Unidas	18
b). Acuerdo de Cartagena	19
c). Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)	24
d). Comisión Económica para América Latina (CEPAL)	27
e). Convenio de Transporte Internacional Terrestre	30
e.1. Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur	30
e.2. Transportación Road Internacional (TIR)	30
e.3. Tránsito Comunitario Europeo	32
e.4. Transporte Internacional de Mercaderías (C.M.R.)	32
e.5. Convención de Ginebra – Transporte Multimodal	33
3. La Conferencia Internacional de Derecho Internacional Privado en la Consideración del Transporte Terrestre	34
a). Tratamiento del Transporte Terrestre	34
b). Análisis de las Conclusiones de la III Conferencia del CIDIP, realizada en la ciudad de La Paz, en mayo de 1984, sobre Transporte Terrestre	35

4.	Convenios Bilaterales	36
a).	Bolivia -- Argentina	36
b).	Bolivia -- Brasil	36
c).	Bolivia -- Chile	39
d).	Bolivia -- Paraguay	39
e).	Bolivia -- Perú	40
5	La Legislación Comercial Boliviana sobre Transporte	41
a).	Análisis de las Regulaciones Generales sobre Transporte	41
b).	Transporte de Personas. -- Normas Específicas	45
c).	Transporte de Cosas -- Regulaciones Específicas	46
d).	Alcance de la Legislación Nacional Sobre Transporte iniciado o conleuido fuera del país.	48
III.	DECISION 56 - 56A -- TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA	50
A.	CAPITULO I -- DEFINICIONES	50
B.	CAPITULO II -- CAMPO DE APLICACION	51
C.	CAPITULO III -- CONDICIONES DE TRANSPORTE	53
D.	CAPITULO IV -- COMISION ADMINISTRADORA	62
E.	CAPITULO V - DISPOSICIONES GENERALES	62
F.	DEL ANEXO I - CAPITULO I - ASPECTOS OPERATIVOS	64
G.	CAPITULO II -- CONTRATO DE TRANSPORTE POR CARRETERA	65
H.	CAPITULO III - ASPECTOS ADUANEROS	72
I.	CAPITULO IV -- ASPECTOS MIGRATORIOS	75
IV.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	77
	ANEXOS	
	BIBLIOGRAFIA	

I. INTRODUCCION

A. PROPOSICION.

1. La necesidad de reglamentar e implementar la Decisión 56 y 56A “Transporte Internacional por Carretera”, para su aplicación eficaz, ágil y oportuna.
2. Sistematizar el conocimiento de los convenios y tratados multilaterales que obligan al país, en materia de transporte internacional.
3. Hacer conocer a los estudiantes de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, el instrumento jurídico del Grupo Andino en materia de transporte internacional.

B. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE.

Considero necesario; apuntar algunos criterios sobre la importancia del Transporte, en primera instancia referido a nuestro país, y luego en forma general.

- Se debe dejar claramente establecido, que el Transporte en nuestro país, por su situación de encierro forzado, es de vital importancia. El Transporte permite el desplazamiento de los bienes o mercaderías de los grandes centros de producción a los de consumo que, en el caso boliviano, se realiza por carretera. Es de dominio público, que nuestras fábricas, utilizan materia prima importada, con lo que la importancia del "Transporte por Carretera de Mercaderías", resulta fundamental.

- Por otro lado, corresponde destacar la ausencia de una política de construcción de carreteras, para lograr una mejor vertebración del país. Sin embargo, por las pocas carreteras nacionales, el transportista boliviano por carretera, enfrentando una serie de obstáculos y mostrando experiencia y pericia, llega a lo más recóndito del territorio, para transportar bienes, hacia los centros o mercados de consumo.

- Debemos también tocar el aspecto de la Tecnología. Considero que los motorizados que se utilicen para el transporte por carretera, necesariamente deberán estar en relación con el tipo de carreteras disponibles. Es norma establecida, que a mayor capacidad de arrastre de carga, baja el costo del transporte y a menor capacidad de arrastre de carga, el costo del transporte es mayor.

- El transporte permite la aproximación de pueblos de diferentes culturas, costumbres e idiomas.

- El transporte ha facilitado la comunicación y conocimiento de los pueblos, ya que, justamente, pone a disposición de ellos, bienes, servicios, medios de información cultural, etc.

- El transporte en los aspectos modernos de la actividad turística, facilita que el hombre conozca fuera de su territorio nacional otras dimensiones geográficas y culturales.



II. AMBITO DE TRABAJO

A. ANTECEDENTES.

1. Tratados.

a). Tratado de Montevideo.

En el Congreso de Montevideo, se elaboró el Tratado de Montevideo entre 1888 y 1889. Es, probablemente uno de los más trascendentales, no sólo por la orientación que tuvo en el orden doctrinal al adoptarse el principio del domicilio, como esquema fundamental e informador de los convenios, sino también por la fecundidad de los mismos.

La iniciativa de dicho congreso se debió al distinguido jurisconsulto uruguayo, el Dr. Gonzalo Ramírez, quien desempeñando el cargo de embajador ante el gobierno de la Argentina, hizo saber al suyo, la imperiosa necesidad y urgencia de convocar a un congreso a objeto que todos los países americanos pudieran estudiar, discutir y aprobar tratados de Derecho Internacional Privado. El Gobierno del Uruguay captó la importancia del planteamiento, aceptó el mismo y luego de consultas con el gobierno de la Argentina (que dio su conformidad) invitó a los diferentes gobiernos a reunir sus representantes en la capital de la República del Uruguay.

Por diferentes razones, los países invitados al congreso, no todos pudieron ser representados y sólo se reunieron en Montevideo: La Argentina representada por Roque Saenz Peña y Manuel Quintana; Bolivia por el Dr. Santiago Vaca Guzmán, Brasi por Domingo de Andrade Figueira; Chile por Guillermo Matta y Belisario



Prats; Paraguay representada por Benjamín Aceval y José Z. Caminos, el Perú Cesareo Chacaltana y Manuel María Galvez; finalmente el Uruguay fue representada por Gonzalo Ramírez e Ildefonso García Lagos. Como se puede apreciar, solamente siete países latinoamericanos asistieron a dicho evento, estos países hoy en día representan al Cono Sur.

Es importante hacer notar que el delegado boliviano, Dr. Vaca Guzmán presentó al Congreso un Anteproyecto de Tratado sobre Derecho Penal Internacional calificado como “notable por más de un concepto” y que sin duda sirvió de base al correspondiente Tratado aprobado.

Por otra parte, el delegado uruguayo Dr. Ramírez presentó tres Anteproyectos, sobre Derecho Civil, Comercial y Procesal Internacional.

Los dos jurisconsultos mencionados fueron los únicos que aportaron a la reunión de Montevideo trabajos previamente preparados y de gran valor jurídico científico. Asimismo, el Dr. Ramírez mencionó que dichos trabajos estaban perfectamente orientados a la Nacionalidad y al Domicilio y, expuso de manera ordenada y sistemática, los argumentos en contra de la Doctrina Italiana y las razones por las cuales era inaplicable al Nuevo Mundo.

El evento mencionado, tuvo por objetivo fundamental la unificación legislativa, como única ley para todos los países, obra que equivaldría a la Codificación Internacional del Derecho Privado, puesto que se reconoció la falta de unidad que existe en las legislaciones de los diversos países y persuadidos de la importancia de remover los obstáculos que esa diferencia ofrece en muchos casos, éstos desaparecieron desde el momento en que se facilite las relaciones civiles entre particulares mediante una legislación uniforme o mediante una ley común que dirima el conflicto en el caso de no poderse eliminar.

El Tratado de Montevideo abarca prácticamente todas las principales materias del Derecho Positivo; por eso mismo, más que simple Tratado, puede decirse que constituye todo un Código de Derecho Internacional Privado. Así, el Congreso sancionó los siguientes Tratados de: Derecho Civil Internacional, Derecho Penal Internacional, Derecho Comercial Internacional, Derecho Procesal Internacional y de Propiedad Literaria y Artística, Patentes de Invenciones, Marcas de Fábrica y sobre el ejercicio de Profesionales Liberales y un protocolo adicional sobre

La aplicación de las Leyes de un Estado en el territorio de otro. Cabe hacer notar que el presente Tratado fue ratificado por Bolivia sin reservas a dichos Convenios.

Para nuestro tema, solamente consideramos las partes correspondientes al Derecho Civil Internacional y al Derecho Comercial Internacional.

El Tratado Civil Internacional firmado el 12 de febrero de 1889, aprobado por Ley de 5 de noviembre de 1903, ratificado y promulgado por Ley de 25 de febrero de 1904, comprende XIV Títulos y 71 artículos.

El Tratado en el Capítulo 1, artículo 1 al 4 menciona textualmente lo siguiente:

“Título 1.— De las Personas.

Artículo 1.— La capacidad de las personas se rige por las leyes de su domicilio.

Artículo 2.— El cambio del domicilio no altera la capacidad adquirida por emancipación, mayor de edad o habilitación judicial.

Artículo 3.— El Estado, en el carácter de persona jurídica, tiene capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones en territorio de otro Estado, de conformidad a las leyes de este último.

Artículo 4.— La existencia y capacidad de las personas jurídicas y de carácter privado se rigen por las leyes del país en el cual han sido reconocidas como tales.

El carácter que reviste las habilita plenamente para ejercitar fuera de su Institución todas las acciones y que les corresponde.

Mas, para el ejercicio de actos comprendidos en el objeto especial de su Institución, se sujetará a las prescripciones establecidas por el Estado en el cual intenten realizar dichos actos.

Así mismo el Título II en su artículo 5 y 9 indica que:

Título II.— Del Domicilio

Artículo 5.— La Ley del lugar en el cual reside la persona, determina las condiciones requeridas para que la residencia constituya domicilio.

Artículo 9.— Las personas que no tuvieren domicilio conocido lo tienen en el lugar de su residencia.

Por otra parte el Título IX en su artículo 26 dice:

Título IX.— De los Bienes

Artículo 26.— Los bienes, cualquiera que sea su naturaleza, son exclusivamente regidos por ley del lugar donde existen en cuanto a su calidad, a su posesión, a su enajenabilidad absoluta o relativa y a todas las relaciones de Derecho de carácter Real de que son susceptibles.

En cuanto a este Tratado podemos mencionar que existe compatibilidad con el Código Civil en vigencia en cuanto al Domicilio y la capacidad de las personas.

Con relación al Tratado de Derecho Comercial Internacional éste fue firmado el 12 de febrero de 1889 y aprobado por Ley de 5 de noviembre de 1903, ratificado y promulgado por Ley de 25 de febrero de 1904.

El Cuerpo Legal comprende 2 Títulos referidos a los actos comerciales y las Sociedades, los mismos que textualmente en sus artículo 1 al 7 indican lo siguiente:

Título I.— De los Actos de Comercio y de los Comerciantes.

Artículo 1.— Los Actos Jurídicos serán considerados civiles o comerciales con arreglo a la Ley del país en que se efectúen.

Artículo 2.— El carácter de comerciante de las personas se determina por la ley del país en el cual tiene el asiento de sus negocios.

Artículo 3.— Los comerciantes y agentes auxiliares del comercio están sujetos a las leyes comerciales del país en que ejercen su profesión.

Título II.— De las Sociedades.—

Artículo 4.— El Contrato Social se rige tanto en su forma, como respecto a las relaciones jurídicas entre los socios, y entre la Sociedad y los Terceros, por la ley del país en que ésta tiene su domicilio comercial.

Artículo 5.— Las Sociedades o Asociaciones que tengan carácter de persona jurídica se registrarán por las leyes del país de su domicilio, serán reconocidas de pleno derecho como tales en los Estados, y como hábiles para ejercitar en ellos derechos civiles y gestionar su reconocimiento ante los Tribunales.

Mas, para el ejercicio de actos comprendidos en el objeto de su Institución, se sujetarán a las prescripciones establecidas en el Estado en el cual intentan realizarlos.

Artículo 6.— Las sucursales o agencias constituidas en un Estado por una Sociedad radica en otro se considerarán domiciliadas en el lugar en que funcionan y sujetas a la jurisdicciones de las autoridades locales, en lo concerniente a las operaciones que practiquen.

Artículo 7.— Los jueces del país en que la Sociedad tiene su domicilio legal son competentes para conocer de los litigios que surjan entre los socios o que inicien los terceros contra la Sociedad. Sin embargo, si una Sociedad domiciliada en un Estado, realiza operaciones en otro, que den mérito a controversias judiciales, podrá ser demandada ante los tribunales del último.

TITULO III.— De los Seguros Terrestres, Marítimos y sobre la vida.

Artículo 8.— Los contratos de seguros, terrestres y de transporte por ríos, o aguas interiores se rigen por la ley del país en que está situado el bien objeto del seguro, en la época de su celebración.

Es preciso remarcar que en los años 1888 y 1889 el Tratado de Montevideo fue celebrado en un marco de legislación comparada entre los países contra-

tantes, puesto que; dentro las actividades civiles, comerciales existían obstáculos de diferente índole que en muchas oportunidades no se podía dirimir una causa porque las legislaciones en cada país, eran diferentes y todavía lo son. Además, es menester hacer notar que desde hace un centenario los juriconsultos ya tenían el deseo de unificar las legislaciones no solamente a nivel de los siete países sino a nivel mundial. Este problema hasta la fecha todavía está vigente y aún más complejo, en vista que los actos civiles y comerciales a nivel internacional fueron incrementando en progresión geométrica debido al intercambio comercial, al avance tecnológico y a la búsqueda de nuevos mercados potenciales. Este desafío, particularmente en el campo comercial, actualmente está tratándose de solucionar con una política adecuada mediante el LAISSES FAIRE porque el Tratado de Montevideo en el ámbito comercial sufrió modificaciones especialmente en lo que se refiere al aspecto arancelario. Es así que el Tratado de 28 de febrero de 1960 es modificado por el Tratado de Montevideo de 1980, suscrito por la totalidad de los países que integran actualmente la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio en la ciudad de Montevideo el 12 de agosto de 1980. Establece un nuevo ordenamiento jurídico operativo para la prosecución del proceso de integración e instituye la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI.

La sustitución de la ALALC por ALADI supone el inicio de una nueva etapa en el proceso de integración que comenzara en 1960. En efecto, los objetivos fundamentales de ambos Tratados coinciden en la concepción del proceso de integración, como medio para promover el desarrollo económico, social, armónico y equilibrado de la región y, en el plano instrumental, mantienen como meta de largo plazo el establecimiento del Mercado Común Latinoamericano.

Cabe señalar que la base de la integración Latinoamericana es de orden económico y político. En cuanto a lo primero: el comercio, el intercambio y el potencial en la complementariedad de recursos son factores que delinean la presión que busca definir esquemas integracionistas, sin embargo, poco de lo dicho puede ser efectivo. En cuanto a lo segundo no hay una explícita o implícita voluntad política de integración. De los dos aspectos señalados se desprende, que los conflictos entre Estados vecinos, muchas veces artificiales, con una heterogénea organización de su estructura administrativa cuya base normativa no coordinada, impone barreras de orden aduanero, tributario y de trámite administrativo en términos generales.

b). Código Bustamante.

El Código de Derecho Internacional Privado, llamado igualmente Código Bustamante como justo homenaje a su ilustre autor internacionalista y catedrático cubano Dr. Antonio Sánchez de Bustamante y Sirven, en el orden a la codificación científica del Derecho Internacional Privado, es, a no dudar, la obra más completa y depurada que se haya realizado hasta el momento en nuestro hemisferio. Aunque es verdad que tuvo el antecedente de la valiosa codificación de Montevideo (1888 — 1889), su método de estudio y tecnicismo, su profundo contenido jurídico, la amplitud de las materias que consigna y, en cierta medida, hasta las soluciones que proclama, hacen de la obra un verdadero monumento jurídico.

Debemos recordar que el proyecto de codificación se debió a una Resolución de la Tercera Conferencia Parlamentaria efectuada en Río de Janeiro en 1906, al crear la Junta Internacional de Jurisconsultos y, al encomendarle dicha comisión, no es menos evidente, que el código mismo tuvo su origen en el Instituto Americano de Derecho Internacional el mismo que reunido en la ciudad de Lima en diciembre de 1924, aprobó la preparación de un Código de Derecho Internacional Privado, para lo que se designó una comisión compuesta por el Dr. Antonio Sánchez de Bustamante y Sirven, cubano, José Mattos, guatemalteco, Rodrigo Octavio, brasilero y Eduardo Sarmiento argentino, a la iniciativa se agregó la solicitud que le hiciera la Unión Panamericana en 1925 para la preparación de un proyecto de Código.

Ante este nuevo requerimiento, la Comisión activó su labor, de ese modo se abocó a estudiar cuidadosamente el proyecto de Código de Derecho Internacional Privado que habían sido ya previamente elaborados por el Dr. Sánchez de Bustamante y Sirven. Con ligeras modificaciones la Comisión aprobó el proyecto elevando su informe en tal sentido.

Por su parte la Comisión de Jurisconsultos de Río de Janeiro, a cuya consideración se remitieron los antecedentes, estudió en su integridad el proyecto y el informe que habían sido presentados por la Comisión Especial del Instituto. Dando un paso efectivo la Unión Panamericana, acordó incluir todos los antecedentes de la materia a la consideración final de la Sexta Conferencia Panamericana que se había convocado para 1928 en la Habana. La Conferencia, mediante su Tercera Comisión estudió también el proyecto de Código y sus ante-

cedentes, transmitiéndoselo luego a la Sección Plenari de la Conferencia el 13 de febrero de 1928.

El Código Bustamante tiene 437 artículos que componen un Título preliminar y 4 Libros. El Título I. se refiere a la condición jurídica de los extranjeros, clasificación de las leyes, ciertos preceptos y reglas que son considerados de orden público internacional, de las calificaciones, de las leyes personas y del respeto de los derechos adquiridos.

El Libro I abarca el Derecho Civil Internacional, la nacionalidad y la naturalización. El Libro II abarca el Derecho Comercial Internacional. El Libro III se refiere al Derecho Penal Internacional y el Libro IV al Derecho Procesal Internacional.

Desde el punto de vista de los principios adoptados por el Derecho Internacional Privado (Domicilio y Nacionalidad), el Código aporta un otro elemento, el de la Ley Personal que en sí no es una solución directa, pues, ella se refiere bien a la ley del domicilio, bien a la ley de la nacionalidad, según sea el principio adoptado por la legislación interna de cada país. Así, entendemos que, cuando en Bolivia por ejemplo (en aplicación del Código Bustamante) encontramos la expresión “de ley personal se está refiriendo sin duda alguna exclusivamente” a la ley del domicilio” que es el principio jurídico que en la materia ha sido aceptado. Para unos, como parecería el caso, la “ley personal” es la solución salomónica que pondría fin al entredicho secular entre los principios del domicilio y de la nacionalidad. Para otros, se considera el principio particularmente adoptado por el Código es innecesariamente contemporizador, primero, porque en América Latina apenas sí alcanzan a poco más de 3 los países que han adoptado el principio de la “Ley de la Nacionalidad”, frente a la gran mayoría de Estados Americanos que han adoptado el principio de Ley “DEL DOMICILIO”. Además, debe agregarse a lo dicho (teniendo en cuenta los antecedentes jurídicos que son conocidos en la materia), que sería gravemente inconveniente a los intereses latinoamericanos, la adopción de la “Ley Nacional”. Sabemos que sus consecuencias, en la hora presente, podrían atender la estructura misma de los aún jóvenes Estados Americanos. En todo caso, por ahora, la adopción de la “Ley Personal” ha logrado al menos la unificación de criterios para la vigencia de una obra continental que en sí, es el

5702

gran mérito del Código Bustamente y la genial concepción de su distinguido autor. De otro modo se habría hecho imposible una obra continental de tanta magnitud.

En lo que corresponde al estudio del presente trabajo, solamente se tomará en cuenta, lo que corresponde al Código de Derecho Internacional Privado, Derecho Civil Internacional y al Derecho Mercantil Internacional.

Respecto al Código de Derecho Internacional Privado, éste fue aprobado por la Convención de Derecho Internacional Privado de 20 de febrero de 1928, ratificado por el gobierno de Bolivia, con reservas, mediante Ley de 20 de enero de 1932 y depositado el instrumento el 9 de marzo de 1932.

El cuerpo legal comprende 4 Títulos referidos a las Personas, de los Bienes, de los Varios Modos de Adquirir y de las Obligaciones y Contratos, así mismo comprende 16 Capítulos. Concretamente nos vamos a referir a los Títulos I, II y IV que literalmente dice:

Capítulo I.— Nacionalidad y Naturalización

Artículo 9.— Cada Estado contratante aplicará su propio derecho a determinación de la nacionalidad de origen de toda persona individual o jurídica y de su adquisición, pérdida o reintegración posterioris, que se hayan realizado dentro o fuera de su territorio cuando una de las nacionalidades sujetas a controversia sea la de dicho Estado. En los demás casos, regirá las disposiciones que establecen los artículos restantes de este Capítulo.

Artículo 12.— Las cuestiones sobre adquisición individual de una nueva nacionalidad se resolverá de acuerdo con la Ley de la Nacionalidad que se suponga adquirida.

Artículo 14.— A la pérdida de la nacionalidad debe aplicarse la ley de la nacionalidad perdida.

Artículo 15.— La recuperación de la nacionalidad se somete a la ley de la nacionalidad que se recobra.

Artículo 17.— La nacionalidad de origen de las Asociaciones será la del país en que se constituya, y en él deben registrarse o inscribirse si exigiere ese requisito la legislación local.

Artículo 18.— Las Sociedades civiles, mercantiles o industriales que no sean anónimas tendrán la nacionalidad que establezca el contrato social y, en su caso, la del lugar donde radicare habitualmente su gerencia o dirección principal.

Artículo 19.— Para las Sociedades Anónimas se determinará la nacionalidad por el contrato social y en su caso por la ley del lugar en que se reuna normalmente la Junta General de Accionistas y, en su defecto, por la del lugar en que radique su principal Junta o Consejo Directivo o Administrativo.

Artículo 20.— El cambio de Nacionalidad de las Corporaciones, Fundaciones, Asociaciones y Sociedades, salvo los casos de variación en la soberanía territorial, habrá de sujetarse a las condiciones exigidas por su ley antigua y por la nueva.

Si cambiare la soberanía territorial, en el caso de independencia, se aplicará la regla establecida en el artículo 13 para las naturalizaciones colectivas.

Artículo 21.— Las disposiciones del artículo 9 en cuanto se refiera a las personas jurídicas y las de los artículos 16 a 20 no serán aplicadas en los Estados Contratantes que no atribuyan nacionalidad a dichas personas jurídicas”.

“Capítulo II.— Domicilio.

Artículo 22.— El concepto, adquisición, pérdida y recuperación del domicilio general y especial de las personas naturales o jurídicas se regirán por la ley territorial.

Artículo 25.— Las cuestiones sobre el cambio de domicilio de las personas naturales o jurídicas se resolverán de acuerdo con la ley del Tribunal, si fuere el de uno de los Estados interesados, y en su defecto por la del lugar en que se pretenda haber adquirido el último domicilio.

Capítulo III.— Nacimiento, Extinción y Consecuencias de la Personalidad Civil.

Sección I.— De las Personas Individuales.

Artículo 27.— La capacidad de las personas individuales se rige por su ley personal, salvo las restricciones establecidas para su ejercicio por este código o por el derecho local.

Sección II.— De las Personas Jurídicas.

Artículo 31.— Cada Estado contratante en su carácter de persona jurídica tiene capacidad para adquirir y ejercitar derechos civiles y contraer obligaciones de igual clase en el territorio de los demás, sin otras restricciones que las establecidas expresamente por el derecho local.

Artículo 32.— El concepto y reconocimiento de las personas jurídicas se regirán por la ley territorial.

Artículo 34.— Con iguales restricciones, la capacidad civil de las sociedades civiles, mercantiles o industriales se rige por las disposiciones relativas al contrato de Sociedad.

Título II.—

Capítulo I.— Clasificación de los Bienes.

Artículo 105.— Los bienes, sea cual fuere su clase, están sometidos a la ley de la situación.

Capítulo VII.— De los registros de la propiedad.

Artículo 136.— Son de orden público internacional las disposiciones que establecen y regulan los registros de la propiedad e imponen su necesidad respecto de terceros.

Artículo 137.— Se inscribirán en los registros de la propiedad de cada uno de los Estados contratantes los documentos o títulos inscribibles otorgados en otro, que tenga fuerza en el primero con arreglo a este código, y las ejecutorías a que de acuerdo con el mismo se de cumplimiento en el Estado a que el registro

corresponde, o tenga en él fuerza de cosa juzgada.

Título IV.— De las Obligaciones y Contratos.

Capítulo I.— De las obligaciones en General.

Artículo 166.— Las obligaciones que nacen de los contratos tienen fuerza de ley entre las partes contratantes y deben cumplirse al tenor de los mismos, salvo las limitaciones establecidas en este código.

Capítulo II.— De los Contratos en General.

Artículo 177.— Se aplicará la ley territorial al error, la violencia, la intimidación y el dolo en relación con el consentimiento.

Artículo 180.— Se aplicarán simultáneamente la ley del lugar del contrato y la de su ejecución, a la necesidad de otorgar escrituras o documento público para la eficacia de determinados convenios y a la de hacerlos constar por escrito.

Artículo 183.— Las disposiciones sobre nulidad de los contratos se sujetarán a la ley de que la causa de la nulidad dependa.

Artículo 186.— En los demás contratos y para el caso previsto en el Artículo 185, se aplicará en primer término la ley personal común a los contratantes y en su defecto la del lugar de la celebración.

Capítulo VII.— Sociedad.

Artículo 204.— Son leyes territoriales las que exigen un objeto lícito, formas solemnes, e inventarios cuando hay inmueble.

Por otra parte el Código Bustamante comprende un Segundo Libro que se refiere al Derecho Mercantil Internacional y está compuesto por 4 Títulos, por 63 Artículos (Artículo 232 al Art. 295). Que a la letra reza lo siguiente:

“Título I.— De los Comerciantes y del Comercio en General.

Capítulo I.— De los Comerciantes.

Artículo 232.— La capacidad para ejercer el comercio y para intervenir en actos y contratos mercantiles se regula por la ley personal de cada interesado.

Artículo 235.— La ley local debe aplicarse a la incompatibilidad para el ejercicio del comercio de los empleado públicos y de los agentes de comercio y corrdores.

Artículo 236.— Toda incompatibilidad para el comercio que resulte de leyes o disposiciones especiales en determinado territorio se registrarán por el Derecho del mismo.

Artículo 238.— El contrato social y en su caso la ley a que esté sujeto se aplica a la prohibición de que los socios colectores o comanditarios realicen operaciones mercantiles, o cierta clase de ellas por cuenta propia o de otros.
nes mercantiles, o cierta clase de ellas por cuenta propia o de otros.

Capítulo II.— De la cualidad del Comerciante y de los Actos de Comercio.

Artículo 240.— La forma de los contratos y actos mercantiles se sujeta a la ley territorial.

Capítulo III.— Del Registro Mercantil.

Artículo 241.— Son territoriales las disposiciones relativas a la Inscripción en el Registro Mercantil de los Comerciantes y Sociedades Extranjeras.

Capítulo V.— Disposiciones Generales.— Sobre los Contratos de Comercio.

Artículo 244.— Se aplicará a los Contratos de Comercio las Reglas Establecidas para los contratos civiles en el Capítulo II, Títulos IV Libro I de este Código.

Artículo 245.— Los contratos por correspondencia no quedarán perfeccionados sino mediante el cumplimiento de las condiciones que al efecto señale la legislación de todos los contratantes.

Artículo 246.-- Son de orden público internacional las disposiciones relativas a contratos ilícitos y a términos de gracia, cortesía y otros análogos.

Título II.-- De los Contratos Especiales del Comercio.

Capítulo I.-- De las Compañías Mercantiles.

Artículo 247.-- El carácter mercantil de una Sociedad Colectiva o Comanditaria se determina por la ley a que esté sometido el contrato social, y en su defecto por la del lugar en que tenga su domicilio comercial.

Si esas leyes no distinguieran entre sociedades mercantiles y civiles, se aplicará el Derecho del país en que la cuestión se someta a juicio.

Artículo 248.- El carácter mercantil de una Sociedad Anónima depende de la ley del contrato social; en su defecto, de la del lugar en que se celebre las Juntas Generales de Accionistas y por su falta de la de aquél en que reciban normalmente su consejo o junta directiva.

Si esas leyes no distinguieren entre Sociedades Mercantiles y civiles, tendrá uno u otro carácter según que esté o no inserta en el registro mercantil del país donde la cuestión haya de juzgarse, a falta de registro mercantil se aplicará el derecho local de este último país.

Artículo 249.-- Lo relativo a la Constitución y manera de funcionar de las Sociedades mercantiles y a la responsabilidad de sus órganos, está sujeto al contrato social y en su caso a la ley que lo rija.

Artículo 252.-- Las Sociedades Mercantiles debidamente constituidas en un Estado contratante disfrutarán de la misma personalidad jurídica en los demás, salvo las limitaciones del derecho territorial.

Capítulo IV.-- Del Transporte Terrestre.

Artículo 259.-- En los casos de Transporte Internacional no hay más que un contrato, regido por la ley que le corresponde según su naturaleza.

Artículo 260.- Los plazos y formalidades para el ejercicio de acciones surgidas de este contrato y no previstos en el mismo, se regirá por la ley del lugar en que se produzca los hechos que las originen.

Capítulo V.- De los Contratos de Seguro.

Artículo 261.- El contrato de seguro contra incendios se regirá por la ley del lugar donde radique, al efectuarlo, la cosa asegurada.

Artículo 262.- Los demás contratos de seguro, siguen la regla general, regulándose por la ley personal común de las partes o en su defecto por la ley del lugar de la celebración; pero las formalidades externas para comprobar hechos u omisiones necesarios al ejercicio o a la conservación de acciones o derechos, se sujetan a la ley del lugar en que se produzca el hecho o la omisión que los hace surgir.

El tratado de Montevideo así como el Código Bustamante, nos muestran el hecho que las actividades del intercambio comercial se han incrementado en forma paulatina y, este suceso ha permitido que el Dr. Bustamante codificara actos que, en su momento, eran necesarios legislarlos. Nuestro tema básicamente comprenden tres áreas fundamentales que van a ser utilizadas.

La primera, relativa al Derecho Internacional Civil, debido a que solamente las personas naturales con capacidad de contraer obligaciones y derechos pueden alimentar al Transporte.

La segunda que, trata el Derecho Mercantil Internacional, en vista que la actividad del Transporte significa una prestación de servicios que le representen ganancias y desde ese punto de vista, el Transporte es una actividad mercantil. Además debemos precisar que las personas jurídicas comerciales están constituidas exclusivamente con el objeto de tener utilidad.

Finalmente, el tercer aspecto es que se refiere al mismo servicio de transporte, es decir; que la persona capacitada que conforma en las diferentes sociedades mercantiles, y la unidad vehicular, representan estrictamente el servicio de transporte para trasladar bienes de consumo final así como los bienes intermedios.

El Dr. Bustamante en el momento de realizar la codificación de los dos derechos mencionados, aporta a la comunidad mundial, un instrumento eficaz en la regulación del intercambio comercial o comercio internacional, interpretando de esta manera, las más altas expectativas de los países del mundo.

2. Convenios Multilaterales.

a). Organización de las Naciones Unidas.

En San Francisco, durante el año 1943, nace una nueva Institución denominada "Organización de las Naciones Unidas", con el único propósito de responder con eficacia a los varios y diferentes problemas que el mundo enfrenta. Una de las metas de esta Organización es el mantenimiento de la PAZ y la SEGURIDAD INTERNACIONAL principio básico de dicha Institución. Es menester poner de relieve, que la paz ha de lograrse en toda sus dimensiones políticas, económicas, sociales, culturales y humanitarias, para que sea genera y duradera. En el decenio de 1980, la Organización de las Naciones Unidas se compromete nuevamente alcanzar sus objetivos con plena conciencia de su naturaleza interdependiente.

La Carta de las Naciones Unidas fue redactada por cincuenta representantes reunidos en San Francisco del 25 de abril al 26 de junio de 1945, en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Organización Internacional.

Naciones Unidas tiene como principales funciones las de: realizar estudios y recomendar para fomentar la cooperación política internacional, desarrollar el derecho internacional y su codificación, ayudar a realizar los derechos humanos y libertades fundamentales de todos y fomentar la colaboración internacional en los campos económico, social, cultural, educativo y sanitario.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNTAC) como parte de la Asamblea y Consejo Económico y Social, proporciona asesoramiento sobre mercados de exportación y técnicas de comercialización, además presta ayuda en la creación de los servicios de exportación y en la capacitación de personal.



Dentro de la UNTAC existen diferentes grupos tales como: el grupo de los 77, los países no alineados, los países sin Litoral de los cuales el país pertenece a los tres grupos. La UNTAC con un fondo común, que en la actualidad tiene en bolsa ochocientos millones de dólares: de los cuales podría utilizarse, de alguna manera, para el mantenimiento de las carreteras del país en particular.

En 1982, durante el mes de mayo, se efectuó la última reunión de la UNTAC en la ciudad de Buenos Aires (Argentina), evento en el que, por primera vez en la historia de las Naciones Unidas, se llegó a tocar temas concretos de transporte, especialmente de los países sin Litoral.

Para Bolivia, representa una oportunidad de conseguir apoyo político y económico de esta situación; en vista que al tener un encierro forzado por la Guerra del Pacífico de 1879, el comercio exterior es limitado tanto en la importación como en la exportación. Esta limitación se debe a los obstáculos innumerales que crean los países transitados y éstos hacen que el costo del transporte sea mayor inclusive al del precio final del producto.

b). Acuerdo de Cartagena.

El 26 de mayo de 1969 representantes plenipotenciarios de Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú, firmaron el acuerdo de Cartagena, instrumento básico que puso en marcha el programa. El año 1973 Venezuela anunció su adhesión como Seto País Miembro, y en Octubre de 1976 Chile se retiró por incompatibilidades surgidas entre la política económica del régimen militar con los principios y decisiones del Acuerdo de Cartagena. De ese modo quedó definido el mero geográfico y político del Pacto, con la presencia de cinco países bolivarianos.

El Acuerdo de Cartagena como proceso, ha pasado por cuatro fases principales: la primera comprende el periodo transcurrido entre la firma del acuerdo hasta el 13 de febrero de 1973 en que se formaliza la adhesión de Venezuela. Fue esa una etapa de gran actividad y optimismo que permitió consolidar institucionalmente el grupo andino, cumpliendo con las prioridades establecidas en el Acuerdo.

En la segunda etapa comprendida entre 1973 a 1976, no pudo mantenerse el

ritmo de partida y el Grupo Andino enfrentó dificultades no previsibles que culminaron con el retiro de Chile. Fue entonces necesario adecuar los plazos del Acuerdo y se procedió a la suscripción de los Protocolos de Lima y de Arequipa, el 30 de Octubre de 1976 y el 21 de abril de 1978 respectivamente.

La tercera fase concluye el 26 de mayo de 1979, al ser firmado por los presidentes andinos el Mandato de Cartagena, documento fundamental que señala las nuevas directivas políticas y abre una nueva etapa para la marcha del proceso. En el Vigésimo Cuarto Período de Sesiones Extraordinarias de la Comisión entre el 3 y 7 de septiembre de 1979 realizado en Bogotá - Colombia, se aprobó la Decisión 147 referida a la Codificación del Acuerdo de Cartagena que a la letra dice:

“La Comisión del Acuerdo de Cartagena, VISTOS: El Acuerdo de Cartagena, el Instrumento Adicional para la adhesión de Venezuela, el protocolo de Lima, el Protocolo de Arequipa, las Decisiones 102 y 143 y la propuesta 101 de la Junta, DECIDE: Artículo 1 Aprobar la Codificación del Acuerdo de Cartagena en los términos que figura en el Anexo de esta Decisión.

Artículo 2.— La presente Decisión sustituye a la Decisión 117. El Acuerdo de Cartagena en el texto oficial codificado dice:

“Los Gobiernos de Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, inspirados en la Declaración de Bogotá, en la Declaración de los Presidentes de América y fundados en el Tratado de Montevideo y en las Resoluciones 202 y 203 (CM-II/VI-E) del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) conviene, por medio de sus representantes plenipotenciarios debidamente autorizados, celebrar el siguiente ACUERDO DE INTEGRACION SUBREGIONAL. Este Instrumento de Integración comprende 15 Capítulos, 114 Artículos y 3 Anexos referentes: el primero, a la Junta del Acuerdo de Cartagena y sus atribuciones; el segundo, relativo a la nómina de productos de los programas sectoriales y el tercero, referido a la liberación de los productos para Bolivia y el Ecuador.

Es importante hacer mención al primer capítulo de Instrumento de Integración, referido a los objetivos y mecanismos del Sistema de Integración que es-

tablece:

Artículo 1.— El presente Acuerdo tiene por objetivo promover el desarrollo equilibrado y armónico de los países miembros, acelerar su crecimiento mediante la integración Económica, facilitar su participación en el proceso de integración previsto en el Tratado de Montevideo y establecer condiciones favorables para la conversión de la ALALC en un mercado común, todo ello con la finalidad de procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de los habitantes de la subregión.

Artículo 2.— El desarrollo equilibrado y armónico, debe conducir a una distribución equitativa de los beneficios derivados de la integración entre los países miembros, de modo de reducir las diferencias existentes entre ellos. Los resultados de dicho proceso deberán evaluarse periódicamente tomando en cuenta entre los factores, sus efectos sobre la expansión de las exportaciones globales de cada país, el comportamiento de su balanza comercial con la subregión, la evolución de su producto territorial bruto, la generación de nuevos empleos y la formación de capital.

Artículo 3.— Para alcanzar los objetivos del presente acuerdo se emplearán, entre otros, los mecanismos y medidas siguientes:

- a.— La armonización de políticas, económicas y sociales y la aproximación de las legislaciones nacionales en las materias pertinentes.
- b.— La programación conjunta, la identificación del proceso de industrialización subregional y la ejecución de programas sectoriales de desarrollo industrial
- c.— Un programa de liberación del intercambio más acelerado que el que se adopte en general en el marco de la ALALC; un arancel externo común cuya etapa previa será la adopción de un arancel externo mínimo común;
- e.— Programas destinados a asegurar el desarrollo del sector agropecuario.
- f.— La canalización de recursos dentro y fuera de la subregión para proveer a la financiación de las inversiones que sean necesarias en el proceso de integración.

g.— La integración física.

h.— Tratamientos preferenciales a favor de Bolivia y el Ecuador.

Artículo 4.— Para la mejor ejecución del presente Acuerdo, los países miembros realizan los esfuerzos necesarios para buscar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados de la mediterraneidad de Bolivia.

Capítulo IV.— Programación Industrial.

Artículo 32.— Los países miembros se obligan a emprender un proceso de desarrollo industrial de la subregión, mediante la programación conjunta, para alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos:

- a.— Una mayor expansión, especialización y diversificación de la producción industrial.
- b.— El máximo aprovechamiento de los recursos disponibles en el área.
- c.— El mejoramiento de la productividad y la utilización eficaz de los factores productivos.
- d.—El aprovechamiento de economías de escala; y
- e.— La distribución equitativa de beneficios.

La programación conjunta del desarrollo industrial en el arranque del Grupo Andino, se constituyó en uno de los principales mecanismos del Acuerdo de Cartagena para promover el desarrollo equilibrado y armónico de la subregión e impulsar la evolución eficiente de actividades industriales, que, de otro modo, solo habría sido posible realizar a muy altos costos y en plazo significativamente mayor. El optimismo inicial que suscitó el Acuerdo, se concentró en la programación industrial que generó expectativas a lo largo de la existencia del Grupo Andino.

Es así que, en agosto de 1972 mediante la Decisión 57, se aprobó el primer Programa Sectorial de Desarrollo de la Industria Metal Mecánica,. El año 1979

se aprobó la Decisión 146 que modifica y complementa la anterior. Esta norma formaliza la incorporación de Venezuela al programa como consecuencia del retiro de Chile.

En el Programa Sectorial de la Industria Petroquímica fue el segundo en ser aprobado. Ello tuvo lugar mediante la decisión 91 de la Comisión suscrita en el mes de agosto de 1975. Este programa fue sufriendo modificaciones por efecto del impacto de la crisis energética y la sustancial elevación de precios de los productos petroquímicos en el mercado.

El tercer programa aprobado fue el de la Industria automotriz, suscrito el 13 de septiembre de 1977 mediante la Decisión 120.

En cuanto a los demás programas previstos, en el año 1981 la Comisión aprobó los relativos a la Industria Siderúrgica y la de Fertilizantes, mediante las Decisiones 160 y 162, pese a que Bolivia no concurrió a esas reuniones ni participó de la adopción de los acuerdos.

Capítulo IV.— Integración Física.

Artículo 36.— Los países miembros emprenderán una acción conjunta para solucionar los problemas de infraestructura que inciden desfavorablemente sobre el proceso de integración económica de la subregión. Esta acción se ejercerá principalmente en los campos de la energía, transportes y las comunicaciones comprenderá: en particular, las medidas necesarias para facilitar el tráfico fronterizo entre los países miembros.

Para tal efecto, los países miembros procederán al establecimiento de entidades o empresas de carácter multinacional, cuando ello sea posible y conveniente para facilitar la ejecución y administración de dichos proyectos.

Artículo 88.— Los programas de que trata el artículo 87, así como los sectoriales de desarrollo industrial, deberán comprender medidas de cooperación colectiva para satisfacer adecuadamente los requerimientos de infraestructura indispensables para su ejecución y contemplarán de manera especial, la situación del Ecuador y las características territoriales y la posición mediterránea de Bolivia.

c). Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI)

El Tratado de Montevideo de 1980, suscrito por la totalidad de los países que integran actualmente la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio, en la ciudad de Montevideo el 12 de agosto de 1980, establece un nuevo ordenamiento jurídico operativo para la prosecución del proceso de integración e instituye la Asociación Latinoamericana de Integración ALADI.

La sustitución de la ALALC por la ALADI, supone el inicio de una nueva etapa en el proceso de integración que comenzara en 1960. En efecto, los objetivos fundamentales de ambos Tratados coinciden en la concepción del proceso de integración como medio para promover el desarrollo económico, social, armónico y equilibrado de la región y en el plano instrumental mantienen como meta de largo plazo, el establecimiento del mercado común latinoamericano.

La continuidad de estos Tratados, se refleja en dos decisiones adoptadas por el Consejo de Ministros: La primera, se refiere a la revisión de las concesiones otorgadas en los distintos mecanismos de desgravación arancelaria del tratado de Montevideo de 1960, con el objeto de incorporarlas al nuevo esquema, y la segunda a la revisión y adecuación de las normas de la estructura jurídica vigente en la ALALC.

No obstante dicha continuidad, el Tratado de Montevideo de 1980, introduce profundos cambios en la orientación del proceso y en la concepción de su operación. En primer lugar, el programa de liberación comercial multilateral y sus mecanismos auxiliares tendientes a perfeccionar una zona de libre comercio, son sustituidos por un área de preferencias económicas integrada por un conjunto de mecanismos que comprende una preferencia arancelaria regional. Dichos instrumentos ofrecen múltiples opciones operativas a través de cuya convergencia será posible avanzar hacia etapas superiores de integración económica. En segundo lugar, el carácter básicamente comercial del Tratado de Montevideo, está reemplazado en la funcionalidad de ALADI, por la coexistencia de las tres funciones básicas de la nueva Asociación: la proyección y regulación del comercio recíproco, la complementación económica y el desarrollo de las acciones de cooperación económica, que coadyuvan a la ampliación de los mercados. En tercer lugar, si bien el Tratado de Montevideo reconocía un Estatu-

to Especial para los países de menor desarrollo económico relativo, el nuevo esquema incorpora, como uno de los ejes fundamentales de la acción de la ALADI, un sistema integral de apoyo en su favor y reconoce expresamente una categoría de países de desarrollo intermedio a fin de determinar tratamientos diferenciales en los distintos mecanismos y normas

Por otra parte, en relación con la ALALC, la ALADI aparece como una institución más abierta, en la medida en que, además de posibilitar la adhesión al Tratado que la instituye, prevé la participación de países no miembros en acciones parciales con los países miembros, así como la participación de la Asociación como Institución en los movimientos de cooperación horizontal entre países en vías de desarrollo.

Finalmente, el nuevo Tratado establece cinco principios básicos; el pluralismo, la convergencia, la flexibilidad, los tratamientos diferenciales y la multiplicidad, que contrastan con las características unitarias del Programa de Liberación del Comercio, eje del tratado de Montevideo de 1980 y sus principios básicos de multilateralidad y reciprocidad.

Consecuentemente, a través de la Resolución 71 (III), se reconoció una nueva categoría intermedia denominada “países de mercado insuficiente”, caracterizados por una estrechez del mercado nacional para el desarrollo de determinadas actividades industriales.

En el ordenamiento jurídico de la ALADI, se establece tres categorías de países según sus diferentes características económicas estructurales:

1o.— Países de menor desarrollo relativo: Bolivia, Ecuador y Paraguay.

2o.— Países de desarrollo intermedio: Colombia, Chile, Perú, Uruguay y Venezuela, y

3o.— Otros países Miembros: Argentina, Brasil y México.

En el sector transporte, es de importancia conocer especialmente las categorías de países citados anteriormente, puesto que en alguna manera, incrementa-

rán fundamentalmente las exportaciones de Bolivia. Es más, que los conflictos que existen particularmente en los países vecinos que muchas veces son artificiales, debemos añadir una heterogénea organización de su estructura administrativa, cuya base normativa no coordinada, impone barreras de orden tributario, aduanero y de trámite administrativo.

Por ejemplo, el temor del contrabando el tratamiento no concertado en zonas libres en el comercio exterior y de zonas francas en la asignación de funciones productivas, ocasiona un sinnúmero de limitaciones en la circulación de vehículos entre los países vecinos de la región e impone complicados trámites para el internamiento de mercaderías, sean éstos en tránsito o de destino u origen.

La expansión del comercio, particularmente entre los países de América Latina, ha ocasionado la adopción de medidas orientadas a la eliminación de barreras no arancelarias y arancelarias. Sin embargo, los procesos de adopción de Acuerdos son muy lentos, deben vencer rígidos sistemas político-administrativos. Pese a ellos, existen variados eventos de debate y los Acuerdos Bilaterales y Multilaterales en los que se refiere en el marco de la ALALC (hoy ALADI) los grupos subregionales, tales como el Grupo Andino, los Países del Tratado de la Cuenca del Plata, Con sur y Tratado del Pacto Amazónico.

En los últimos años, las instituciones encargadas en los países Miembros, para eliminar y disminuir las restricciones en lo que corresponde al tránsito aduanero y la facilitación del transporte internacional por Carretera, han sido crecientes entre los países de América Latina. Sin embargo, estimo que el factor aduanero en particular entre países con débiles flujos binacionales de tránsito, no parece ser el problema central a resolver.

En atención a los problemas creados por las dificultades de tránsito aduanero, la ALALC encargó para su estudio a un grupo de expertos de normas comunes sobre el régimen de tránsito aduanero, adoptados en septiembre de 1979. Este grupo de técnicos, visitó la ciudad de La Paz con el único propósito de transmitir sus conocimientos de las normas comunes que más adelante se indica.

Frente a las dificultades de las normas de ALALC, el sistema TIR (TRANSPORTACION INTERNACIONAL ROAD — Convenio Aduanero relativo al

Transporte de Mercaderías, C.E. y la IRU aprobado en 1957, modificado en 1959 y adoptado por las Naciones Unidas del cual es depositario el Secretario General) podría ser un instrumento con posibilidades para conseguir el logro de los objetivos de la facilitación del tránsito Internacional.

d). Comisión Económica para América Latina (CEPAL).

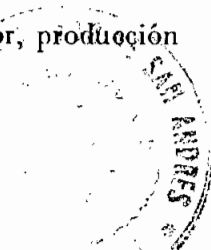
La CEPAL fue creada en febrero de 1948, para colaborar con los gobiernos Latinoamericanos en el desarrollo económico de los países, en el mejoramiento del nivel de vida de sus pueblos y en la ampliación y fortalecimiento de sus relaciones comerciales, tanto dentro como fuera de la región.

La CEPAL depende del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas y actúa en estrecha coordinación con la Secretaría de la ONU, y con las comisiones regionales para Europa, Africa, Asia, el Medio Oriente y con las organizaciones Intergubernamentales que trabajan en América Latina. La Sede está en Santiago de Chile y su creación y objetivos se deben a la II Resolución de la ONU.

El primer trabajo fue el relacionado con el transporte, que es de vital importancia para el desarrollo económico y para todo el plan de integración regional. En 1951, la CEPAL examinó los diferentes problemas de Transporte de los países Centroamericanos y propuso varias soluciones. La CEPAL trabajó también en la preparación de estudios anteriores por países.

Desde 1962, las investigaciones sobre el transporte se efectuaron conjuntamente con la OEA. Además, se dió gran importancia a la evaluación de los resultados de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre comercio y desarrollo en lo que concierne al Comercio invisible (Transporte Marítimo, Seguros, Turismo, etc.) y, a los estudios preparatorios sobre el transporte e integración económica para América Latina. Como parte integrante de este último proyecto, se comenzó un estudio sobre las carreteras internacionales y los ferrocarriles existentes entre Argentina, Brasil y Uruguay.

Por otra parte, la CEPAL también realizó estudios y programas en colaboración con los gobiernos de la región en materia de comercio exterior, producción



agrícola, promoción industrial, transporte y comunicaciones, integración regional, estadísticas, recursos naturales y medio ambiente.

Asimismo, la CEPAL realizó otros estudios referidos sobre métodos y prácticas para facilitar el Transporte Internacional por Mar y Tierra dentro de los procesos de Integración en General.

Por ejemplo, la CEPAL en materia de política de transporte, estima que la expansión de las economías desarrolladas, por la vía de la recuperación de su ritmo de crecimiento en el período 1983-1984 y la eliminación de barreras proteccionistas, pueden crear condiciones favorables a una expansión de las exportaciones de Latinoamérica hacia los países centrales; sin embargo, Latinoamérica podría verse afectada más que otras regiones por las dificultades derivadas del servicio de la deuda externa.

Se plantea, entonces, que en perspectiva, las relaciones del comercio exterior y de los países de la región, deben verificarse todas las incidencias de los siguientes procesos:

- 1o.—La recomposición intraregional de la estructura y tamaños económicos entre los países:
- 2o.—La factibilidad de reforzar la integración horizontal del comercio intraregional : y
- 3o.—Las modificaciones a esperar en las relaciones Norte — Sur.

La adopción de una política o estrategia del transporte en el plano regional, tiene otro contexto y busca principalmente el tratamiento concertado del transporte, el comercio y las facilidades institucionales; la concertación se canaliza vía los esquemas de Integración y la Asociación de Países.

En tal sentido, metodológicamente, el tratamiento de políticas de transporte se efectuará según el proceso siguiente:

- Recopilar y procesar las políticas de transporte por países y grupo de países;

- Impulsar, mediante seminarios, el desarrollo de debates metodológicos y
- operativos de las políticas de Transporte en cada esquema de integración;
- Procesar a nivel de la región, los requerimientos multisectoriales a la prestación de servicios de transporte; el procesamiento que se efectuará con participación de los países interesados;
- Priorizar las redes de transporte ubicadas dentro de los esquemas de integración, incluyendo puertos, carreteras, ferrovías y los aeropuertos que se encuentran enlazados intermodalmente; e
- Identificar los aspectos de orden empresarial sobre el funcionamiento del transporte en la escala regional, buscando orientar el fortalecimiento de asociaciones de transportistas a nivel Regional o Subregional.

e). Convenios de Transporte Internacional Terrestre.

En las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del siglo XX, nacen y crecen las industrias, desde simples organizaciones artesanales hasta una organización empresarial. La competencia de la mayoría de las empresas (producción de productos similares y ubicación de un mismo mercado) han hecho que las empresas productivas busquen sistemas de distribución, es decir, medios de transporte por los cuales puedan llevar su producto con facilidad a los mercados establecidos.

El incremento y el avance tecnológico en la industria automotriz, permitieron que la distribución de productos se la efectúe con mayor facilidad que en las décadas del siglo XX. Es así, como nace y crece la distribución de mercaderías tanto a nivel nacional como internacional.

Para nuestro estudio, consideramos la parte internacional en vista que el objeto de la presente tesis, es demostrar que la Decisión 56 y 56A es un instrumento eficaz que regula la actividad de Transporte Internacional. Para ello previamente analizaremos, en forma general, todos los convenios registrados hasta el presente en materia de regulación de Transporte Internacional.

e.1. Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur.--

Convenio firmado por: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile,, Perú, Paraguay y Uruguay como el Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur. Bolivia incorporó a la legislación nacional en junio de 1977, mediante una Resolución del Ministerio de Transporte, Comunicaciones y Aeronáutica Civil, estableciendo que es el portafolio encargado de reglamentar dicho convenio.

El año 1964 se firmó un Convenio de Transporte Internacional Terrestre denominado "PENTAPARTITO", entre los países de: Argentina, Brasil, Paraguay, Perú, Uruguay; convenio que sirvió de base para el Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los países del Cono Sur.

El Convenio consta de los siguientes Capítulos:

Capítulo I.-- De las definiciones y los aspectos geográficos y modos de Transporte (entre países miembros, en tránsito entre miembros y terceros).

El Capítulo II se refiere a las restricciones, a las facilidades existentes y futuras (ninguna restricción a facilidades concedidas).

El Capítulo III se refiere al aspecto de los vehículos transportados por otros medios concretamente en este capítulo se refiere al Transporte Terrestre y no así al combinado.

El Capítulo IV es aquel relativo a la reciprocidad indicando que cada país signatario asegurará un tratamiento equivalente a las empresas de los demás países miembros sobre la base de la reciprocidad.

e.2. Transportación Road Internacional (TIR).

Convenio firmado dentro de la Comisión Económica Europeo el año 1949, que facilita el transporte en frontera, ya que al terminar la segunda

Guerra Mundial, el medio de Transporte de vital importancia era la ferroviaria. En la guerra mencionada, fueron destruidas todas las redes ferroviarias, a consecuencia de ello, surgieron los embotellamientos, que produjeron grandes y prolongadas esperas dentro las formalidades administrativas.

El año 1959, se firma el Convenio con el nombre de TIR, convenio que fue utilizado, especialmente por la IRU (Unión Internacional Road) como máximo representante de la Asociación de Transportadores en Europa. En 1975, el convenio fue reformulado mediante la Conferencia realizada en Ginebra, y auspiciada por la Organización de Naciones Unidas.

El Convenio TIR, tiene como base la facilitación, el denominado CUADERNO TIR. Se trata de un documento aduanero, que permite realizar el transporte sin ningún control al pasar las fronteras.

En la actualidad, todos los países europeos son parte contratantes de este convenio así como los Estados Unidos, Canadá, Japón, Irán, Jordania, Israel y Afganistán.

El Convenio de 1977, se lo presentó a iniciativa de la Secretaría Técnica de Naciones Unidas al evento internacional de la reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas del Cono Sur, que al tener conocimiento de este Convenio, resolvieron estudiar las características de éste, para que en su próxima reunión se llegara a tomar una decisión para la adhesión de los países del Cono Sur. En 1982, los países del Cono Sur, presentaron sus observaciones que en forma general, señalan lo siguiente:

– El Convenio TIR tiene la característica de dar mayor facilidad al Transporte Internacional. Este hecho, hace que los países individualmente consideran la conveniencia de adherirse o no.

– La república Argentina, en forma taxativa manifestó, que este Convenio, es muy bueno para las condiciones de facilitar el Transporte Internacional, especialmente en el campo Aduanero, pero sin embargo, hizo notar que los países miembros que llegaran a adherirse a este Convenio, permitiría que los Transportistas Europeos, estén en condiciones de ha-

cer transporte internacional en los países del Cono Sur. Esto realmente llama la atención, en vista que las empresas de Transporte en Europa, considerando solamente el parque vehicular, son bastante grandes y muy bien conformados, situación que les permitirá competir seriamente a las empresas de Transporte Internacional de los países del Cono Sur. En consecuencia, resulta necesario que dicho convenio sea modificado a fin de no permitir la adhesión a los países europeos.

El Convenio TIR, comprende los siguientes capítulos: De las definiciones, especialmente en lo que se refiere al vehículo de Transporte por Carretera, al contenedor, a las carrocerías y al garante, así como el contrato entre países, para que éste tenga un transbordo dentro de los países asociados. La autorización para realizar el transporte internacional estandarizado a nivel de la comunidad económica europea, así como la utilización de las placas TIR, para que en su recorrido, no tengan obstáculos entre el origen y el destino, la nacionalización de la carga en contenedores, la utilización del cuaderno TIR.

e.3. Tránsito Comunitario Europeo.

Legislación elaborada y firmada por los países europeos, después de la Segunda Guerra Mundial, que comprende la especificación de los medios de transporte entre los puntos de la Comunidad o con extensión a Suiza y Austria. La autorización del Transporte Internacional, que también está estandarizada a nivel de la Comunidad Económica Europea; la determinación o establecimiento de los itinerarios de tránsito sobre el territorio de la comunidad económica europea; así como los prescintos y la capacidad neta del vehículo. La nacionalización en la carga contenida así como el contrato entre países miembros.

e.4. Transporte Internacional de Mercaderías - C.M.R.

Estas normas, en sus primeras intenciones se la aplicó en los países de Suiza y Austria así como los ajustes correspondientes al tráfico fronterizo y la aplicación de los acuerdos Benelux. Contiene este dispositivo el reconocimiento de los documentos y el perfeccionamiento de los conocimientos de embarque, contratos, responsabilidades, acciones civiles y despa-

cho de mercaderías.

e.5. Convención de Ginebra.— Transporte Multimodal.

Desde 1960 la Organización de las Naciones Unidas fue explorando la optimización de los transportes en términos de: tiempo y costo, en base a la unitarización de la carga, es decir en relación a la contenerización de la carga. El Transporte Multimodal, es la utilización de los diferentes modos de transporte que utiliza la carga, desde el origen al destino. El Transporte Multimodal, es denominado también Transporte Combinado, en vista que los barcos al utilizar contenedores de diferente tamaño (grande, mediano, pequeño) les permite colocar los mismos en los barcos mercantes en forma óptima, es decir, utilizando bien la capacidad de la nave mercante y el espacio que éste le proporcione. El contenedor, naturalmente es utilizado actualmente en los cuatro modos de transporte: por agua, carretera, ferroviario y aéreo (COMODIS), que permite desembarcar con bastante facilidad así como cargar de un medio de transporte a otro y viceversa.

En Ginebra y durante el año 1977, se elaboró un anteproyecto que sustituiría a la Convención de Ginebra. En este proyecto, se analiza primeramente la legislación aduanera; es decir, para que el transporte multimodal funcione, es necesario que los países del mundo, tengan una sola legislación aduanera y, en segundo lugar, que los costos de puerto, es decir embarque, desembarque, almacenamiento y transporte sean menores con relación al actual uso de braseros.

La Convención de Ginebra, establece el transporte: multinacional e internacional, que es manejado por un solo operador, un expedidor y un consignatario. Esto ocurre, entre los propios países y el resto del Mundo. Esta Convención no afecta la aplicación de ningún convenio o ley nacional, mas al contrario, lo sustenta en forma lógica. Los Estados contratantes aprueban la autorización del régimen de transporte aduanero para el transporte multimodal.

Para mejor conocimiento de los diferentes Convenios de Transporte Internacional glosados, adjuntamos como Anexo IV, los cuadros de legisla-



ción comparada, en base a la Decisión 56, que la postulamos como instrumento eficaz del Transporte Internacional.

3. La Conferencia Internacional de Derecho Internacional Privado en la Consideración del Transporte Terrestre.

La Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos, mediante la Resolución AG/RES 505 (C-O/80), aprobada en el décimo período ordinario de sesiones (noviembre de 1980), convocó la Tercera Conferencia Especializada Interamericana sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP - III). En el párrafo 4 dicha resolución se recomendó al Consejo Permanente que prepara los proyectos de temario y de reglamento de la mencionada Conferencia Especializada.

En cumplimiento de la citada resolución, el Consejo permanente, por medio de la Resolución GP/RES 376 (510/82), de 10 de noviembre de 1982, aprobó el proyecto de temario de la CIDIP III en el cual figura el tema "Transporte Terrestre Internacional de mercaderías y personas".

Cabe mencionar también que, mediante la citada Resolución AG/RES 505, la Asamblea General de la Organización decidió asimismo, solicitar a la Secretaría General, la preparación de documentos técnicos e informativos sobre los temas de la Conferencia Especializada.

De conformidad con la petición, la Subsecretaría de Asuntos Jurídicos, solicitó al Doctor Didier Opertti Badán, la elaboración de un documento técnico sobre el tema "Transporte Terrestre Internacional". El Doctor Opertti es profesor de Derecho Internacional Privado en la Facultad de Derecho de la Universidad de la República Oriental del Uruguay – Montevideo, y abogado en ejercicio, participó como delegado del Uruguay en la Primera y Segunda Conferencia Especializadas Interamericanas sobre Derecho Internacional Privado (CIDIP – I y CIDIP II), celebradas en la ciudad de Panamá en 1975, y en la ciudad de Montevideo, en 1979, respectivamente.

a). Tratamiento del Transporte Terrestre.

Para tener una idea cabal sobre el tratamiento del Transporte terrestre necesi-

riamente debe partirse del concepto y es como sigue: “Es aquel por el cual un sujeto de derecho, de ordinario organizado bajo forma de empresa, denominado porteador o transportista o acarreador, se obliga, bajo la promesa de pago de un precio, respecto de otro sujeto llamado expedidor o remitente o cargador, a cumplir el traslado de mercaderías de un sitio a otro, para su entrega a otra persona llamada destinatario o consignatario o al mismo cargador, asumiendo los riesgos provenientes de todos los actos dirigidos a producir dicha entrega”.

Se desprende del concepto que los elementos que concurren para la realización del contrato de transporte internacional, son también tomadas en el concepto del contrato en la Decisión 56, por lo que en forma detallada y minuciosa me permitiré analizar en el punto de la Decisión 56.

- b). Análisis de las Conclusiones de la III Conferencia de CIDIP realizada en la ciudad de La Paz, en mayo de 1984, sobre Transporte Terrestre.

Al tomar conocimiento, de la imperiosa necesidad de implementar el Transporte Internacional la O.E.A., del 15 al 24 de mayo de 1984 en la ciudad de La Paz, realizó la Tercera Conferencia Especializada Interamericana sobre Derecho Internacional Privado, considerando entre otros temas, el relacionado con el Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera.

En primera instancia, por parte de la delegación del Uruguay, existió la idea de proyectar una Convención Interamericana sobre el Transporte Internacional de Mercaderías por carretera, razón por la que, en la instalación de la Primera Sesión de la Comisión de Transporte, se presentaron tres documentos a nivel de Anteproyecto: el primero preparado por la OEA, a través del Dr. Didier Opertti Badán, documento que se puso en conocimiento de todas las delegaciones: el segundo documento presentado como propuesta del Uruguay, denominado: “Base de Estudio para un proyecto de Convención sobre el Transporte Internacional de Mercaderías por carretera”. La misma delegación del Uruguay realizando algunos ajustes a su primera propuesta, presentó una otra propuesta ante dicha reunión.

Después de ser conocidos los documentos citados, en conversaciones especí-

ficas, las delegaciones de Bolivia y Argentina, elaboraron un documento, que se presentó como propuesta de los dos países ante la Comisión de Transportes; propuesta que en alguna manera llenó las expectativas de las demás delegaciones. Esta propuesta estaba elaborada en base a la Decisión 56, y solamente se cambió la parte organizativa - jurídica estructural de la Decisión 56.

El documento fue analizado y debatido en detalle por las delegaciones. Lamentablemente, la mayoría de las representaciones no contaban con los especialistas, razón por la que, el documento se hizo en pos de conocimiento para las demás delegaciones.

La Comisión de Transporte, después de una serie de discusiones, decidió redactar un proyecto de resolución para presentar a la Asamblea General de la OEA, que la aprobó. /

En la parte considerativa de la Resolución se hace notar, la ausencia de técnicos en la reunión. La Resolución, establece en él dos artículos: primero: solicitar al Consejo Permanente de la Asamblea de la OEA, convoque a una reunión de técnicos especialistas para debatir el documento presentado por las Delegaciones de Bolivia y Argentina y en el segundo artículo, señala el mes de noviembre de 1984 como fecha tentativa para la reunión técnica.

4. Convenios Bilaterales.

Los convenios bilaterales son generados en los convenios multilaterales, puesto que, los convenios multilaterales emanan las Resoluciones en términos generales que se explicitan en los Convenios Bilaterales. Es así, que Bolivia tiene Convenios Bilaterales de tipo comercial, cultural, técnico, científico y otros, con la Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú, que para mejor conocimiento nos referiremos a los convenios bilaterales con los países mencionados a continuación:

a). Bolivia – Argentina.

Después de la firma del Convenio del Transporte Terrestre de los Países del Cono Sur y, luego de obtener una serie de experiencias en el Sector con este Convenio, en 1978 en la ciudad de Santa Cruz, se llevó a cabo una reunión de carácter informativo entre el Ministerio de Transportes de Bolivia y el Minis-

terio de Transportes de la República Argentina. En esta reunión, la República Argentina representada por el Ingeniero Alonso, Director Nacional de Transporte Terrestre de la Argentina, manifestó, a su similar que es necesario recabar información de tráfico entre las rutas probables que se puedan utilizar.

En oportunidad de la IX Reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas de los Países del Cono Sur, realizada en la ciudad de Cochabamba en 1979, aprovechando ese evento, los Ministerios de Transporte de: Bolivia y la Argentina, firmaron un Convenio de carácter temporal e informativo para extraer experiencias del Convenio de Transporte del Cono Sur. El convenio contempla tres aspectos:

El Primero.— Sobre la aplicación del Convenio del Cono Sur, en el sentido que no es prudente seguir manteniendo el convenio si éste no se practica.

El Segundo.— Referido concretamente a las rutas que se habilitarán tanto para el transporte de carga como el de pasajeros y que están constituidas por Rosario — Santa Cruz; Córdoba — Tarija y Salta — La Paz.

Tercero.— Relativo a los pasos de frontera, para que los vehículos de transporte internacional de carga y pasajeros tanto de Bolivia y Argentina y viceversa tengan las facilidades necesarias a objeto de no obstaculizar al tráfico correspondiente. A este respecto, se determinó los siguientes pasos de frontera que son:

<u>Bolivia</u>	<u>Argentina</u>
Pocitos	Pocitos
Bermejo	Aguas Blancas
Villazón	La Quiaca

La vigencia de este Convenio, feneció en 1982 por lo que se ha tratado de reunir a los técnicos de ambas partes a objeto de producir un nuevo convenio. Esta reunión, por razones de orden político y económico en muchos casos no se pudo efectuar hasta la fecha; por una parte la Argentina estaba en campa-

ña proselitista y posteriormente en elecciones y en la parte boliviana el Banco Central y la Comisión de Política Cambiaria estuvieron en el reordenamiento económico, consecuentemente, Bolivia no insistió para dicha reunión. Sin embargo, al concluir el primer semestre y al inicio del segundo semestre de 1984 sostuvieron conversaciones con miembros de la Cancillería a efectos de solucionar los problemas del Transporte con los Argentinos, debido a que se tuvo conocimiento que la primera quincena del mes de septiembre de 1984, se debía llevar a cabo la Segunda Reunión de la Comisión Mixta de Coordinación boliviano - argentina, la misma que tampoco se realizó, en vista que el canciller argentino estuvo de viaje con su colega boliviano para asistir a la reunión de cancilleres del Grupo Andino Santa Martha - Colombia, entre tanto, los problemas del transporte se siguen generando a falta de una reglamentación. Y el sistema de Transporte Internacional de pasajeros y Carga, está funcionando mediante permisos provisionales vía Telex, hasta que este instrumento sea puesto en vigencia.

b). Bolivia - Brasil.

El año 1971, por primera vez, se llevó a cabo la Reunión de Ministros de Transporte y Obras Públicas del Cono Sur, a iniciativa del Ministro de Transporte de ña Argentina Ingeniero Camba, y en esta ocasión el Brasil puso en conocimiento de todos los países integrantes, el Convenio de Transporte Terrestre PENTAPARTITO, sugiriendo que en estas reuniones, se perfecciones el contenido y alcances de dicho Convenio.

Con la República Federativa del Brasil, prácticamente no existe Transporte Internacional por Carretera, esto se debe a la existencia de Transporte Ferroviaria entre Santa Cruz - Sao Paulo; dos capitales completamente desarrolladas. La sustitución del Ferrocarril por la Carretera, desde el punto de vista económico es antieconómico para el transportista por carretera, haciendo que el Convenio del Cono Sur entre estos dos países no se lo practique. Sin embargo, es necesario hacer resaltar que se tiene tráfico fronterizo internacional entre Corumbá - Puerto Suárez, Guayaramerín y Guajaramerín y Cobija - Brasilia, este transporte fronterizo no está regulado por los Ministerios que tienen jurisdicción, sino más bien en alguna manera se trata de regular mediante autorizaciones que se dan a los transportistas a través del Consulado. Este sistema, en

la actualidad resulta complicado y es necesario efectuar una reglamentación tipo HINDERLAND, que consiste en autorizar el tráfico a los residentes en las fronteras dentro el límite de los 50 Km. de cada país, para la subsistencia de la población fronteriza.

c). Bolivia – Chile.

Convenio firmado en fecha 16 de agosto de 1937 en la ciudad de Santiago de Chile denominado “Convenio de Libre Tránsito”, en base al Tratado de Paz firmado en 1904, reconoce y garantiza el más amplio y libre tránsito a través de su territorio y puertos mayores para las personas y cargas que crucen por su territorio de y para Bolivia. La estipulación bilateral hasta la fecha se la sigue practicando, en vista de su flexibilidad, que permite inclusive, instalar oficinas estatales de AADA de Bolivia en Arica y Antofagasta que tiene como función primordial, custodiar las mercaderías bolivianas y permite obtener póliza de importación flotante de la mercadería, puesto que, en la mayoría de las importaciones de mercaderías por puertos chilenos hacia Bolivia, las pólizas de importación, amparan solamente hasta el descargue de la mercadería en los puertos. Esta actitud viola la legislación chilena, razón por la que AADA para recoger las mercaderías del almacén, tiene la póliza flotante correspondiente y como organismo estatal, aplica el sistema llamado “SIT”, (Sistema Integrado de Tránsito de mercaderías) que consiste en facilitar la descarga de las mercaderías en puerto, el almacenaje y el correspondiente despacho de la mercadería.

Chile – Bolivia también son copartícipes del Convenio de Transporte Internacional Terrestre del Cono Sur, así como Convenio del Transporte Internacional por Carretera de pasajeros y Carga dentro del Grupo Andino.

A Bolivia le interesa actualmente, trabajar con el Convenio de Libre Tránsito, ya que este instrumento es flexible y da facilidad al importador como al transportista.

d). Bolivia – Paraguay.

Con la República del Paraguay existe el Convenio del Cono Sur y la Resolu-

ción 42 de la Reunión de Cancilleres del Tratado de la Cuenca del Plata, referido a la facilitación del Transporte, que data del año 1966.

La estrategia del Paraguay, tiene como meta fundamental, desarrollar el Chaco Paraguayo y, para este efecto, la República del Paraguay está construyendo la carretera Transchaco, que parte de la Capital Asunción y empalma con la República de Bolivia mediante la frontera Fortín – Villazón. La utilización de carretera Trans-Chaco en el sector boliviano, es muy precaria debido a que el terreno es bastante anegadizo, situación que no permite el tráfico vehicular. Pese a ello, la República del Paraguay en diferentes oportunidades ha manifestado que la citada carretera debe tener un mantenimiento por lo menos menor, en vista que se tiene una solicitud para la adquisición del G.L.P. de Bolivia, y trasladar por cisternas utilizando la Trans-Chaco en territorio boliviano, sin darse cuenta que el G.L.P. es un energético que se desvanece rápidamente.

La Trans-Chaco del Sector boliviano, comprende 33 Km. que se inicia en el lugar denominado Lagunillas hasta Fortín Villazón. Los estudios para realizar un mejoramiento de esta carretera, para satisfacer las necesidades del Paraguay en su solicitud y para efectos de suavizar las negociaciones para el financiamiento dentro FONPLATA, la construcción de Puerto Busch y la utilización de aguas internacionales concretamente el río Paraguay que alcanza alrededor de 99 Km. Bolivia incrementó artificialmente el tráfico en la zona de la Trans-Chaco alcanzando 15 vehículos promedio día, con este tráfico justifica que se haga el mejoramiento, consistente en el ripiado mayor entre Lagunillas y Fortín Villazón. Decíamos, para satisfacer la solicitud, del Paraguay, por la simple razón de que el chaco paraguayo y el boliviano son tierras homogéneas, consecuente, existen productos similares y de ninguna manera habría un intercambio comercial entre zonas aledañas al Chaco.

e). Bolivia -- Perú.

En la ciudad de Lima, durante el año de 1948 se firmó entre Bolivia y Perú, El Convenio de Libre Tránsito, como resultado de que Bolivia no cuenta con un acceso libre y soberano al Pacífico. El Convenio, se refiere en su Art. 3, a la otorgación de facilidades mutuas de tránsito entre Bolivia y Perú en cualquier lugar de ambos países, tanto en época de paz como en época de guerra,

vetando el tránsito de mercaderías con origen de terceros países. Este Convenio, en la actualidad rige el Transporte Internacional tanto de carga como el de pasajeros entre Bolivia y Perú, motivando el año 1955 el proyecto de construcción de una carretera de primera categoría entre La Paz – Ilo.

El Transporte Internacional de Bolivia hacia los puertos del Perú, fueron generando y creando polos de desarrollo en base a los servicios prestados, es así, que con este servicio internacional tanto de carga y descarga, se requieren brazos.

Bolivia y Perú, como señalamos anteriormente, son partícipes de los convenios de la misma naturaleza: el Convenio de Transporte Terrestre de los Países del Cono Sur, y la Decisión 56 y 56A (Transporte Internacional por Carretera de Pasajeros y Carga dentro del Grupo Andino). Estos dos instrumentos, incorporados a las respectivas legislaciones, no tienen ejecución porque a Bolivia no le interesa practicarlos, porque no cuenta con el Reglamento Interno, y porque Bolivia cuenta con un instrumento más flexible como es el Convenio de Libre Tránsito.

Finalmente, la República del Perú busca la forma para que Bolivia reglamente la Decisión 56 y 56A; en vista que el Perú, le conviene para la participación de la carga de ultramar que ofrece al Perú por el mencionado Convenio.

5. Legislación Comercial Boliviana sobre Transporte.

Al respecto, el Código de Comercio aprobado mediante Decreto Ley No. 1479 de 25 de febrero de 1977, en su Capítulo VIII, Sección I, Arts. 927 al 971 trata del Contrato de Transporte tanto de personas como de cosas.

a). Análisis de las Regulaciones Generales sobre Transporte.

Con relación a las Regulaciones Generales sobre Transporte, nuestro Código de Comercio establece claramente en sus Arts. 927 al 938. Sib embargo, considero necesario transcribir algunas normas generales relacionadas al contrato de personas y al contrato de cosas, y son las siguientes:

Primero.— “El porteador siempre responde por los daños causados en los pasajeros y en los objetos transportados como resultado de su negligencia o culpa por retraso de la fecha de partida”.

Segundo.— “Tiene la obligación de colocar en un lugar accesible al público y a los pasajeros, su reglamento de normas básicas, de tal manera que el usuario pueda conocer los requerimientos especiales con referencia a los derechos y a las obligaciones”.

Tercero.— “En el texto, tanto en la carta de porte y como del pasaje, deben insertarse las cláusulas relativas a horarios, derechos y obligaciones”.

Cuarto.— “Todas las empresas porteadoras o conductoras deben aplicar las mismas normas uniformes en materia de derechos y obligaciones”.

Quinto.— “Las empresas dedicadas al transporte, cualquiera sea su forma de organización, antes de iniciar sus actividades, deben otorgar una fianza para responder de los daños y perjuicios sufridos por las personas o las cosas transportadas, por una suma que se determine por la autoridad administrativa encargada de regular sus actividades.

Sexto.—“ Las empresas transportadoras que no otorguen la fianza podrán sustituirla por póliza de seguro, que cubran la responsabilidad emergente del transporte de personas o manejo de carga, en las sumas fijadas para cada caso por la autoridad administrativa competente.

Séptimo.— La empresa aseguradora, bajo su responsabilidad, incluirá en las pólizas de seguro de empresas transportadoras una cláusula especial obligándose a notificar a la autoridad administrativa competente, cualquier modificación, reducción o suspensión del seguro.

Octavo.— Son obligaciones del porteador, en las siguientes etapas o momentos: Recepción, Conducción (o sea del transporte mismo) y Entrega.

Noveno.— Transporte Combinado, se refiere al contrato de transporte a cargo

de dos o más transportadores, hace a cada uno responsable por la parte que hubiera ejecutado.

El transporte combinado, cuando se pacte en documento único, los hace responsables solidariamente por la ejecución total del contrato.

De las regulaciones mencionadas, corresponde formular un comentario crítico sobre el primer aspecto, se puede decir que evidentemente, sí, el porteador por negligencia o culpa no cumple la fecha de partida y arriba según el contrato, tendrá que resarcirse los daños y perjuicios que ocasionare al pasajero tratándose de un contrato de transporte de personas y, al remitente o destinatario si se trata de un contrato de transporte de cosas.

En torno al segundo aspecto, las Empresas de Transporte, en especial el de pasajeros, con el fin de evitar problemas ulteriores necesariamente tendrán que col - en un lugar visible, su reglamento de normas básicas acerca de los derechos y obligaciones de los pasajeros y/o usuarios.

Con relación al tercer aspecto, las cláusulas que se deben insertar en la carta de porte y como el pasaje, son muy necesarias porque, según los documentos mencionados se podrán establecer las responsabilidades en caso de incumplimiento de una de las partes.

El cuarto aspecto, se refiere a las normas uniformes que deben aplicar las Empresas de Transporte, todo con el propósito de velar tanto el interés del usuario como del transportador, porque de lo contrario si no hubiera normas uniformes se confrontaría con problemas y obstáculos para el servicio de transporte.

El quinto aspecto, se refiere a la fianza que debe otorgar la Empresa Transportadora, para poder realizar sus servicios. Es un requisito general y esencial que el Organismo Nacional Competente (Ministerio de Transportes y Comunicaciones) deberá exigir, antes de que pueda operar o prestar sus servicios la Empresa, para responder de los daños y perjuicios sufridos por las personas o las cosas transportadas. Sin embargo, este aspecto se analizará en detalle en la Decisión 56.

El sexto aspecto, es muy importante por cuanto se refiere al seguro: en primera instancia debo referirme al contrato de transporte de personas. La Empresa Transportadora asegurará primero, su herramienta de trabajo, segundo necesariamente contarán con el seguro de vida para los usuarios.

Con relación al contrato de transporte de mercaderías o cosas, la Empresa Transportadora asegurará su herramienta de trabajo y segundo las mercaderías transportadas. Sin embargo debo manifestar con conocimiento de causa que algunas empresas que prestan sus servicios de transporte internacional cuentan con un seguro flotante tanto de la herramienta de trabajo como de las mercaderías, todo con el fin de precautelar por una parte el patrimonio que se pone en riesgo al hacer el transporte internacional y por otra, para que la Empresa pueda cubrir las indemnizaciones en el caso de un accidente con pasajeros.

El séptimo aspecto, es una facultad de la Empresa Aseguradora que, con previa notificación a la autoridad competente, variará o se hará la modificación de la póliza de seguro.

Las obligaciones del porteador que se menciona en el octavo aspecto, son tres: en el momento de la Recepción, Conducción y, entrega, de los cuales paso a analizar:

1o. En cuanto a la recepción.— La obligación del conductor en el momento de la recepción, es el de verificar en la mejor forma posible el contenido de la carta; para este efecto deberá exigirse la carga que será entregada debidamente embalada, asegurada, etc. De no haberse cumplido con esta obligación de parte del cargador, el conductor puede incorporar en la parte exterior de los paquetes de la carga, señales de acuerdo al Código de Comercio; mal embalado, embalaje deficiente, etc. Estas expresiones exteriores están destinadas con el propósito de enervar disminuir la responsabilidad del conductor en razón que al momento de admitir la mercadería por cualesquier razón, se advierte que no están cumpliendo con los requisitos exigidos por la carta de porte.

2o.— En el momento de la conducción.— O sea, el mes, hora, día que dure el transporte, la obligación básica será partir en la fecha acordada, utilizar el

medio de transporte convenido, y tercero utilizar el itinerario o ruta que se preve en la carta de porte.

3o.—En el momento del arribo.— Arribar en la fecha acordada al puerto, y entregar la mercadería. En ese momento surge la tercera etapa, o sea, las obligaciones relativas a la entrega, o sea entregar la mercadería al destinatario que aparece en la carta de porte, en la fecha que también prevé en el documento en lugar y en la firma que también se establece en el mismo documento.

Finalmente, el noveno aspecto se refiere al transporte combinado, que en su parte primera parece ser la más adecuada, ya que el transportador sólo se responsabiliza por la parte de su recorrido, pero el parágrafo segundo, cuando menciona de un documento único y la responsabilidad solidaria, en muchos casos puede perjudicar al transportista que en su recorrido no hubo ningún hurto o pérdida de la mercadería, porque será responsable tanto como el que hizo perder la mercadería.

b). Transporte de Personas.— Normas Específicas.

El Código de Comercio al referirse al transporte de personas, sin definirlo se refiere a la responsabilidad por los daños causados, Corresponde destacar que en materia de responsabilidad del porteador, ésta involucra a los daños que sufra el pasajero o la muerte de éste en las instalaciones de la Empresa o del medio de Transporte, como también los ocurridos en los vehículos utilizados por el porteador durante las etapas de embarque, desembarque, estaciones intermedias e instalaciones empleadas por el transportador.

El esclarecimiento de los dos tipos de responsabilidad, resultan fundamentales por evitar interpretaciones y situaciones conflictivas.

También correspnde destacar la previsón con relación a los efectos no reclamados por el pasajero, al determinar que estos serán vendidos en subasta pública después de 180 días de concluido el viaje, previa autorización judicial; el producto del remate será destinado al pago de obligaciones legítimas.

Con relación al contrato de personas la legislación Nacional en el Art. 940, establece que en los transportes aéreos, el transportador atenderá por su cuenta, los gastos del alojamiento, alimentación, traslado a hoteles y aeropuertos, de los viajeros obligados a hacer paradas o desviaciones imprevistas en sus rutas y horarios, aunque fuere sin culpa del transportador. Por otra parte, el Art. 941, señala que el boleto o pasaje proporcionado al viajero por la empresa, expresará en forma destacada y clara la fecha y hora del viaje, plazo de validez, lugar de partida, destino y precio.

c). Transporte de Cosas.— Regulaciones Específicas.

En esta materia, la legislación nacional por intermedio de los Arts. 946 al Art. 971, regula con detalle y precisión sobre las obligaciones y derechos del remitente, del transportador y del consignatario.

El Art. 948 del Código de Comercio, cuando habla de la exoneración de responsabilidad para el transportador en sus acápites del uno al seis, no es suficientemente claro; pues se debe entender la responsabilidad del transportador al pago pertinente que éste debe efectuar por el error cometido. Por ejemplo, en el momento que se entrega la mercadería para trasladar a su destino, a fin de salvar responsabilidades el empleado de la Empresa de Transportes deberá constatar lo siguiente: Primero.— que el embalaje esté en buenas condiciones de acuerdo al tipo de mercaderías que está unitarizada. Segundo.— que constate que la mercadería en sí esté en condiciones buenas,. Tercero.— el porteador debe saber con exactitud el contenido del embalaje para determinar el tipo de mercadería (percedera, peligrosa y otros) que por razones de su naturaleza, necesita embalajes especiales.

En el Transporte Internacional de mercaderías para la importación al país resulta en forma general, que los porteadores reciben la carga en los puertos del Pacífico en condiciones no solamente en mal estado del embalaje, sino que en muchas oportunidades las mercaderías unitarizadas, sufren hurto así como deterioro en el mismo puerto, esto se debe fundamentalmente a que la mercadería no se entrega directamente del barco al porteador (camión), es decir, el Capitán del barco no entrega al transportador sino que por la legislación portuaria, el Capitán entrega las mercaderías a la Empresa Nacional de Puertos y éstos

depositan en los Puertos Secos, es ahí donde sufren, por falta de interés del empleado en Puerto Seco, el destrozo del embalaje, hurto y consecuentemente el deterioro de las mercaderías. Por los aspectos mencionados, el transportista boliviano recibe la mercadería con los defectos señalados, sin embargo, el transportador debe recibir con la observación hecha en la entrega en Puerto Seco. Finalmente, cuando el transportador tiene que ingresar a almacenes de AADA, para la entrega de las mercaderías a través del escolta, en el mencionado almacén estatal nuevamente sufre los daños que anteriormente se mencionan. Por todo lo dicho en el ejemplo anterior, las empresas aseguradoras en la actualidad, no venden la póliza de seguro para las mercaderías por un valor del 100 o/o, sino lo hacen por un valor del 90 o/o, dando margen a los daños ocasionados no por el transporte sino por el interés de los empleados, braseros en la carga y descarga.

Con relación al Art. 949 del Código de Comercio, por el principio de responsabilidad en todo contrato, es penado por ley toda falsificación, modificación o alteración de los documentos tales como: el conocimiento de embarque, manifiesto de la carga; póliza de exportación; importación y todo documento que interviene dentro del contrato de transporte.

Referente al Art. 950 del Código de Comercio, tiene validez por la intervención de un convoy de vehículos, sin embargo es imprescindible hacer notar dos aspectos. Primero.— si el convoy tiene una misma carga, tiene un mismo contrato de transporte y es la misma empresa. Segundo.— la responsabilidad de los daños que pudiese ocasionar a lo largo del recorrido, deberá constar en un reglamento interno de la Empresa tal como lo estipula el Art. 127 inciso 8 del Código de Comercio, a fin de asumir responsabilidades a lo largo de la realización del contrato de transporte. Por otra parte, necesariamente tenemos que hablar del subcontrato por lo siguiente: Si la empresa realiza el contrato con el usuario, la implementación de éste por efectos de responsabilidad firmará un subcontrato con los transportadores.

Con relación al segundo párrafo, se establece de que el documento fundamental de un contrato es el manifiesto de carga, que el transportador de la empresa deberá presentar en todos los puestos de control tanto nacional como internacional, y que cualquier observación que éste tuviese como ser: rotura de emba-

laje, rotura de lona, etc, en ruta del transportador, deberá hacer constar la observación pertinente, caso contrario significará que no existe ninguna anomalía en el transporte.

- d). Alcance de la Legislación Nacional sobre Transporte Iniciado o concluido fuera del país.

Por principio, el campo de aplicación de todos los dispositivos legales, solamente alcanzan hasta límites geográficamente determinadas por la Dirección Nacional de Límites Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores (RR.EE.).

En primer lugar, al referirnos sobre el transporte internacional, donde interviene el contrato de transporte, éste puede efectuarse entre partes nacionales y entre una parte nacional y otra internacional. Para mejor inteligencia, tomaremos el siguiente ejemplo: entre países de Bolivia – Perú. Para dar luces en este ejemplo, en primer término debemos hacer notar que el importador es un boliviano, como también es la empresa de transporte, por tanto, el contrato de transporte se celebra en Bolivia (La Paz), y las sanciones que deriven del no cumplimiento del contrato de transporte, serán sancionados por la legislación civil, penal y administrativa de Bolivia. Si a lo largo del transporte efectuado desde Lima – La Paz el transportador sufre un siniestro, destrozado de postes, rompe árboles, etc. el siniestro será administrado por las leyes del país donde ocurrió el siniestro y en este caso, se aplicarán las leyes peruanas. Si por muchas razones, la empresa no cumple con el contrato de transporte, la empresa será sancionada por la legislación boliviana. Ahora, consideraremos el mismo ejemplo, pero en forma inversa, es decir, que el transportador es boliviano y el exportador es peruano que suscribe el contrato de transporte en Perú (Lima). En este caso, si el transportador boliviano sufre un siniestro en territorio boliviano las sanciones que deriven de este accidente, tanto de carácter civil como administrativo, será procesados por las disposiciones legales de Bolivia. Si la empresa boliviana de transporte no cumple con el contrato de transporte, el remitente podrá demandar en la república del Perú.

Con el ejemplo mencionado, estamos tipificando claramente la responsabilidad en base al contrato de transporte suscrito en el país de origen y sancionado

con la legislación civil, penal y administrativa del mismo país amparado por la ley de la nacionalidad y la ley del domicilio. En otros términos, por razones de responsabilidad en el contrato de transporte, estos pueden ser sancionados por la ley nacional o la ley del lugar del acontecimiento.

III. DECISION 56 – 56A TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

A. CAPITULO I –DEFINICIONES

En el noveno período de Sesiones Ordinarias de la Comisión, llevadas a cabo entre el 10 y el 14 de julio y 17 al 20 de agosto de 1972 en la ciudad de Lima-Perú, fue aprobada la Decisión 56, (Anexo I), declarando como prioridad “todas las acciones emergentes destinadas a promover la integración física del área y a la creación del mercado subregional, y que: los altos costos actuales del Transporte y los prolongados periodos que demoran los servicios que actualmente sirven al intercambio entre los países miembros, constituyen un obstáculo al intercambio recíproco”.

Bolivia ratifica la Decisión 56 e incorpora a su legislación, el 14 de julio de 1977 mediante Decreto Supremo No. 14733. Hasta el presente, no se reglamentó ningún aspecto. Nos corresponde analizar la Decisión 56 y 56A y compatibilizar con los instrumentos legales que tiene el país.

En el Capítulo I de “Definiciones”, es necesario hacer notar que, las definiciones utilizadas corresponden a una nomenclatura general adoptada a nivel mundial. Sin embargo, corresponde hacer notar que la definición en la Decisión 56, de transporte internacional fronterizo, se adapta a las definiciones y se establece el transporte por carretera que, en su recorrido cruce por lo menos una frontera entre dos países miembros y que tenga origen o destino en uno de los Países Miembros”. En efecto debemos apoyarnos en la definición del HINTERLAND, definida por el Geógrafo Alemán Vom Federbach, como aquella que se considera dentro de la jurisdicción territorial a 50 Km. hacia dentro con relación al mojón o límite de cada frontera.

Ahora bien, a lo largo de las fronteras del país, existen poblaciones fronterizas tanto en Bolivia como en el vecino país y a consecuencia de ello las Cancillerías correspondientes de los países interesados suscriben convenios bilaterales denominados Tránsito Fronterizo, que consiste en la alimentación o intercambio comercial entre ambas fronteras a objeto de facilitar la supervivencia correspondiente.

Por todo lo mencionado, hacemos notar que, para llevar bienes a la frontera fuera del país o en forma viceversa, se necesita de un vehículo y una carretera, por donde desplazarse hasta llegar a destino. Sobre la base de las anteriores consideraciones, formulamos la siguiente definición: "Transporte Internacional Fronterizo, es aquel que en su recorrido cruza la frontera directa y su límite solamente alcanza a 100 Km. entre ambas fronteras y que tenga origen o destino en una de las fronteras de los Países Miembros".

B. CAPITULO II-- CAMPO DE APLICACION.

En el Artículo dos, relacionado con el "Campo de Aplicación" consideramos que su modificación en vista de que el artículo se refiere a la regulación del Transporte Internacional entre los Países Miembros y terceros Países, es decir Transporte Internacional de los países de: Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y además con otros países que no son firmante de la Decisión 56.

Consideramos que el artículo dos, solamente debería involucrar a los cinco Países Miembros porque al firmar el Acuerdo de Cartagena en 1969, se planteó básicamente como política de desarrollo del Grupo Andino, tres programas industriales: el primero.-- referido al programa AUTOMOTRIZ, el segundo.-- LA PETROQUIMICA y finalmente el tercero.-- LA AGROINDUSTRIA. El primero de los tres programas, es decir, la AUTOMOTRIZ en sí, fue la base de sustentación y creación del Grupo Andino, consistente en la producción de vehículos automotores de diferentes capacidades y modelos: asignando la producción a los cinco países y, cuando se concretó el retiro de la República de Chile del Grupo Andino, las asignaciones a Chile, quedaron flotante, habiéndose reprogramado las mismas, por lo que se acordó la Cooproducción.

Para transportar la producción del grupo andino, al mismo mercado fue necesario identificar los modos de transporte probables, eficientes, seguros, ágiles y de menor costo.



Este transporte carretero resultó el más adecuado, debido a que existía una infraestructura física que une a las Capitales de los Países Miembros, razón por la que se crea y se aprueba la Decisión 94 sobre la RED TRONCAL ANDINA DE CARRETERAS, que como ya dijimos, es la carretera que une a todas las Capitales de los Países Miembros.

Por lo expuesto, se advierte que el campo de aplicación de la Decisión 56, solamente se restringe a los cinco países Miembros y no alcanza su límite hacia países que podemos denominarlos de Ultramar. Por lo que creemos, que es conveniente que el artículo 2. sea modificado en los siguientes términos: “La presente Decisión y sus anexos, se aplicarán al Transporte Internacional por Carretera, efectuados entre los Países Miembros y en lo que corresponda al Transporte Internacional por Carretera en Tránsito entre los Países de la Subregión”.

En cuanto al artículo 3. planteamos que por principio general, una norma no puede restringir a otra. Nos referimos concretamente, a que nuestro país, no solamente ha firmado el convenio multilateral referido al Transporte Internacional por Carretera que estamos comentando, sino que también es parte del Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur. Por otra parte, Bolivia, suscribió dos Convenios: el primero con la República de Chile y el segundo con la República del Perú. Ambos convenios, se refieren al Libre Tránsito que se le ha otorgado a Bolivia para transitar territorios como son los de Chile y del Perú, sin ninguna reglamentación. Los Convenios referidos se firmaron en base al tratado de Paz, que rubricaron Bolivia y Chile en 1904.

Para Bolivia, actualmente es de vital importancia los Convenios firmados con Perú y Chile, puesto que el comercio exterior de Bolivia tanto de importación como de exportación, del total, un 90 o/o son cargas que vienen de terceros países y se venden productos nacionales también a terceros países, razón por la cual, el artículo en análisis, interpreta la jurisdicción que los convenios tienen a todo nivel.

El artículo 4to. está sustentado por la previsión del Artículo 927 del Código de Comercio, que a la letra señala: “Por el contrato de Transporte, una de las partes se obliga con la otra, a cambio de una suma de dinero a trasladar personas o cosas de un lugar a otro, por un determinado medio y en un plazo fijado”. El contrato será mercantil cuando los servicios sean prestados por empresas dedicadas a dicha actividad.

La norma glosada sugerimos la creación de un organismo nacional competente, en base al Ministerio de Transportes, porque cuando el transportador viaja a lo largo de la ruta, confronta con la intervención de dichas instituciones, tales como la Policía Fronteriza, la Aduana Fronteriza; Sanidad; Migración; Seguros, etc. Estas instituciones naturalmente estaría sujetas a una reglamentación, relacionada con el transporte y a través de ésta aprobarían las licencias y permisos correspondientes en favor de las Empresas de Transporte Internacional por Carretera, tanto de Pasajeros como de carga, sean nacionales como internacionales, la nueva Institución además normará los itinerarios; las frecuencias preestablecidas y el transporte eventual.

El Artículo 5to., manifiesta un hecho lógico y real. La expresión podemos sustentarla con un ejemplo. Un vehículo de la Empresa Transportes Ingavi trae de Matarani (Perú) con destino a la ciudad de Cochabamba, insumos para la empresa "Duralit", al llegar a la ciudad de La Paz, se produce un paro general del Servicio Nacional de Caminos apoyado por la Confederación Nacional Unica de Campesinos, bloqueándose todos los caminos a nivel nacional. En este caso, es importante considerar la responsabilidad del Transportista, el tiempo, el deterioro, así como los gastos que se sufrague en el bloqueo. En estas circunstancias, el transportista tiene que pensar en los factores que anteriormente mencionamos y en la posibilidad de utilizar una plataforma de Ferrocarril, de tal manera que el vehículo, pueda ser arrastrado hasta la ciudad de destino. Este sencillo ejemplo, demuestra que el artículo 5to, tiene un sentido práctico y encuentra una solución al problema que puede suscitarse en cualesquier momento.

C. CAPITULO III – CONDICIONES DE TRANSPORTE.

En lo relativo al Capítulo III "Condiciones de Transporte" podemos inferir lo siguiente:

El Artículo 6to. condiciona al transporte, en base al principio de reciprocidad, que en términos absolutos no existe, ya que reciprocidad significa dar y recibir en la misma proporción. Este principio de reciprocidad solamente se considera entre los Países Miembros, es decir, cuando las cargas sean generadas dentro la Subregión, su venta tenga un destino entre los mismos: sin embargo, para el caso de Bolivia es necesario analizar cuantitativamente antes que jurídicamente. Decíamos que es importante considerar los volúmenes de importación y exportación. Este detalle, podemos ilustrar con la siguiente figura. El 100 o/o del comercio exterior que tiene Bolivia con el Perú, un

90 o/o significa la exportación de productos hacia el Perú y un 10 o/o la importación hacia Bolivia; en este caso, no existe un principio de reciprocidad porque resulta que el tiempo de hacer las compras correspondientes de los productos bolivianos, el comprador sufraga los gastos en términos de dólares; eso significa fuga de divisas para el Perú por la compra de los productos, por otro lado el importador es dueño de los productos y éste verá la conveniencia de utilizar la mejor empresa de transporte por carretera que le signifique menores tarifas. En consecuencia, por efectos del tipo de cambio entre Bolivia y Perú, la diferencia en el sistema monetario; en el índice de precios y la diferencia de que en el Perú, se produce autopartes, automáticamente las tarifas que presente la empresa de transporte por carretera del Perú, serán inferiores a las tarifas que cobre la empresa de Transporte Internacional por Carretera de Bolivia. El importador, por conveniencia utilizará los servicios de las empresas peruanas, y por este concepto, el Perú tendrá un ingreso de divisas en una proporción menor con relación a la salida de sus divisas por la compra de los productos, produciéndose reciprocidad desproporcional.

Ahora veamos en el caso inverso, es decir, que el importador es Bolivia y, considerando el análisis anterior, resulta que las tarifas del Perú para el importador boliviano son beneficiosas; en consecuencia, el importador boliviano buscará su interés y racionalizará la salida de los dólares por la compra de los productos así como para la prestación de servicios de transporte, de tal forma que no debilite la economía del país. En este caso, para Bolivia no existe reciprocidad porque todas las divisas salen hacia el Perú.

Por lo mencionado, es necesario rescatar algunas normas y experiencias que tiene el transporte marítimo. Para analizar la reciprocidad y el artículo de referencia, es importante complementar con la RESERVA DE CARGA, lo que significa que, la distribución de la carga generada en el área entre Bolivia y Perú, a cada bandera correspondrá llevar el 50 o/o. Por lo que sugerimos insertar en el artículo correspondiente lo siguiente: "Los Países Miembros aplicarán el principio de reciprocidad en el conjunto de todos los medios empleados para producir físicamente el transporte internacional por carretera, que se efectúe bilateralmente entre ellos y se negocie la reserva de Carga".

El Artículo 7mo. debe ser sustituido, en razón a los argumentos manifestados para la modificación del artículo 2do. en la siguiente forma: "Los Países Miembros admitirán en sus territorios, en los términos de esta Decisión, el Transporte Internacional por Ca-

retera en Tránsito que se efectúe entre ellos y, así mismo aplicarán el principio de reciprocidad en la libertad de tránsito otorgado para su realización.

El Artículo 8vo. ya dijimos en el análisis del artículo 6to, que para realizar el Transporte Internacional, necesariamente las empresas deben estar organizadas en una de las Sociedades legisladas por el Código de Comercio. El Art. 126 del Código de Comercio, dice: “Las Sociedades comerciales, cualquiera que sea su objeto podrá constituirse en alguno de los siguientes tipos:

- a). Sociedad Colectiva,
- b). Sociedad en Comandita Simple,
- c). Sociedad de Responsabilidad Limitada,
- d). Sociedad Anónima
- e). Sociedad en Comandita por Acciones,
- f). Asociación Accidental o de Cuentas en Participación.

Las Sociedades Cooperativas se rigen por ley especial; subsidiariamente se aplicarán a ellas las prescripciones de las Sociedades de Personalidad Limitada, en cuanto no sean contrarias: pero si tuvieran como finalidad cualquiera actividad comercial ajena a su objeto, quedan sujetas, en lo pertinente, a las disposiciones de este Código”.

A este respecto, es necesario analizar las Cooperativas que en la actualidad actúan de acuerdo a las prescripciones sobre Sociedades Cooperativas. A nuestro juicio, la Cooperativa de Transporte, por definición es un autoservicio y sus utilidades no deben superar el 5 o/o. Este beneficio, es utilizado para los gastos de administración y mantenimiento.

Artículo 9no.— En el Artículo 8vo., se establece claramente, que antes de ser autorizada la Empresa ésta debe ser constituida de acuerdo con la previsión del Art. 127 del Código de Comercio, lo que permitirá seguir los procedimientos legales establecidos en el país a través del Ministerio de Transporte y Comunicaciones como institución competente.

En concordancia con el Artículo 10, para obtener la autorización correspondiente el Transportador debe seguir el siguiente procedimiento:

- a). Para inscripción de la Empresa de Transporte Internacional, Nacional, el transportador debe solicitar ante el Ministro, la autorización para la explotación del transporte. Este hecho permitirá al Ministerio de Transportes generar dos documentos: el primero el Certificado Originario, en base a la Constitución de la Empresa así como otros aspectos de Transporte; el segundo, Certificado de Idoneidad, que presentará al País que desea ingresar, a fin de lograr la autorización correspondiente, para la explotación de la ruta, una vez obtenidos los dos certificados, la Empresa quedará autorizada para prestar los servicios de transporte.
- b). La Empresa autorizada, deberá someterse a la Legislación Nacional del país transitado.
- c). Por el hecho de transitar otro país, la Empresa está obligada a conocer la legislación de éste a efecto de no incurrir en infracciones.

En consecuencia, el Artículo 10 otorga las garantías suficientes al país de origen como también al país transitado.

Artículo 11.-- Cabe hacer resaltar en este artículo, que los requisitos que se exigieran en materia: aduanera, migración, sanidad, defensa nacional, o de cualquier aspecto que afecte los intereses del Estado a lo largo de la ruta, tanto nacional como extranjera, la empresa deberá dar cumplimiento, y el no cumplimiento naturalmente, la hará acreedora de las sanciones prescritas por ley.

Artículo 12.-- Todas las Empresas de Transporte Internacional autorizadas deberán cumplir con la explotación de la ruta concedida, quedando restringido el transporte de puntos intermedios. El incumplimiento de este artículo será sancionado por la ley pertinente.

En este artículo es necesario realizar la modificación en los siguientes términos: "Los Transportadores autorizados por un País Miembro sólo podrán realizar transporte internacional por carretera por la ruta autorizada. El incumplimiento de esta disposición determinará la cancelación inmediata del permiso de prestación de servicios".

Artículo 13.-- Con relación a este artículo debe crearse un procedimiento interno den-

tro del Ministerio de Transportes tanto de Bolivia como de los otros Países Miembros, para que, una vez obtenido el Certificado de Idoneidad éste permita firmar un Convenio Bilateral entre las Instituciones con jurisdicción de Transporte, así como las empresas de transporte, haciendo conocer las rutas a explorar, horarios y frecuencias de viajes.

El Artículo 14, está orientado a la aplicación del principio de reciprocidad entre los Países Miembros basada en las disposiciones referentes a: transportadores, vehículos y tripulación, es decir, que las sanciones deben ser utilizadas en las mismas condiciones a todas las empresas de transporte internacional de bandera nacional, así como a las empresas de transporte internacional de los Países Miembros sin discriminación alguna.

Artículo 15.— Cuando se procede a la inscripción, necesariamente las Empresas Nacionales tendrán que llenar todos los requisitos que exige el Ministerio de Transportes, así como la Empresa de Transporte de los Países Miembros. En el primer caso, se extenderá el Certificado Originario que se ajuste a las disposiciones legales vigentes, basadas en el Código de Comercio, el mismo que permitirá la obtención del Certificado de Idoneidad como único testimonio legal de autorización para las operaciones correspondientes. En el segundo caso, las Empresas de los Países Miembros solicitarán el permiso correspondiente para la explotación de las rutas que desean prestar el servicio, consecuentemente presentarán el Certificado Originario, el Certificado Complementario, de esa manera existirá una adecuada responsabilidad para la prestación de servicios a fin de garantizar los servicios así como los pagos correspondientes a la internación temporal de los vehículos y tripulantes.

En cuanto se refiere al Artículo 16, la disposición es general basada en la Decisión 40, que significa la eliminación de la doble tributación, esto quiere decir que, los vehículos nacionales como también de los Países Miembros solamente tienen la obligación de realizar un pago correspondiente a la utilización de la infraestructura carretera, el mismo que será un peaje a objeto de solventar los gastos de mantenimiento de la carretera.

El Artículo 17, manifiesta que todo vehículo de transporte Internacional debe estar equipado con todos los enseres, equipos, y repuestos pertenecientes a los transportadores autorizados. Este artículo permite controlar las internaciones de repuestos o cambios en las autopartes en forma clandestina, es decir, restringe este artículo el con-

trabando que puede ocasionar el transportador, aprovechando el libre tránsito en materia de Transporte Internacional.

Es así que el artículo 18, es consecuencia del artículo 17 que refleja la posición de la Aduana de Frontera, la misma que efectuará un control minucioso tanto de entrada como de salida de los vehículos, realizando un inventario de los repuestos y accesorios que pertenecen a los vehículos de Transporte Internacional.

El Artículo 19, se refiere a la autorización de paso de frontera que debe utilizar la Empresa de Transporte Internacional autorizada y sólo el servicio se efectuará por medio de ese paso de frontera. En caso de que el transportista utilice otro paso de Frontera que no es la autorizada, ésta además de ser sancionada por las disposiciones pertinentes, no podrá realizar el cruce de Frontera.

El Artículo 20, reglamenta la circulación de los vehículos conforme a las disposiciones legales, especialmente aquellos que se refieren a las especificaciones técnicas del vehículo que deben ser compatibles con las características técnicas de las carreteras, además de seguridad y policial. Esta reglamentación tiene vigencia en la actualidad en todos los países del mundo y se debe a que la circulación de transporte debe presentar seguridad para efectos de disminuir el coeficiente de accidentes ocurridos en las carreteras del mundo, que generalmente son ocasionadas por imprudencia, negligencia de los transportadores y a veces de los usuarios; consecuentemente, el artículo en análisis, manifiesta el grado de seguridad para la circulación de los vehículos que está en concordancia con la legislación actual del país.

El Artículo 20, es respaldado por el Art. 21 que indica que para agilizar el tránsito, los vehículos empleados solamente podrán ser sometidos a inspecciones por parte de las autoridades: aduaneras, policiales, sanitarias y de migración en los puntos habilitados del cruce de frontera, esto se debe a una regla mundial utilizada por la Organización Mundial de Salud a efectos de que estos vehículos no sean conductores de enfermedades transmisibles especialmente en los tripulantes, así como en los pasajeros.

Es natural que todo vehículo de Transporte Internacional contiene especificaciones y normas internacionales de circulación, y, el artículo 22, prevé esta situación, la misma que establece la Placa de los vehículos Internacionales de Transporte, que permitirá la facilitación del transporte, es de ahí que estamos de acuerdo con la Placa diseñada en el artículo 10 y 11 del Anexo I de la Decisión 56. La característica en cuestión per-

mite a las autoridades de control en Frontera, así como para la circulación, detectar visualmente que los vehículos están autorizados, restringiendo a los vehículos que efectúan transporte Internacional sin la autorización correspondiente. Asimismo, la empresa de Transporte, una vez autorizada deberá ser compatible su paso de frontera con los horarios, a fin de no obstaculizar el tráfico nocturno. En consecuencia, cuando se firma los convenios bilaterales también debe ser considerado en este instrumento el horario al cual se refiere el artículo 23.

El Artículo 24, también norma, no solamente la entrada y salida de los conductores y la tripulación, sino también a las autoridades del paso de frontera que controlan la documentación personal que debe llevar cada tripulante. Estas autoridades podrán, en su caso, solicitar la presentación de la cédula de identidad, la licencia del conductor a fin de que el funcionario del Ministerio de Interior, Migración y Justicia controle mediante la Libreta de Circulación, la misma que será diseñada por la Dirección Nacional de Migración a efectos del control para los tripulantes. La Libreta que se menciona, lamentablemente en ninguno de los Anexos correspondientes a la Decisión 56 A se encuentra, por tanto, esta Libreta debe ser discutida en el ámbito de la Comisión Administradora para efectos de complementación de la Decisión 56 A.

En lo concerniente al Artículo 25, relativo a licencia para conducir en nuestro caso, es necesario apuntar lo siguiente:

- a) El sistema de Licencias en el país, simplemente considera como Chofer Profesional, aquel individuo que sólo se ocupa de manejar el vehículo así como tener algunos conocimientos de mecánica en general, para este caso es necesario que el Servicio Nacional de Tránsito diseñe un Brevet de Chofer Profesional Internacional, que además de tener conocimientos como los que se anotó, éste necesariamente debe conocer la legislación del país, así como la legislación del país por el cual va a transitar.
- b). Esta formalidad permitirá categorizar al conductor del transporte internacional, que se reflejará en la responsabilidad que asuma, por tanto, el conductor será realmente Profesional y de esa manera inclusive se llegará a disminuir el índice de accidentes de tránsito.

Los conductores, están obligados a cumplir con todas las disposiciones legales sobre

tránsito, y al respecto estamos plenamente de acuerdo con el Artículo 26.

El Artículo 27, evidencia, que toda mercadería, carga, o encomienda estén amparadas por la documentación exigida por la Decisión 56, ya que en el Código de Comercio, el Artículo en análisis está amparado con el Contrato de Transporte, es decir se efectiviza, cuando el usuario depositó los enseres (mercaderías) que desea que transporten a un destino y, al mismo tiempo el remitente recibe la documentación correspondiente del transportador, ese hecho hace que se realice el Contrato de Transporte creando obligaciones y derechos para ambas partes, en su caso al no haber cumplido el contrato de transporte, el damnificado acudirá a las autoridades pertinentes y enjuiciará por medio las disposiciones actuales en materia: comercial, civil y penal, por tanto el artículo exige un contrato de transporte y por otra parte garantiza el servicio hasta destino.

Toda mercadería carga o encomienda podrá ser nacionalizada en frontera en el Vehículo al costado y seguir el viaje al destino en condiciones que indica la Decisión. El vehículo solamente será inspeccionado por la autoridad aduanera. Para nuestro análisis, creemos que es muy conveniente, que la nacionalización sea en destino, naturalmente evitando el escolta, que en nuestro medio es problemático y obstruyente en la facilitación del Transporte, por ejemplo, normalmente en el país, el escolta es la persona que lleva consigo el manifiesto de carga a fin de entregar el camión a los almacenes de AADAA, pero, el escolta por interés desaparece, siendo buscado por el transportador a objeto de que se efectúe la entrega a los responsables de AADAA, por ello el transportador es extorsionado por el escolata.

La concepción del Artículo 28, tiene como base la eliminación de los obstáculos que tiene el transportador y, asegura que la mercadería sea entregada en condiciones óptimas a los dueños o destinatarios.

El Código Aduanero en vigencia, data del año 1904 y 1929, razón por la que obstaculiza la nacionalización y la entrega de carga. Es por ello que el Art. 29 debe ser implementado lo más antes posible, puesto que, la Decisión 56 ha sido incorporada a la Legislación Nacional en 1977 y hasta la fecha transcurrieron 7 años. Es también de interés hacer notar que en 1980 se elaboraron dos anteproyectos: el Código Aduanero y la Ley Orgánica de la Aduana. El primero tiene un sistema más caduco que el actual, por tanto es de sumo interés que se aproveche la implementación de este artículo en este gobierno constitucional, que es un gobierno de Derecho permite tener mayor cobertura pa-



ra la instrumentación de este sector. El segundo, también es de sumo interés, ya que los Escoltas no son contemplados en el presupuesto, eso hace pensar que los Escoltas trabajan políticamente y por otro lado, la Ley Orgánica tampoco los menciona siendo de interés que el Sector estudie la necesidad de incorporarlos o no al presupuesto del Sector.

El año 1981 se elaboró dos Anteproyectos: el Código de Transporte en Contenedores y su correspondiente Reglamentación; lamentablemente, estos instrumentos han sido archivados por las autoridades de Aduana ya que éstos están acordes a la Decisión 56 y con el Transporte Moderno, en consecuencia, es muy necesario que estos instrumentos sean elaborados y posteriormente promulgados.

El Artículo 30, de la Decisión compatibilizado con el artículo 927 del Código de Comercio es amparado por el Art. 31 y, éste va inclusive más allá, es decir llega al perfeccionamiento del Contrato de Transporte mediante la realización de la entrega de pasajes, guía de encomienda, conocimiento de embarque y otros documentos para la efectivización del transporte, con esto estamos de acuerdo que crea derechos y obligaciones entre usuarios y transportadores. Las características de la emisión de los documentos mencionados deberán ser perfectas, de tal manera que no haya posibilidades de ser alterados en su integridad y todo ello recomienda el artículo 32 de la Decisión 56. Los diseños de los documentos mencionados se encuadran perfectamente a los requisitos exigidos por el Código de Comercio, a fin de no alterar dicha documentación.

El Contrato de Transporte Internacional por carretera por servicios acumulados que indica el Art. 33 analiza más que todo el transporte de pasajeros, y es aquel que se efectúa por la emisión de un boleto que permite acumular los viajes cuando sea posible para el usuario. En otras partes, es normal la utilización de este tipo de pasaje que facilite al usuario trasladarse tanto de ida y de vuelta adquiriendo un solo pasaje y, con diferentes itinerarios, en otras palabras, el sistema tiene similitud al del servicio de transporte aéreo. lo mismo ocurre con la guía de encomienda o conocimiento de embarque. Con este sistema, permite a la Empresa de Transporte de bandera nacional llevar una encomienda, o una carga hasta la ciudad de Caracas (Venezuela) pese a que la Empresa Nacional no está autorizada, pero sin embargo, la Empresa Nacional está en condiciones de firmar un contrato con otras empresas que pueden llevarle la mercadería hasta Caracas. Esta figura podemos denominarla al igual que en el Transporte Aéreo como "Libertades".

El no cumplimiento del contrato del transporte permite seguir acciones civiles que, naturalmente deberán estar regidas por las autoridades competentes de cada País Miembro, esta norma también amplía los artículos 34 y 38 de la Decisión 56, por tanto por secuencia jurídica por el incumplimiento del contrato, avala la Legislación Nacional.

D. CAPITULO IV – COMISION ADMINISTRADORA.

El Artículo 35, circa la Comisión Administradora de la Decisión 56 la misma que está formada por: representantes titulares de cada país miembro en el caso de Bolivia, es un miembro designado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, quien está encargado de normar la Decisión 56, además de vigilar la aplicación en todas las disposiciones contempladas en la norma Andina, esta Comisión justifica su existencia debido a que en la actualidad todos los Países Miembros trabajan independientemente, la Comisión, se reúne en dos ocasiones por año, y son oportunidades donde los Países Miembros dan a conocer el grado de cumplimiento de la Decisión 56, en otras palabras, la Comisión Administradora es un ente Superior a los Organismos Nacionales competentes de transporte internacional por carretera.

En cuanto al Artículo 36, además de contener como funciones de Comisión Administradora. los incisos a, b, c, d y e, es necesario crear otro inciso (f) que trate del sistema de Comunicación e Información que deben tener todos los Países Miembros a fin de facilitar la solución de los problemas que se presentan en el transcurso del desarrollo de la actividad del Transporte.

Por otra parte los Artículos 37, 38, 39 y 40 tratan de la Organización de la Comisión Administradora. así como de la asistencia de los transportadores y usuarios del transporte a las reuniones. esto justifica plenamente, en vista que los actores son los usuarios y los transportadores quienes nos dan la información fidedigna de todo cuanto ha ocurrido en la operación del transporte, además la Junta constantemente presta los servicios necesarios a efectos de dirimir controversias en la interpretación de los diferentes artículos de la Decisión 56.

E. CAPITULO V – DISPOSICIONES GENERALES.

Los Artículos 41 y 42 indican que la Decisión 56 entrará en vigor cuando tres países hayan depositado a la Secretaría Técnica de la Junta los Instrumentos por los cuales se

pone en vigencia la Decisión 56, así como en cada uno de los Países Miembros. A este respecto, debemos indicar que, Bolivia, Chile, Perú y Ecuador presentaron los pertinentes Instrumentos, lo que significa que la Decisión 56, está en vigencia pero no se la aplica por falta de reglamentación en: Bolivia, así como en el Perú, Colombia y Venezuela. A pesar que los tres últimos países han reglamentado, la interpretación de los articulados de la Decisión 56 no son correctas. en consecuencia la aplicación de la Decisión 56 nes trunca, por otro lado, los artículos 43, dan plazo de tres meses a partir de la vigencia de la Decisión 56 para la centralización en cada punto de cruce de frontera de todos los servicios gubernamentales, aduaneros, policiales, sanitarios y de migración correspondiente al Transporte Internacional. Esta actividad normada, tampoco se la efectivizó, en vista de que, por una parte, los Países Miembros no cuentan con la suficiente capacidad económica y financiera para solventar los gastos de los recintos fronterizos y, por otra, por la localización de los recintos fronterizos. Sin embargo es importante enfatizar que a principios de 1983 se firmó un convenio entre la Junta y el INTAL, para efectuar los estudios correspondientes, dichos estudios de recintos fronterizos concluyeron en el diseño arquitectónico e ingenieril del CENTRO NACIONAL DE FRONTERAS. El objetivo de los recintos frnterizos es centralizar toda slas instituciones que líneas arriba se han mencionado, debido a que, en la actualidad las Instituciones están dispersas y, efectuar el trámite en el paso de frontera es sumamente engorroso que significa altos costos indirectos para el Transporte Internacional, además, busca la eliminación de las trancas, formadas por las instituciones a lo largo de la ruta.

Los Artículos 45, 46 y 47 se refieren que en el plazo de 60 días después de la aprobación de la Decisión 56, la Junta diseñará los formularios y modelos estipulados por los artículos 5, 22, 25, 30, 43, 65 y 77 así como los Anexos I y II de la Decisión 56. A este efecto, los formularios referentes: el Certificado de Idoneidad, Boleto de pasaje simples, boleto de pasaje acumulativo, lista de pasajeros, manifiesto de encomienda, manifiesto de carga, libreta de vehículo y el documento otorgado por el transportador, fueron aprobados en el Décimo Segundo Período de Sesiones Ordinarias de la Comisión que se efectuó en la ciudad de Lima – Perú del 14 al 20 de julio de 1973 como la Decisión 56A. Estos formularios relgejan las necesidades del Transporte Internacional de pasajeros, carga y encomienda, por tanto, estamos de acuerdo con dichos formularios.

F. DEL ANEXO I - CAPITULO I - ASPECTOS OPERATIVOS.

Los Artículos 1 y 2 se refieren a la autorización que se debe otorgar a las empresas que desean efectuar transporte internacional, además, del cumplimiento de los requisitos estipulados en el Art. 25 del Capítulo II, del Código de Comercio referidos a las obligaciones de los comerciantes, satisfacer los requisitos permitirá asegurar el mejoramiento de las condiciones del transporte, exigidas en el Art. 3, por otro lado, el Organismo Nacional Competente que es el Ministerio de Transportes, testimoniará con la extensión del Certificado de Idoneidad de acuerdo al formulario diseñado en la Decisión 56.

El Artículo 4to. indica la autorización de una empresa válida para todos los Países Miembros y el conocimiento de ello se efectuará comunicando a los Países Miembros a fin de que no tenga obstáculo alguno en el recorrido.

Una vez obtenida la autorización, la Empresa Nacional autorizada dentro el plazo de 60 días contados a partir de su expedición, deberá presentar la documentación pertinente al país donde prestará los servicios de transporte; esta documentación creará el Certificado Complementario para el país de destino el mismo que debe adjuntarse a los demás documentos que indica el Artículo 5 del Anexo I.

La renovación de los permisos deberá realizarse calendariamente a nuestro criterio, es prudente que fenescan el permiso el 31 de diciembre de cada año, el procedimiento de renovación consistirá en rectificar o ratificar la documentación de la Empresa ya presentada.

En caso que la Empresa hubiese incrementado unidades vehiculares, deberán hacer conocer a las autoridades competentes, para que también dichas unidades tengan la autorización correspondiente de acuerdo a lo que estipula el Artículo 6 del Anexo I.

La Empresa autorizada que hubiese comenzado sus operaciones en el plazo de 90 días de conformidad con el Art. 7, ésta inmediatamente será sancionada de acuerdo a la legislación interna, y esto significará la caducidad inmediata del permiso para la prestación de los servicios.

Con relación al Artículo 8, el hecho de que una empresa haya obtenido la autorización

ésta deberá estar comprobada con las condiciones que exige la Decisión 56, para que presten servicio público en todos los Países Miembros. Para la identificación de los vehículos, se había indicado que tendrán como característica una PLACA, en la cual conste las iniciales correspondientes, respetando las dimensiones que se indican en los capítulos 9, 10 y 11. Esta Placa permitirá al transportador internacional tener la facilidad de circulación frente a los vehículos que hacen transporte internacional pero, que las mismas no son autorizadas.

Los artículos 12 y 13 se refieren al control que deben efectuar los funcionarios de gobierno en las operaciones, inspección e investigación con relación al desarrollo del servicio público del transporte internacional en su territorio, a fin de asegurar que los vehículos circulen en condiciones óptimas.

En la reunión de la Comisión Administradora los transportadores deberán presentar la información correspondiente, respecto al transporte de carga efectiva que han efectuado tanto de ida y de vuelta de acuerdo a lo que estipula el Art. 14, pero este procedimiento, a nuestro criterio, no es racional, en vista que las autoridades aduaneras de frontera levantará estadísticas de las cargas, en función al manifiesto de carga que ellas poseen, de tal manera, el organismo nacional competente será la institución encargada de presentar cualquier información estadística ante la mencionada Comisión Administradora de la Decisión 56.

La renovación de la autorización a que hace referencia el artículo 15, debe considerar el procedimiento de la renovación de los permisos así como el derecho de no renovar, puesto que, debe asegurarse que la prestación de servicios sea óptimo; esta facultad lo tiene el organismo nacional competente.

G. CAPITULO II – CONTRATO DE TRANSPORTE POR CARRETERA.

Los Artículos 16 y 17 hacen mención a las ocondiciones del Contrato de Transporte, las mismas que deben consignar en documento emitido por la Empresa de Transporte así como demuestre las condiciones de operación que va a prestar, es de ahí, que, además de señalar el artículo 17 la documentación básica tal como: el pasaje, lista de pasajeros, encomiendas, manifiesto de encomienda, conocimiento de embarque, y manifiesto de carga, deben estar acordes a los modelos que presenta la Decisión 56 A. Sin embargo es necesario hacer algunas consideraciones:

El Contrato realizado surtirá efectos desde el momento en que el usuario haya depositado la carga, encomienda en oficinas de la Empresa de Transporte y el transportador entregue la documentación correspondiente, en ese caso el contrato es efectivo o realizado.

Otra consideración se refiere a la responsabilidad que señala el Art. 939 Sección II del Código de Comercio, ésta debe ser diferenciada para los usuarios así como para las Empresas de Transporte tales como la responsabilidad por daños ocasionados a las personas, muerte del pasajero, daños del pasajero, pérdida de carga, deterioro de la carga, violación de carga, falsificación de pasajes, falsificación de documentos, postergación, cambios de ruta, devolución de la carga y todo aquello en cuanto se refiere a daños y perjuicios entre los transportadores y usuarios para efectos de realizar el reclamo correspondiente que naturalmente derivará en procesos civiles, las mismas que están contenidas en la Parte II de las fuentes de las obligaciones Título I de los Contratos en General del Código Nacional Civil.

El hecho de contratar servicios y, aceptar servicios significa la aceptación de todas las condiciones del transporte que se encuentran impresas en los formularios mencionados, y eso es un respaldo y una seguridad de cumplimiento del contrato en la forma estipulada.

Por otra parte, es necesario que la Decisión 56 disponga de una reglamentación para las cargas especiales, tales como las mercaderías peligrosas o perecederas, que por su naturaleza exigen documentación especial. Es por eso, que las cargas peligrosas o perecederas, necesitan de un tratamiento más riguroso en los contratos que mencionan la Decisión 56 en forma general.

Asimismo, en el momento en que se realice el contrato deberá estipularse en forma clara si los servicios a ser acumulativos o no, en el caso de que el servicio internacional por carretera sea acumulativo los conocimientos de embarque, así como el boleto de pasaje deberá proveer de todos los nombres de los transportadores que intervienen en el transporte, así como, los recorridos respectivos en el caso particular del boleto del pasaje éstas deberán ser claras si el pasaje queda abierto o no.

Por otra parte, el Artículo 22 indica la forma de imprimir el pasaje, la misma que debe ser efectuada en dos ejemplares, un pasaje original, y una copia, uno para el transportador y otra para el pasajero.

En cuanto se refiere al Art. 23, indica tácitamente los datos que debe contener el pasaje, al respecto pienso que recoge toda la información necesaria.

Por otra parte, la lista de pasajeros debe efectuarse en siete ejemplares y tendrá las siguientes indicaciones:

Razón social, identificación del vehículo, placa y nacionalidad, lista de pasajeros y miembros de la tripulación, nacionalidad de los mismos, clase y número de los documentos de identidad, origen y destino de los pasajeros finalmente la fecha de emisión y firma de la Empresa transportadora; esta lista debe ser emitida en un original y dos copias, una para el transportador, otra para el país de origen y otra para el país de destino para que se le permita el cruce de frontera.

El Artículo 26, se refiere al exceso de equipaje del pasajero, el transportador puede registrar el exceso de equipaje como si estuviese realizado el transporte de encomienda, no pudiendo exceder del valor de 300 US\$, a este efecto el equipaje de exceso registrado estará amparada bajo la responsabilidad de la empresa.

Para facilitar el transporte de encomienda, ésta también se registrará por el Contrato de Transporte, que por una parte, el transportador entregará al usuario una guía de encomienda y que permitirá al transportador ser responsable de todo en cuanto sufre la encomienda, el Artículo 27 para este fin, menciona un contrato del transporte de encomienda el cual asegura de que dicha encomienda llegue a su destino en forma íntegra.

Con los Artículos 28, 29, estamos plenamente de acuerdo, puesto que recoge la información y documentación de la guía de encomienda, el manifiesto de encomienda.

El Artículo 30, se refiere al número de ejemplares a ser emitido el manifiesto de encomienda, la que tendrá como destino las autoridades competentes referidas al Transporte Internacional.

Por seguridad toda carga debe estar cubierta bajo un conocimiento de embarque, pues-

to que, sin ello sería imposible efectuar la internación de la carga, que por legislación interna este documento es de vital importancia, es así como se interpreta el Art. 31.

En el caso de que los vehículos sean arrendados, debe tomarse en cuenta lo siguiente: Si su capacidad de arrastre de carga de la Empresa Transportadora es inferior al de la carga, el transportador podrá recurrir a los camiones fleteros (camiones que no son de la Empresa), pero, dichos camiones solamente prestarán servicios para una sola Empresa y éstos deben ser necesariamente del país de origen, esta situación hace que los camiones fleteros sean parte de la Empresa y, todo en cuanto le ocurriera al camión fletero, la Empresa es responsable, consiguientemente todo vehículo fletero, deberá también tener como documento el conocimiento de embarque, para ser considerado como un vehículo más de la Empresa.

El Artículo 33, hace referencia al conocimiento de embarque que debe ser emitido en cinco ejemplares y esto justifica debido a que contiene la información básica, por otra parte, es imprescindible que este documento tenga las firmas del: transportador y del remitente; para que el contrato sea efectuado en forma legal. Para transportar mercaderías cual fuere el volumen de éstas, es necesario emitir tantos conocimientos de embarque para las diferentes mercaderías, en vista que la capacidad de arrastre de transporte de una Empresa puede ser menor a las necesidades, es de ahí que respalda plenamente el Art. 35 cuando hace mención a la emisión de conocimiento de embarque.

Asimismo, es interesante lo que establece el Art. 36, relativo al conocimiento de embarque y las indicaciones básicas que éste debe contener así como el Art. 37.

Frente a la argumentación que se ha mencionado para el Contrato de Transporte de común acuerdo pueden agregarse cualquier otra indicación que crean conveniente el transportador y el remitente, esto se debe a que existen cargas que pueden ser sumamente frágiles, y la posición de las mismas deben ser adecuadamente ubicadas en las unidades vehiculares. Este artículo, es flexible especialmente para el usuario.

Una vez trasladada la carga y ubicada en destino, esta debe ser verificada a objeto de controlar los siguientes aspectos; la cantidad de los bultos, sus marcas y números, el estado en que se encuentra y el peso bruto o volumen de la carga; en casos de que sea procedente, este control realizará el transportador que está entregando la carga y el que recibe, también este procedimiento cubre el Art. 39.



En caso de que la carga sufra deterioro o disminución del peso o cualquiera sea el problema de la carga, el que recibe deberá poner constancia en el conocimiento de embarque, las observaciones que crea conveniente, esta actividad también es amparada por el Art. 40.

El remitente podrá exigir la verificación del contenido de la carga, para cuyo efecto el transportador deberá dar su aquiescencia pero, el pago de los gastos de verificación imprescindiblemente deberá ser erogado por el remitente, el resultado de la verificación deberá hacer constar en el conocimiento de embarque, esta situación que probablemente se va a presentar en forma continua, para ello es necesario el procedimiento de embarque, debe tener las casillas correspondientes a efecto de enervar el Art. 41.

Los Artículos 42, 43, también reflejan la información requerida a efectos de elaborar el manifiesto de carga correspondiente, y los gastos que pudiese general por la entrega incompleta de la documentación de parte del remitente al transportador, el remitente, deberá, pagar todo en cuanto se refiere a la documentación exigida en la aduana de frontera, en caso que el transportador sea quien, por descuido perdió el conocimiento de embarque o cualquier otra documentación de la carga, éste será responsable de acuerdo a los Arts. 44 y 45 que diferencian la responsabilidad por los problemas citados.

En caso de que el remitente deseara cambiar el nombre del destinatario, mientras conserve en su poder el conocimiento de embarque original, puede realizarlo pero este hecho, hace que genere gastos eventuales originados por las nuevas instrucciones al transportador, estos gastos serán solventados por el remitente, este procedimiento es amparado por el Art. 46.

En caso que la carga sufra pérdida total, parcial, daños o demoras, el transportador será responsable de los gastos ocasionados. Por otro lado, en caso que haya sufrido daño o demora por descuido de las partes, las personas autorizadas para disponer de la carga, o a una orden errónea de dicha persona, defecto inherente a la carga, fuerza mayor o caso fortuito, el transportador quedará exento de la responsabilidad debido a que dichos daños o demoras fueron originados sin la voluntad del transportador, de ahí que los Arts. 47 y 48 prevén esta situación de daños o demoras efectuadas en la carga.

Los Artículos 49, 50 señalan la responsabilidad del Transportador en la pérdida, avería

o retraso, que en ningún momento el transportador para salvar la responsabilidad deberá alegar desperfectos del vehículo empleado en el transporte o por errores cometidos por parte del camión fletero o subordinados. La responsabilidad, necesariamente deberá ser imputada para ambos, es decir, para el transportador, para la Empresa, para la persona que recibe y envía la carga así como la persona que recibe en destino, esto naturalmente debe cubrirse a objeto de dar seriedad y eficiencia en el servicio del transporte.

El destinatario de la carga, tendrá el derecho de disponer la carga una vez que presente éste al transportador el ejemplar original del conocimiento de embarque, en caso de que existiera instrucciones nuevas al transportador por el destinatario, también éstas deberán constar en el original del conocimiento del embarque, los gastos originados por la nueva instrucción deberán ser erogados por el destinatario, por tanto es prudente que el destinatario disponga la carga una vez que ha sido entregada por el transportador y la responsabilidad de ella será del destinatario, estos aspectos están considerados en los Arts. 51, 52 del Anexo I de la Decisión 56.

El transportador que no ejecutara las instrucciones recibidas del inmediato superior, es decir que, haya entregado la carga sin que se haya presentado el original del conocimiento de embarque, este será responsable de todo en cuanto corra el riesgo de la carga frente a la persona con derecho a disponer la carga, si el destinatario deja constancia en el conocimiento de embarque, de algún aspecto presentado en la carga, esto deberá hacer conocer al remitente, para que tenga la oportunidad de efectuar reclamos correspondientes y, en su caso acudir a las disposiciones legales que norman los actos de incumplimiento del Contrato. Los dos aspectos mencionados están contemplados por los Arts. 53 y 54.

En caso que el transportador bajo su responsabilidad entregara la carga a un destinatario, que no es el mencionado en el conocimiento de embarque, el transportador deberá poner en conocimiento de esa actitud de custodia al remitente para efectos de que el remitente erogue los gastos correspondientes tanto de comunicación, así como de entrega de la carga, lo indicado está señalado en el Art. 55, si el transportador entrega la carga especialmente cuando su naturaleza es perecedera y, que el destinatario por diferentes razones no recogió en la fecha limitada, el transportador estará en condiciones de efectuar la venta correspondiente de dicha carga a efectos de que la misma no se deteriore, ni pierda su valor, este hecho hace que el transportador haga conocer de la actividad efectuada al remitente y todo los gastos tanto de comunicación, así como

de venta deberán ser necesariamente pagados por el remitente, de acuerdo al Art. 56. Si dentro del plazo de treinta días contados desde el momento del desembarque de la carga, ésta sea retirada por el destinatario o remitente, el transportador aunque no recibiera instrucciones, estará en la obligación de efectuar su venta, este aspecto tiene la finalidad de que los costos de almacenamiento no suba a efecto de que el precio de venta del producto en el mercado tampoco sean mayores, este hecho es señalado por el Art. 57 de la Decisión 56.

Los productos de venta analizados en los anteriores capítulos deberán ponerse a consideración o a disposición de la persona con derecho a la carga después de realizar las ventas del producto por medio del transportador, si, la venta generaría mayor cantidad de dinero con relación al precio del producto necesariamente la diferencia entre dichas cantidades, deberá retener el transportador por concepto de realizar primero la custodia de la carga y segundo por la venta de la misma.

Las ventas indicadas en los anteriores acápites deberá efectuarse de acuerdo a las disposiciones siguientes: a fin de deslindar responsabilidades especialmente para el transportador.

– En que el transportador no entregue la carga dentro de los treinta días siguientes después de expedido el plazo convenido en el conocimiento de embarque, el transportador es responsable y será quien corra con los gastos y perjuicios que ocasionare por el incumplimiento del Contrato, este aspecto es normado por el Art. 60 del Anexo I de la Decisión.

El procedimiento utilizado en el Art. 65 referido al Contrato de Transporte y que en este existe varios transportadores que intervienen sucesivamente, estamos de acuerdo, ya que refleja un procedimiento relacionado y lógico.

El Art. 62 es consecuencia del Art. 61 es decir, cuando sale una caravana de vehículos llevando la carga, los transportadores son los responsables de la caravana y además del cumplimiento del Contrato en su integridad. Es de ahí, que el primer y último transportador de la caravana son responsables de la entrega de la carga en forma documentada a los almacenes de la Empresa, este sistema otorga la mayor seguridad, especialmente de la carga de los camiones que se desplazan en el intermedio entre el primero y último camión.

II. CAPITULO III – ASPECTOS ADUANEROS.

Habíamos manifestado, que en el momento de efectuar la solicitud para la autorización del transporte, uno de los requisitos necesarios es aquel que se refiere a la relación de los vehículos y las características que éstas presentan, de acuerdo al formulario I de la Decisión 56; esto implica que el Organismo Nacional Competente, haga conocer a la Dirección Nacional de Aduanas y a los demás Países Miembros, la autorización. Esta comunicación permite que los vehículos cumplan con los requisitos exigidos por la legislación interna. En la parte aduanera, la Empresa otorga una garantía con vencimiento al 31 de diciembre de cada año, que asegure el cobro de los derechos e impuestos a la importación. Cuando el vehículo no retornare al País Miembro de procedencia, la póliza de garantía tendrá un valor igual a los gravámenes de la importación que debe pagarse por concepto de nacionalización del vehículo. Este aspecto conflictivo de que el precio de los vehículos en un país con relación a otro son diferentes, razón por la que, se estaría nacionalizando los vehículos importados. El procedimiento para asegurar el retorno del vehículo, debería ser mucho más práctico, es decir, no solamente debería obtenerse la póliza de garantía por concepto de impuestos y gravámenes, sino que también, debería exigirse una póliza de seguro igual al valor del motorizado, para obligar a los vehículos que retornen al país de origen, ya que de internar el vehículo, el transportador estaría pagando doble. El Art. 63 en parte, expresa la realidad de lo que se debe hacer, sin embargo, en cuanto a la póliza de garantía debe añadirse lo sugerido.

Los Arts. 64 y 65 crean un procedimiento interno aduanero. El hecho de que el organismo nacional competente, haga conocer a las aduanas correspondientes la lista de vehículos, no significa una garantía, razón por la que las aduanas deberán extender para cada vehículo una Libreta del Vehículo, que está diseñada en el Anexo II de la Decisión 56. Esta libreta permitirá controlar en forma exhaustiva y detallada el ingreso y salida de los vehículos nacionales así como de los vehículos de los demás Países Miembros.

Para efectos de control de las aduanas de frontera, la internación temporal de los vehícu-

los tendrá una permanencia de 60 días, sin embargo es necesario tomar las siguientes consideraciones:

Primero.— En caso de que el destino sea distante, la Aduana debe ser más elástica con relación a los 60 días, es decir, para determinar el plazo de permanencia de los vehículos deberá considerarse los aspectos de distancia y estado de infraestructura. Por otro lado, también existen problemas de tipo mecánico, es decir, que, si la carretera está deteriorada existe la posibilidad de que pueda ocasionar desperfectos mecánicos en el vehículo, por ejemplo romper “punta ejes”.

Estos aspectos que estamos mencionando creemos que deben ser considerados y el Arts. 66 debe ser más elástico en función a lo indicado.

Los vehículos que ingresen serán controlados por la Aduana a objeto de inspeccionarse los equipos y enseres del vehículo y éste deberá salir también en las condiciones de su entrada, salvo el desgaste natural debido al uso del vehículo, aspecto que la Aduana debe considerar y en su caso levantar una inventariación rigurosa de los enseres y equipos que lleva el vehículo.

En lo que respecta a la nacionalización de la carga que llega a una Aduana fronteriza, debe considerarse lo siguiente:

- a.— Chequeo general de la documentación y despacho de la carga, de acuerdo a las disposiciones que rigen el Código de Aduana.
- b.— Dicho chequeo se puede realizar de dos formas: el primero, sobre el vehículo y el segundo, al costado del vehículo.
- c.— Cuando la carga sea transportada en contenedores, remolque, semiremolque, furgones cerrados y precintados, la nacionalización de la carga se efectuará de la siguiente manera:
 - La Aduana del país de origen de la carga, certificará en el manifiesto su conformidad respecto a la carga embarcada y se sellará o precintará dichos contenedores.

- La Aduana de frontera se limitará hacer el examen de los sellos y precintos.
- La nacionalización de la carga se efectuará en el lugar de destino.
- Si no es posible la delimitación o chequeo de la carga o si se solicita que dicho chequeo se efectúe al costado del vehículo, éstos deberán entregar la carga en forma usual a la Aduana para su posterior despacho.

La nacionalización a que se ha hecho mención, es respaldada por la legislación interna. La importancia de las cargas fraccionadas, se permitirá solamente cuando estas cuenten con una sola documentación comercial y de transporte, siempre y cuando se ha efectuado el pago de los derechos e impuestos a la importación.

Normalmente, cuando se efectúa un Contrato de Transporte existen controversias relativas al “aforo” de la carga, debido a que para efectuar el aforo es imprescindible interrumpir el transporte, ya que necesariamente se deben extraer muestras de las mercaderías, en muchos casos se pedirá la exhibición de catálogos o cualquier referencia o prueba de la mercadería, a fin de evitar el comercio clandestino.

De la misma manera, el control de carga en las aduanas de los países en tránsito hacia terceros, debe efectuarse en forma simplificada y rápida a objeto de no demorar el transporte. Este control deberá efectuarse de la siguiente manera:

- Al ingreso, la aduana fronteriza solamente deberá verificar la documentación y otros aspectos que tiene la carga, de la misma manera en la Aduana de salida, se limitará a efectuar un control de la documentación y característica de la mercadería.

Para el control del comercio exterior es permitido que todo vehículo en tránsito, debe ser acompañado por “Escolta” aduanera a fin, como ya dijimos, de precautelar el comercio legal.

Los Arts. 70, 71, 72 y 73 de la Decisión 56, norman las actividades que se ha mencionado líneas arriba, tales como la importación de cargas fraccionadas, la solución de los problemas que se presentan por el aforo de la carga, el tránsito de mercaderías hacia terceros países y la utilización de escoltas aduaneras.

Con relación al Art. 74, la garantía para pagar los derechos a la importación, eventualmente se deberá efectuar mediante una póliza de seguro la que en sí cubra el Pago de todos los derechos a la importación, pero sin embargo, cabe hacer notar, que la nacionalización se la está efectuando a la carga y no así al vehículo por esta razón el vehículo al tener un tratamiento de internación temporal deberá pagar una suma equivalente a los impuestos de importación, este tratamiento permitirá introducir vehículos en forma legal y clandestina, por ello, sugiero que, la póliza de garantía deberá tener un valor igual al del vehículo. Esta póliza de garantía no será exigible para el caso de las cargas en tránsito aduanero.

Los Arts. 74 y 75 norman el monto de la garantía, para asegurar el pago de los derechos o impuestos por la importación y para el tratamiento preferencial que conceden los Países Miembros a las cargas en tránsito.

I. CAPITULO IV – ASPECTOS MIGRATORIOS.

El Transporte Internacional está identificado por la utilización de recursos humanos en la conducción del vehículo y, estos para el tratamiento de la migración, son importantes y reciben la denominación de “Tripulantes” del vehículo: como el conductor titular, el relevo, el mecánico y el guía. La tripulación, por la actividad que desarrolla, deberá ser acreditada por la Empresa al cual representa y el ingreso de los tripulantes será regulado por la legislación de cada país.

La tripulación deberá estar provista de la documentación de identificación y, el responsable de los datos de la documentación, es el empresario. La libreta del tripulantes, que se muestra en el Anexo II, recoge los datos legales de la tripulación y están de acuerdo a las necesidades exigibles en la legislación del país.

Para el control de los tripulantes en el paso de frontera, en nuestro caso, el Ministerio del Interior, Migración y Justicia, a través de la Dirección responsable, deberá identificar individualmente a cada uno de los tripulantes tanto en el ingreso y egreso del país. Llama la atención que la Decisión 56, en el Art. 78, si bien habla del control de egreso e ingreso de los tripulantes por medio de un sello, no encontramos formulario alguno que tipifique el control que debe realizar el técnico de migración en frontera, por ese hecho me permito sugerir que se considere el formulario “Tarjeta de Control” que se adjunta en el Anexo II.

Por otra parte, las autoridades migratorias disponen el ingreso y permanencia de los tripulantes, de acuerdo a la legislación del país. La autorización no debe exceder de 60 días a partir de la fecha de ingreso al país. En el desarrollo del Transporte existen una serie de dificultades que les permite a los tripulantes salir dentro de los 60 días autorizados. Para subsanar esta situación, las autoridades de la Empresa de Transporte, deberán hacer conocer dicha situación a las autoridades migratorias y solicitar 30 días de prórroga.

Los trámites y gastos en general, serán cancelados por los transportadores debido a que son responsables en la actividad del transporte, en caso que los tripulantes sobrepasen los 90 días de permanencia, los transportadores cargarán los gastos que genere la expulsión del país.

Con relación a la Decisión 56 A (Formuarios para el Anexo de la Decisión 56), refleja los requisitos mínimos e indispensables para la efectivización de un Contrato de Transporte. Sin embargo, es importante incluir dos formularios más, de acuerdo al análisis que se ha efectuado a lo largo de la presente tesis. El primero, se refiere al conocimiento de embarque (Anexo III), y el segundo a la Tarjeta de Control de Ingreso y Egreso de los Tripulantes de las Empresas Transportadoras (Anexo II).

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De todo lo expuesto en la presente tesis, llegamos a las siguientes conclusiones:

1.— La Integración Latinoamericana es de orden económico, político y social. Los estudios y soluciones comenzaron el año 1888 por parte de muchos profesionales como el Dr. Gonzalo Ramírez y el Dr. Bustamente que dieron en primera instancia una orientación jurídica.

La Integración Latinoamericana en el ámbito comercial, abre la brecha para el intercambio de los bienes y servicios entre los países miembros, es así que en los foros internacionales desde 1888 a la fecha, se manejan criterios integracionistas en materia comercial, penal y civil.

2.— Desde 1945 se ha tratado de regular el Comercio Internacional, a fin de que los países del mundo cuenten con un único instrumento que norme dicha actividad. Uno de los acápites en materia mercantil, es el que se refiere al Transporte que representa un contrato de prestación de servicios pagados, contrato que surge de convenios multilaterales y/o bilaterales.

3.— Los Convenios Multilaterales son resultado de los foros realizados a nivel Internacional desde 1888, los mismos que generan Convenios Bilaterales a nivel Comercial, Civil y Penal.

4.— Los Convenios en los que participa el país, en materia de Transporte Internacional por carretera de Mercaderías son:

a. Convenio de Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur, que si bien es un instrumento que data del año 1969, a la fecha no se aplica, debido a que

carece de regulaciones sobre el contrato del transporte.

- b. **Transportación Road Internacional (TIR).**— Convenio firmado el año 1959. Su aplicación actual es a nivel exclusivamente europeo' lo administra la IRU, "La Unión Internacional Road"; este Convenio actualmente es estudiado por el país por las facilidades para el Transporte Internacional, especialmente en el aspecto aduanero mediante el Cuaderno TIR. A nuestro juicio y como se ha demostrado en el contenido de la tesis, es de vital importancia que el país se adhiera a este Convenio. solamente con la modificación del título que se podría denominar FACILITACION DEL DOCUMENTO ADUANERO.
- c. **Tránsito Comunitario Europeo**, norma aplicada en los Países Europeos, después de la Segunda Guerra Mundial. De esta legislación, se puede rescatar las normas de estandarización de los precintos y la carga containerizada, es decir, efectuar el transporte por medio de contenedores. A este efecto, es importante que las instituciones pertinentes aprueben la ley y el reglamento de contenedores por intermedio de nuestro Ministerio de Transportes.
- d. **Transporte Internacional de Mercaderías.**— C.M.R., norma firmada entre los países de Suiza y Australia, que facilita el tráfico fronterizo. Esta norma es de vital importancia para el país, debido a que en la periferia de la nación se encuentran varios países y en consecuencia existe varias fronteras. Se recomienda rescatar esta norma, en la parte correspondiente al reconocimiento de los documentos y perfeccionamiento de los conocimientos de embarque, contratos, responsabilidad, acciones civiles y despachos de mercaderías.
- e. **Convención de Ginebra.**— Transporte Multimodal.— Norma establecida por la Organización de las Naciones Unidas y aprobada en 1960. Tiene como característica fundamental la utilización de los contenedores estandarizados; le permite al país mayor facilidad en el transbordo de las mercaderías, entre un modo de transporte y otro. Boliviam por ser país mediterráneo, utiliza para cargas de alto volumen, cuatro modos de transporte: el marítimo, lacustre; ferroviario y el carretero; lo que hace imprescindible que la Institución pertinente vea la conveniencia de rescatar dicha característica del Transporte Multimodal, mediante montacargas, grúas y otros.

5.—Entre los Convenios Bilaterales firmados por Bolivia se encuentran: el Convenio de



Transporte Terrestre de los Países del Cono Sur y la Decisión 56 y 56A. Por las características que cada uno representa, consideramos conveniente la aplicación de la Decisión 56 y 56A, por lo siguiente:

La Decisión 56 - 56A Transporte Internacional por Carretera de Mercaderías en los Países del Grupo Andino. Da mayor facilidad en términos de prestación de servicios; bajos costos de transporte; mejor utilización de los puertos del Pacífico para el comercio exterior, con dos salidas al Océano Pacífico: Uno por los Puertos del Perú y otro por los Puertos de Chile, países que son al mismo tiempo miembros del Convenio del Cono Sur y de la Decisión 56 y 56A. En este caso, tocaremos lo que corresponde al Transporte Internacional de Mercaderías de los Países del Grupo Andino, es decir, que el mercado potencial para la exportación de nuestras mercaderías se encuentran en los países del Norte y por otra parte, la importación de productos acabados y semi-acabados, son en su mayoría de los países del Norte, razón por la que, me permito sugerir la aplicación de la Decisión 56 con algunas modificaciones en el texto de dicho Convenio como las que a continuación se detallan:

- Respecto al Capítulo I "De las Definiciones": falta el siguiente concepto que debe ser incluido "Transporte Internacional Fronterizo.- el Transporte por carretera, que en su recorrido cruce por lo menos una frontera entre dos países miembros y que tenga origen o destino uno de los países miembros". ✓
- En el Capítulo II "Campo de Aplicación", es importante efectuar la siguiente modificación: "la presente Decisión y sus Anexos se aplicarán al Transporte Internacional por Carretera, que se efectúa entre los Países Miembros y en lo que corresponda al Transporte Internacional en tránsito entre los Países de la Subregión". ✓
- El Artículo 7mo. debe modificarse en concordancia con la modificación del Art. 2do. de la siguiente forma: "Los Países Miembros admitirán en sus territorios en los términos de esta Decisión, el Transporte Internacional en Tránsito, que se efectúe entre ellas; asimismo aplicarán el principio de reciprocidad en la libertad de tránsito otorgado para su realización". ✓
- En el Artículo 8vo. es necesario recomendar que las Instituciones de Transporte Internacional, deben ser Empresas que menciona el Art. 126 del Código de Comercio, excluyendo las Sociedades Cooperativas, porque éstas en la actualidad carecen de reglamento. ✓

En el artículo 23, el Organismo Nacional Competente de Bolivia, deberá prever cuando se efectúe los Convenios Bilaterales los horarios para el paso de frontera. ✓

El Artículo 24, si bien habla del control de los tripulantes, no se encuentra en ninguno de los anexos de la Decisión 56, por lo que se sugiere la Tarjeta de Control (Anexo II).

- En relación al Artículo 25, cuando se habla de las licencias para conducir vehículos, en nuestro medio debe cambiar el sistema de concesión del brevet del chofer profesional internacional, pues además de dar los exámenes teóricos y prácticos tanto del manejo como la mecánica del vehículo, los postulantes deberán someterse a un examen de la legislación comercial del país, y de los que va a transitar. ✓
- En lo relativo al Artículo 28, la Dirección General de Aduana debe aplicar todo lo concerniente al Capítulo III del Anexo I de la Decisión 56m y aprobar la Ley Orgánica de la Aduana que se presentó como Anteproyecto a las autoridades pertinentes el año 1980. ✓
- En el Capítulo IV "Comisión Administradora": relativo al Art. 36 en sus diferentes incisos, debe agregarse un inciso (F) que trate del Sistema de Comunicación e Información que deben tener todos los países Miembros a fin de facilitar la solución de los problemas que se susciten en el transecurso del desarrollo del transporte. ✓
- Relativo al Artículo 43, el Organismo Nacional Competente, deberá crear un Recinto Fronterizo que centralice las actividades en frontera de todos los servicios gubernamentales tales como los: aduaneros, policiales, sanitarios, de migración y de transporte. ✓

En lo que se refiere al Anexo I de la Decisión 56, sobre aspectos operativos, el Art. I, debe enriquecerse con todo lo estipulado en el Código de Comercio (Art. 25) sobre las obligaciones de los Comerciantes. ✓

- En lo relativo al artículo 14, debe establecerse que el Organismo Nacional Competente, será la Institución encargada de presentar cualestquier información estadística ante la Comisión Administradora de la Decisión 56, y no así los transportadores. ✓
- En ninguno de los Arts. correspondientes al Capítulo II "Contrato de Transporte

por Carretera” de la Decisión 56, se encuentra la norma para establecer la actividad del Transporte de Carga Especial, tales como las mercaderías peligrosas y perecederas, que por su naturaleza exigen documentación especial. Es importante que la Junta vea la conveniencia de establecer las normas para dichas mercaderías. ✓

– El Art. 67 del Capítulo III “Aspectos Aduaneros”, deberá prever un control de los vehículos, equipos y enseres que necesitan éstos para su operación, por parte de funcionarios de la Aduana de Frontera. ✓

– El Art. 74 deberá introducirse previo estudio, una póliza de garantía que tenga un valor igual al vehículo, cuando el transporte Internacional es efectuado entre dos países. En caso de que sea el Transporte en tránsito, no debe exigirse dicha póliza de garantía. ✓

– El Capítulo IV, “Aspectos Migratorios”, en su artículo 76, cuando habla de la Tripulación., no precisa qué personal comprende la tripulación. A nuestro entender, la tripulación del vehículo son: el conductor titular; el relevo; el mecánico. y el guía. ✓

– El Art. 78, si bien habla del Control de Ingreso y Egreso de los tripulantes, que deben efectuarse por medio de un SELLO, empero en los formularios no encontramos este aspecto. A fin de que dicha laguna sea subsanada, presentamos el siguiente formulario (Anexo II). ✓

– Por otra parte es necesario que se introduzca un formulario referente al Conocimiento de Embarque, en vista que este documento es útil para el usuario así como para la Institución fiscalizadora a objeto de tener conocimiento sobre costos de transporte de las mercaderías en destino. ✓

6.– La Decisión 56, representa un instrumento ágil; seguro y eficaz para la reglamentación del Transporte Internacional. ✓

7.– Es prudente y oportuno que el Ministerio de Transporte con jurisdicción y competencia en el campo, aplique de inmediato, la Decisión 56, previa reglamentación técnico-administrativa, sin vulnerar desde luego sus normas básicas. ✓

V. ANEXO I

DECISION No. 56 (Transporte Internacional por Carretera)

CAPITULO I DEFINICIONES

Artículo 1.— Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:

Transporte Comercial.— El servicio público de transporte de pasajero y sus equipajes, encomiendas o carga realizado por un transportador autorizado, por cuenta de terceros y mediante retribución.

Transporte por Carretera.— El transporte comercial efectuado por vehículos que empleen carreteras como infraestructura vial.

Transporte internacional por carretera.— El transporte por carretera que, en su recorrido cruce por lo menos una frontera entre dos Países Miembros y que tenga origen o destino en uno de los Países Miembros.

Transporte internacional por carretera en tránsito.— El transporte internacional por carretera, efectuado a través del territorio de un País Miembro, que constituye sólo una fracción del transporte internacional total que comienza y termina fuera del territorio de dicho País Miembro.

Transporte interno por carretera.— El transporte comercial por carretera que tenga un origen y destino en el territorio de un País Miembro y que no cruce frontera en su recorrido.

Transporte internacional por carretera por servicios acumulativos.— El transporte interna-

cional por carretera para cuya realización concurre más de un transportador, pudiendo el vehículo, en parte del recorrido, emplear otro medio de transporte.

Pasajero.— La persona usuaria del transporte internacional por carretera y cuyo nombre se especifica en el boleto emitido bajo las condiciones estipuladas en esta Decisión.

Equipaje.— Los efectos de uso personal que normalmente lleva consigo el pasajero.

Encomienda.— La carga que, hasta el límite máximo de 20 kilos o 100 dm³, sea transportada por vehículo de pasajeros en compartimiento apropiado, con exclusión de los animales vivos, los explosivos y los materiales que constituyen riesgo físico para las personas.

Carga.— Todo bien que pueda ser objeto del transporte comercial con excepción de las encomiendas y los equipajes.

Vehículo.— El aparato rodante dotado de motor que efectúa el transporte por carretera, inclusive el remolcador, el remolque y el semirremolque, con sus respectivas piezas de recambio, enseres y equipos de uso normal.

Tripulación.— Personal empleado por el transportador y acreditado por éste, que acompañe el vehículo en su operación.

Tránsito Aduanero.— El régimen bajo el cual las mercaderías sometidas a control aduanero, son transportadas desde una aduana a otra, dentro de un mismo territorio aduanero nacional, con destino a otro País Miembro o a un tercer país.

Transportador.— La persona, natural o jurídica, autorizada, en los términos de la presente Decisión, para realizar el transporte internacional por carretera.

Remitente.— El usuario del transporte comercial que entrega el transportador carga o encomienda, en el punto de origen para embarque.

Destinatario.— El usuario del transporte comercial designado por el remitente para recibir la carga o la encomienda en el lugar de destino.

Comisión.— La Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Junta.— La Junta del Acuerdo de Cartagena.

País Miembro.-- Uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

CAPITULO II CAMPO DE APLICACION

Artículo 2o.-- La presente Decisión y sus anexos se aplicarán al transporte internacional por carretera que se efectúa entre los países Miembros, y, en lo que corresponda al transporte internacional por carretera en tránsito, ya sea entre éstos o entre éstos y terceros países.

Artículo 3o.-- La presente Decisión no significará, en ningún caso, restricción a las facilidades sobre transporte fronterizo que se conceden actualmente o pudieren concederse los Países Miembros.

Artículo 4o.-- El transporte internacional de pasajeros comprende exclusivamente realizado por transportadores que tengan líneas regulares, con itinerarios y frecuencias preestablecidas, así como el transporte eventual efectuado por los mismos.

Artículo 5o.-- La presente Decisión también se aplica cuando el vehículo es transportado, durante parte de su recorrido, por otros medios de transporte.

CAPITULO III CONDICIONES DE TRANSPORTE

Artículo 6o.-- Los Países Miembros aplicarán el principio de reciprocidad en el conjunto de todos los medios empleados para producir físicamente el transporte internacional por carretera que se efectúe bilateralmente entre ellos.

Artículo 7o.-- Los Países Miembros admitirán en sus territorios, en los términos de esta Decisión el transporte internacional por carretera en tránsito, que se efectúe entre ellos y terceros países y, asimismo, aplicarán el principio de reciprocidad en la libertad de tránsito otorgada para su realización.

Artículo 8o.-- El transporte, objeto de esta Decisión deberá ser realizado exclusivamente por transportadores autorizados, con sus propios medios, quienes podrán emplear complementariamente, bajo su responsabilidad, los servicios de transportadores individuales.

Artículo 9o.— Para intervenir en el transporte, objeto de esta Decisión, el transportador deberá ser previamente autorizado y habilitado de conformidad con las disposiciones de la legislación del País Miembro en el cual esté legalmente establecido y tenga su domicilio principal y por el respectivo organismo nacional competente.

Artículo 10o.— Para realizar el transporte internacional por carretera, el transporte internacional por carretera en tránsito, los transportadores autorizados y habilitados por sus respectivos países deberán contar, también, con los correspondientes permisos para prestación de servicios en los Países Miembros a través de cuyos territorios se efectúen dichos transportes.

Artículo 11o.— Cada País Miembro reconoce el derecho de los otros Países Miembros de impedir la prestación del servicio en sus territorios a los transportadores autorizados que no hubieran dado cumplimiento a los requisitos internos vigentes en materia aduanera, de migración, de sanidad, de defensa nacional y de cualquier otro aspecto que afecte los intereses del Estado.

Artículo 12o.— Los transportadores autorizados por un País Miembro sólo podrán efectuar transporte interno por carretera en el territorio de los otros Países Miembros en el caso de que soliciten y obtengan previamente permiso especial del País Miembro en cuyo territorio se pretenda efectuar dicho transporte. El incumplimiento de esta disposición determinará la cancelación inmediata del permiso de prestación de servicio.

Artículo 13o.— Los Países Miembros, bilateralmente y de acuerdo con esta Decisión deberán acordar las rutas y los vehículos que habilitarán el transporte internacional por carretera entre ellos. En el caso de que este transporte dependa del tránsito por otro País Miembro, este último deberá dar su conformidad antes de que se inicie la operación.

Artículo 14o.— Los Países Miembros aplicarán en sus territorios, a los transportadores, vehículos y tripulaciones de los demás Países Miembros, las mismas disposiciones legales y reglamentarias que, para el transporte objeto de esta Decisión aplican a los de su propio país, sin discriminación alguna en razón de la nacionalidad.

Artículo 15o.— Cada País Miembro establecerá los requisitos necesarios para exigir a todo transportador internacional por carretera la adecuada responsabilidad financiera o contrato

de seguros con el fin de garantizar el pago de las obligaciones derivadas de daños a terceros, a los pasajeros y sus efectos y al propio personal empleado por el transportador, de acuerdo con las disposiciones y reglamentaciones aplicables a sus transportadores nacionales.

Artículo 16o.— En materia de tributación, se aplicará al transporte internacional por carretera y al transporte internacional por carretera en tránsito las disposiciones pertinentes del “Convenio para evitar la doble tributación entre los Países Miembros”, aprobado por la Decisión No. 40, de la Comisión.

Artículo 17o.— Los Países Miembros permitirán la entrada en sus respectivos territorios de los vehículos y de sus correspondientes enseres, equipos y repuestos, pertenecientes a los transportadores autorizados para el transporte internacional por carretera o para el transporte internacional por carretera en tránsito, entre los Países Miembros y entre éstos y terceros.

Artículo 18o.— El inventario de los repuestos, accesorios y equipos, de dotación permanente, que sean necesarios para la operación del vehículo deberá constar en la documentación presentada para la autorización y permisos del vehículo para el transporte internacional.

Artículo 19o.— Los vehículos efectuarán el cruce de la frontera entre dos Países Miembros solamente en los puntos que éstos determinen previamente para este fin.

Artículo 20o.— La circulación de los vehículos se efectuará de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de los Países Miembros a través de cuyos territorios se realiza, particularmente en lo referente a las especificaciones técnicas, de seguridad, de policía y de sanidad. Cada País Miembro comunicará a los demás las condiciones que exige para dicha circulación, que en ningún caso podrán ser distintas de las exigidas para la circulación de sus propios vehículos.

Artículo 21o.— Con el fin de agilizar el tránsito, los vehículos empleados en el transporte internacional por carretera solamente podrán ser sometidos a inspecciones por parte de las autoridades aduaneras, policiales, sanitarias y de migración, en los puntos habilitados para el cruce de las fronteras internacionales. Toda otra inspección o control que sean indispensables a lo largo de la ruta, fuera de los puntos de cruce de frontera, especialmente en lo que a pasajeros se refiere, será efectuada sin detener el vehículo más que el tiempo suficiente para el embarque o desembarque de los encargados de las inspecciones y controles,

las que serán realizadas con el vehículo en movimiento.

Artículo 22o.— Las placas de identificación de los vehículos de un País Miembro serán reconocidas automáticamente por los demás. Para los fines previstos en el artículo 21, los vehículos de transporte internacional estarán provistos de una identificación adicional en la forma como se establece en los artículos 10 y 11 del Anexo I.

Artículo 23o.— Los Países Miembros se comprometen a coordinar los horarios y días de trabajo de los servicios fronterizos con el fin de evitar demoras y entorpecimientos en el paso de los vehículos del transporte internacional por carretera.

Artículo 24o.— Cada País Miembro permitirá la entrada y salida de su territorio a los conductores y a otras personas de la tripulación de los vehículos en operación, pertenecientes a los demás Países Miembros, sin exigir pasaportes y visas, aceptando para tal fin, la presentación de los documentos de identidad válidos, emitidos por las autoridades competentes de cualquiera de los Países Miembros y siempre que dichas personas hayan cumplido con las respectivas disposiciones de sanidad y policía.

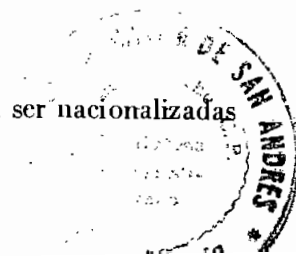
Para tal efecto, los conductores y miembros de la tripulación del vehículo utilizado en el transporte internacional por carretera o en el transporte internacional por carretera en tránsito, serán provistos por las autoridades de inmigración, en los puntos de cruce de frontera, de un documento que les permita el libre tránsito, válido durante la permanencia del vehículo en el País Miembro en el cual ingresen.

Artículo 25o.— Las licencias para conducir vehículos otorgadas por cualquiera de los Países Miembros al personal de los transportadores de su jurisdicción, serán reconocidas como válidas por los demás Países Miembros.

Artículo 26o.— Los conductores estarán sometidos a las disposiciones legales sobre tránsito del País Miembro en que se encuentren operando.

Artículo 27o.— Las mercaderías transportadas internacionalmente por carretera, ya sea como carga o encomienda, deberán estar amparadas por la documentación exigida en la legislación del País Miembro en que serán internadas y en el artículo 31 de esta Decisión. La documentación referida podrá ser presentada antes de la llegada del vehículo al punto de cruce en la frontera.

Artículo 28o.— Las mercaderías, ya sean carga o encomienda, podrán ser nacionalizadas



en frontera, en el mismo vehículo o a su costado, y seguir viaje al destino en las condiciones establecidas en esta Decisión.

Artículo 29o.— Cada País Miembro adoptará dentro de ciento veinte días contados a partir de la vigencia de la presente Decisión un sistema de nacionalización del destino de las mercaderías transportadas en contenedores o en vehículos cerrados y precintados.

Artículo 30o.— El transporte internacional por carretera deberá estar amparado por un contrato de transporte, de conformidad con las condiciones establecidas en la presente Decisión.

Artículo 31o.— El contrato de transporte se perfecciona mediante la emisión del boleto de pasaje, de la guía de encomienda o del conocimiento de embarque para el transporte de pasajeros, encomiendas o de carga, respectivamente.

Artículo 32o.— Las características de la emisión, validez, transferencia y endoso del boleto de pasaje, de la guía de encomienda o del conocimiento de embarque se establecen en el Capítulo II del Anexo I.

Artículo 33o.— El contrato de transporte internacional por carretera por servicios acumulativos que se celebra mediante la expedición de un solo boleto de pasaje, guía de encomienda o conocimiento de embarque, es único, aunque el transporte se realice mediante la intervención de diferentes transportadores.

Artículo 34o.— Las acciones civiles fundadas en el contrato de transporte internacional por carretera, regido por la presente Decisión, serán instauradas en los tribunales del País Miembro en cuyo territorio se perfeccionó el contrato de transporte según lo estipulado en el artículo 31.

CAPITULO IV COMISION ADMINISTRADORA

Artículo 35o.— La administración y control de las normas de la presente Decisión estarán a cargo de una Comisión Administradora integrada por un representante titular y un alterno de cada País Miembro.

Artículo 36o.— La Comisión Administradora tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

- a). Vigilar la aplicación del principio de reciprocidad y proponer a los Países Miembros la solución de los problemas que se presenten en la materia;
- b). Vigilar la eficiencia de los servicios y el cumplimiento de las condiciones establecidas en esta Decisión;
- c). Elevar a la Junta, las proposiciones relativas a la modificación de los términos de la presente Decisión o a su reglamentación, para los fines señalados en el artículo 47;
- d). Llevar un registro de las condiciones técnicas que cada uno de los Países Miembros exige para la circulación internacional de vehículos de transporte por carretera y ponerla en conocimiento de los demás Países Miembros, y;
- e). Dictar su propio reglamento.

Artículo 37o.— La Comisión Administradora tendrá una Secretaría Técnica Permanente que estará a cargo de un funcionario designado por la Junta.

Artículo 38o.— A las reuniones de la Comisión Administradora podrán asistir los representantes de los Transportadores autorizados para el transporte internacional por carretera de todos los Países Miembros, con derecho a voz pero no a voto.

Artículo 39o.— La Comisión Administradora se reunirá en la sede de la Junta por lo menos dos veces al año en sesiones ordinarias y lo hará en sesiones extraordinarias cuando lo solicite uno o más Países Miembros, la Junta o la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 4o.— La Junta prestará los servicios que sean requeridos para el funcionamiento de la Comisión Administradora.

CAPITULO V DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 41o.— La presente Decisión entrará en vigor cuando tres países hayan depositado en la Secretaría de la Junta los instrumentos por los cuales la ponga en vigencia en sus respectivos territorios.

Para los demás países, la fecha de entrada en vigor será la del depósito de los instrumentos correspondientes.

Artículo 42o.- Dentro de los dos meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Decisión, cada País Miembro y a la Junta sobre el organismo nacional encargado de velar por su aplicación.

Artículo 43o.- Los Países Miembros, dentro de tres meses contados a partir de la vigencia de esta Decisión, adoptarán las medidas pertinentes para lograr la centralización, en cada uno de los puntos obligatorios de cruce en su frontera, de los servicios gubernamentales competentes que intervienen en el control y fiscalización del transporte internacional por carretera, excepto los de control inspección o fiscalización que deban ser hechos a lo largo de la ruta con los vehículos en movimiento.

Artículo 44o.- Los Países Miembros procurarán establecer recintos comunes en sus fronteras para la atención conjunta de los servicios aduaneros, policiales, sanitarios y de migración relacionados con el transporte internacional por carretera, con el fin de evitar la duplicación de trámites.

Artículo 45o.- La Comisión Administradora se instalará sesenta días después de que los Países Miembros hayan puesto en vigor la presente Decisión.

Artículo 46o.- Dentro de los sesenta (60) días, contados a partir de la fecha en que la Comisión apruebe la presente Decisión, la Junta someterá a la Comisión los formularios y modelos estipulados en los artículos 5, 22, 25, 30, 43, 65 y 77 del Anexo I y que constituirán el Anexo II de la presente Decisión.

Artículo 47o.- La Comisión a propuesta de la Junta podrán modificar o reglamentar la presente Decisión, de la cual forman parte de los Anexos I y II.

ANEXO I
CAPITULO I
ASPECTOS OPERATIVOS

Artículo 1.- El transportador deberá solicitar la autorización para efectuar transporte internacional por carretera al respectivo organismo nacional competente del País Miembro de

su domicilio principal. Para tal efecto presentará, entre otros, los siguientes datos y documentos:

- a). Denominación o razón social y domicilio del transportador;
- b). Rutas y modalidades del servicio que se propone prestar;
- c). Marca, modelo, número de motor y de serie, número de las placas de identificación; descripción de las características de los vehículos, así como de los enseres, equipos y repuestos necesarios para la operación y seguridad del vehículo.

Artículo 2.— Cada País Miembro, de acuerdo con su legislación interna, de conformidad con lo estipulado en el artículo 13 de esta Decisión, y por medio del organismo nacional competente, autorizará los transportadores, las rutas y los vehículos para el transporte objeto de esta Decisión.

Artículo 3.— Los Países Miembros, exigirán a sus transportadores las condiciones que aseguren, de acuerdo a sus legislaciones nacionales, su efectiva responsabilidad frente a las obligaciones emanadas de la autorización otorgada para efectuar el transporte internacional por carretera.

Artículo 4.— Los instrumentos legales de constitución admitidos como válidos por uno de los Países Miembros para sus transportadores serán aceptados por los otros Países Miembros.

Cada País Miembro comunicará a los demás las modificaciones que se produzcan en dichos instrumentos.

Artículo 5.— Dentro del plazo de sesenta (60) días contados a partir de la fecha de expedición de la autorización señalada en los artículos 1 y 2 de este Anexo, el transportador deberá presentar a las autoridades nacionales competentes de los otros Países Miembros comprendidos en la ruta, la solicitud para obtener el permiso de prestación de servicio en sus respectivos territorios. Para tales efectos, deberá acompañar los siguientes documentos:

- a). Documento de idoneidad redactado según el modelo del Anexo II y expedido por la autoridad competente del País Miembro que otorgó la autorización;
- b). Comprobante de la constitución de la empresa y de su domicilio legal en el País

Miembro que otorgó la autorización;

- c). Comprobante de la designación, en el territorio del País Miembro en que se solicita el permiso de prestación de servicios, de un representante legal con plenos poderes para representar al transportador en todos los actos administrativos y judiciales en que éste deva intervenir en la jurisdicción de dicho País Miembro;
- d). Contrato de seguro con el fin de garantizar el pago de las obligaciones derivadas de daños a terceros, ocasionados por las operaciones del transporte objeto de esta Decisión, a los pasajeros y sus efectos y a las tripulaciones empleadas por el transportador.

Artículo 6.— Los permisos para prestación de servicios se otorgarán en las condiciones y términos de validez que cada País Miembro fijare para las autorizaciones otorgadas a sus propios transportadores, serán renovables y podrán ser cancelados de acuerdo con las previsiones de esta Decisión y con las de la legislación vigente en cada País Miembro.

Artículo 7.— Podrá declararse la caducidad del permiso para prestación de servicio si transcurridos noventa (90) días de otorgado el permiso, el transportador no hubiera comenzado a realizar el transporte, o, transcurrido el mismo plazo a partir del día en que el transportador haya dejado de operar.

Artículo 8.— La autorización otorgada por uno de los Países Miembros a un transportador de su país, será considerada por los demás Países Miembros como comprobación de que el transportador reúne las condiciones exigibles a quienes prestan este servicio público.

Artículo 9.— Los vehículos empleados en el transporte objeto de esta Decisión deberán estar provistos de placas de identificación locales o nacionales del País Miembro de su domicilio.

Artículo 10.— Además de las placas referidas en el artículo anterior, estarán también previstos de una placa en la cual constarán las iniciales de su país de matriculo seguidas de las letras T.I. (Transporte Internacional).

Los signos distintivos estarán compuestos de letras mayúsculas en caracteres latinos, que tendrán una altura de 80 mm. y la anchura mínima de sus trazos será de 10 mm. Las letras deberán estar pintadas de negro sobre fondo blanco de forma elíptica con el eje mayor en posición horizontal.

Artículo 11.— Se adoptarán en la placa de identificación de transporte internacional las siguientes abreviaturas:

BOLIVIA	BO
COLOMBIA	CO
CHILE	RCH
ECUADOR	EC
PERU	PE

Artículo 12.— Cada País Miembro podrá efectuar el control de las operaciones de todos los transportadores en su propio territorio e informará a los Países Miembros sobre los resultados del control de los transportadores que pertenezcan a estos últimos.

Artículo 13.— Cada uno de los Países Miembros se compromete, asimismo, a efectuar las inspecciones e investigaciones que los demás soliciten, con respecto al desarrollo de los servicios en su territorio.

Artículo 14.— Los transportadores estarán obligados a presentar a la Comisión Administradora a través de los respectivos organismos nacionales competentes las informaciones estadísticas que ésta requiera en lo relacionado al transporte internacional por carretera.

Artículo 15.— Los Países Miembros se reservan el derecho de no renovar los permisos para prestación de servicios de cualquier transportador, si reiteradamente se ha comprobado la deficiencia de sus servicios.

CAPITULO II

CONTRATO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Artículo 16.— Las condiciones del contrato de transporte internacional por carretera se consignarán en un documento emitido por el transportador que regulará las condiciones de la operación de transporte según lo indicado en este capítulo.

Artículo 17.— La documentación básica que requerirá la operación de transporte estará constituida por:

a). Para el transporte de pasajeros:

- i) Boleto de pasaje para transporte internacional por carretera, y
- ii) Lista de pasajeros.

b). Para transporte de encomiendas:

- i) Guía de encomienda, y,
- ii) Manifiesto de encomienda.

c). Para el transporte de carga;

- i) Manifiesto de embarque; y
- ii) Manifiesto de carga.

Artículo 18.— En el caso de cargas con características especiales, tales como mercaderías peligrosas o perecederas, que por su naturaleza exijan documentación adicional, ésta deberá agregarse a la documentación básica.

Artículo 19.— La aceptación de la documentación básica por parte del pasajero o del remitente implicará la aceptación de todas las condiciones de transporte que se encuentran impresas en la documentación, siempre que ellas correspondan a lo establecido en la presente Decisión.

Artículo 20.— En los casos en que se realice transporte internacional por carretera por servicios acumulativos, deberán constar en el boleto o en el conocimiento de embarque los nombres de los transportadores que intervienen en este transporte, así como los recorridos respectivos.

Artículo 21.— Todo transporte internacional por carretera de pasajeros, regular o eventual, realizado por transportadores autorizados, deberá estar cubierto por la emisión de un boleto de pasaje para transporte internacional y por la lista de pasajeros.

Artículo 22.— El boleto de pasaje deberá ser emitido en un original y una copia para el pasajero y para el transportador, respectivamente. El modelo del boleto de pasaje se encuentra en el Anexo II.

Artículo 23.— El boleto de pasaje deberá contener las siguientes indicaciones básicas:

- a). Denominación o razón social y dirección del transportador;

- b). Nombre del pasajero;
- c) Origen y destino del viaje;
- d) Precio total, especificándose el valor del pasaje e impuestos.
- c) Fecha, Hora y número del viaje;
- f) Direcciones de los locales de partida y de llegada; y
- g) Condiciones de transferencia, endoso, devolución y caducidad.

Artículo 24.— La lista de pasajeros deberá contener las siguientes indicaciones básicas:

- a) Denominación o razón social del transportador;
- b) Identificación del vehículo (No. de placas y nacionalidad);
- c) Relación nominal de los pasajeros y miembros de la tripulación
- d) Nacionalidad de los pasajeros y miembros de la tripulación;
- e) Clase y número de los documentos de identidad;
- f) Origen y destino de los pasajeros; y
- g) Fecha de emisión y firma del transportador.

Artículo 25.— La lista de pasajeros deberá ser emitida en un original para el transportador y dos copias, por País Miembro, para cada cruce de fronteras.

El modelo de la lista de pasajeros se encuentra en el Anexo II.

Artículo 26.— El equipaje que habiendo sido registrado en documento especial expedido por el transportador, no va acompañado por el pasajero, se registrará por las reglas sobre transporte de encomienda o de carga. El equipaje que el pasajero lleva consigo, sin haber sido registrado, se registrarán por las que se aplican al transporte de personas.

Artículo 27.— Toda encomienda transportada deberá estar cubierta por una guía de encomienda y por el manifiesto de encomienda.

Artículo 28.— La guía de encomienda debe contener las siguientes indicaciones básicas:

- a) Denominación o razón social y dirección del transporte;
- b) Nombre y dirección del remitente;
- c) Lugar y fecha de embarque de la encomienda y lugar previsto para su entrega;
- d) Nombre y dirección del destinatario;
- e) La denominación corriente de la naturaleza de la encomienda;

- f) Peso bruto de la encomienda o cantidad expresada en otras formas;
- g) Fletes;
- h) Condiciones del Transporte;
- i) Una declaración de que el transporte está sujeto a la presente Decisión;
- j) Valor declarado de la encomienda.

Artículo 29.— El manifiesto de encomienda deberá contener las siguientes informaciones:

- a) Denominación o razón social del transportador;
- b) Identificación del vehículo (No. de Placa y Nacionalidad);
- c) Nombre de los miembros de la tripulación y número de las licencias de los conductores;
- d) Lugares de embarque y descarga;
- e) Nombre del remitente y del destinatario;
- f) Números de las guías de encomienda;
- g) Número y clase de bultos;
- h) Descripción de las encomiendas;
- i) Peso bruto en kilos o volúmenes en decímetros cúbicos;
- j) Fecha de emisión; y
- k) Firma del transportador.

Artículo 30.— El manifiesto de encomienda deberá ser emitido en seis ejemplares con la siguiente destinación: uno para las autoridades fiscales del País Miembro exportador; dos para las autoridades fiscales del País Miembro importador; uno para cada autoridad de control del transporte internacional; y uno para el transportador.

El modelo del manifiesto de encomienda se encuentra en el Anexo II.

Artículo 31.— Toda carga transportada deberá estar cubierta por un conocimiento de embarque y por el manifiesto de carga.

Artículo 32.— En el caso de Vehículos arrendados, la emisión del conocimiento de embarque, del manifiesto de carga, será hecha por el transportador autorizado.

Artículo 33.— El conocimiento de embarque deberá ser emitido, como máximo en cinco ejemplares con la siguiente destinación:

- El original negociable para el remitente;
- Una copia no negociable para el remitente;

Una copia no negociable para el transportador;

Una copia no negociable para la autoridad competente del País Miembro exportador, y

Una copia no negociable para la autoridad competente del País Miembro Importador.

Artículo 34.— El original y las copias del conocimiento de embarque deberán ser firmados por el transportador y por el remitente.

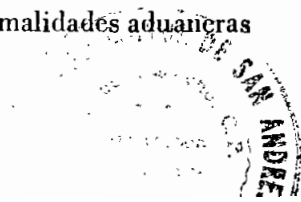
Artículo 35.— Cuando la carga que se transporte corresponda a diferentes mercaderías o diferentes lotes, se podrá emitir tantos conocimientos de embarque como diferentes mercaderías o lotes existan.

Artículo 36.— El conocimiento de embarque debe contener las siguientes indicaciones básicas:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportador;
- b) Nombre y dirección del remitente;
- c) Lugar y fecha de embarque de la carga y lugar previsto para su entrega;
- d) Nombre y dirección del destinatario;
- e) Cantidad y clase de bultos, marcas y números;
- f) La denominación corriente de la naturaleza de la carga y en caso de carga peligrosa, su descripción usualmente empleada;
- g) Peso bruto de la carga o la cantidad expresada en otra forma;
- h) Fletes y gastos suplementarios, indicados separadamente;
- i) Una declaración de que el transporte está sujeto a la presente Decisión.
- j) Valor declarado de la carga.

Artículo 37.— En el conocimiento de embarque constarán, además, las siguientes indicaciones, en caso de ser necesarias;

- a) Declaración de si el trasbordo es o no permitido;
- b) Los gastos que el remitente toma a su cargo;
- c) El monto del reembolso por percibir en el momento de la entrega de la carga al destinatario, cuando sea procedente;
- d) Las instrucciones del remitente al transportador en lo referente al seguro de la carga.
- e) El plazo convenido dentro del cual debe efectuarse el transporte;
- f) Lista de los documentos entregados al transportador; y
- g) Las instrucciones al transportador para el cumplimiento de las formalidades aduaneras



y otras;

Artículo 38.— El transportador y el remitente, de común acuerdo, pueden agregar al conocimiento de embarque, cualquier otra indicación que crean conveniente.

Artículo 39.— Al recibir la carga, el transportador tendrá que verificar:

- a). La cantidad de los bultos, sus marcas y números;
- b) La condición aparente del estado en que se encuentre; y
- c) El peso bruto o volumen de la carga, en los casos en que sea precedente.

Artículo 40.— El transportador podrá dejar constancia en el conocimiento de embarque de las observaciones que crea conveniente en relación con las condiciones previstas en el artículo anterior. Estas observaciones comprometerán al remitente si éste las ha aceptado en el conocimiento de embarque.

Artículo 41.— El remitente podrá exigir la verificación del contenido de los bultos, en cuyo caso el transportador requerirá el pago de los gastos de verificación. El resultado de estas verificaciones deberá constar en el conocimiento de embarque.

Artículo 42.— El manifiesto de carga deberá contener las siguientes informaciones:

- a) Denominación o razón social del transportador;
- b) Identificación del vehículo (No. de placa y nacionalidad)
- c) Nombre de los miembros de la tripulación o número de las licencias de los conductores.
- d) Lugares de embarque y descarga;
- e) Nombres y remitente y del destinatario;
- f) Número de los conocimientos de embarque;
- g) Marcas y números de identificación de la carga;
- h) Número y clase de bultos;
- i) Descripción de la carga;
- j) Peso bruto en kilos o volumen en metros cúbicos;
- k) Fecha de emisión; y
- l) Firma del transportador.

Artículo 43.— El manifiesto de carga deberá ser emitido en seis ejemplares con la siguiente destinación:

Una para autoridades fiscales del País Miembro exportador;
Dos para autoridades fiscales del País Miembro importador;
Una para cada autoridad de control del transporte internacional; y
Una para el transportador.

El modelo del manifiesto de carga se encuentra en el Anexo II.

Artículo 44.— Para el cumplimiento de las formalidades aduaneras u otras, el remitente deberá entregar al transportador la documentación y datos necesarios a tales efectos, siendo además responsable frente a él de los perjuicios que pudieren resultar de la falta, insuficiencia o irregularidad de la documentación y de los datos mencionados, salvo en caso de descuido o negligencia por parte del transportador.

Artículo 45.— El transportador será responsable de las consecuencias que acarree la pérdida del conocimiento de embarque y de la documentación de la carga, en el caso de que estén en su poder, o de su uso indebido.

Artículo 46.— El remitente tendrá el derecho de solicitar al transportador que modifique el lugar previsto para la entrega o cambie el nombre del destinatario mientras conserve en su poder el original del conocimiento de embarque. Los eventuales gastos originados de nuevas instrucciones al transportador serán de cuenta del remitente.

Artículo 47.— El transportador será responsable de la pérdida total o parcial de la carga y de los daños producidos desde el momento en que recibe la carga hasta aquel en que la entrega al destinatario, a las autoridades de aduana si estas lo exigieren o, al remitente según lo previsto en el artículo 46. Asimismo será responsable de las eventuales demoras en su entrega.

Artículo 48.— El transportador quedará exento de la responsabilidad a que se refiere el artículo anterior si la pérdida, daño o demora se debiese a:

- a) Falta o descuido por parte de la persona autorizada para disponer de la carga o a una orden errónea de dicha persona;
- b) Defecto inherente a la carga;

c) Fuerza mayor o caso fortuito;

d) Lo previsto en el artículo 40.

Artículo 49.— Corresponderá al transportador probar que la pérdida, avería o retraso han sido causados por uno de los hechos previstos en el artículo anterior.

Artículo 50.— A fin de quedar exento de responsabilidad, el transportador no podrá alegar desperfecto del vehículo empleado en el transporte, ni errores por parte de la persona a quien ha arrendado un vehículo o de subordinados de esta última.

Artículo 51.— El destinatario tiene derecho a disponer de la carga desde el momento en que presente al transportador el ejemplar original del conocimiento de embarque.

Artículo 52.— En el caso de nuevas instrucciones dadas al transportador por el destinatario, éstas deberán constar en el original del conocimiento de embarque y no podrán emitirse en forma que implique fraccionamiento de la carga cubierta por un mismo conocimiento de embarque. Los eventuales gastos originados por las nuevas instrucciones serán de cuenta del destinatario.

Artículo 53.— El Transportador que no haya ejecutado las instrucciones recibidas o que las haya cumplido sin exigir la presentación del ejemplar original del conocimiento de embarque, será responsable de cualquier daño o pérdida causado por este hecho, frente a la persona con derecho a disponer de la carga.

Artículo 54.— Si el destinatario rechaza la carga, se deberá dejar constancia de ello en el conocimiento de embarque y en ese caso el remitente tendrá derecho a disponer de ella, previo cumplimiento de las disposiciones legales pertinentes.

Artículo 55.— En el caso previsto en el Artículo 54, el transportador desembarcará la carga, asumiendo su custodia y comunicándolo inmediatamente al remitente. Los gastos correspondientes de estas operaciones serán por cuenta del remitente o del destinatario según el caso.

Artículo 56.— En el caso del artículo anterior, el transportador podrá realizar la venta de la

carga, cuando su naturaleza percedera lo justifique o cuando los gastos de custodia sean o pasen a ser mayores que el valor de la carga.

Artículo 57.-- Si dentro de un plazo de 30 días contados a partir de la fecha del desembarque de la carga, ésta no es retirada por el destinatario, o por el remitente, en el caso previsto en el artículo 55, y el transportador no recibe instrucciones en contrario, el transportador podrá proceder a su venta;

Artículo 58.-- El producto de la venta prevista en los artículos 56 y 57 deberá ponerse a disposición de la persona con derecho sobre la carga, después de deducidos los gastos efectuados en su custodia y venta. Si estos gastos fueren superiores al producto de la venta, el transportador tendrá derecho al pago de la diferencia.

Artículo 59.-- En los casos de venta de la carga provista en los artículos 56 y 57 deberá seguirse el procedimiento señalado por las disposiciones legales del País Miembro donde se encuentre la carga.

Artículo 60.-- Si el transportador no entregare la carga dentro de los treinta días siguientes a la expiración del plazo convenido en el conocimiento de embarque será responsable del incumplimiento del contrato de transporte.

Artículo 61.-- Cuando varios transportadores intervengan sucesivamente en la ejecución de un mismo contrato de transporte se observarán las siguientes reglas:

- i) El primero y el último serán solidariamente responsables del cumplimiento del contrato en su integridad, como si cada uno de ellos lo hubiere ejecutado;
- ii) Cada uno de los transportadores intermediarios será responsable de los daños ocurridos durante el recorrido a su cuidado, sin perjuicio de lo previsto en la regla anterior.
- iii) Cualquiera de los transportadores que indemice el daño de que sea responsable otro transportador, se subrogará en las secciones que contra éste existan por causa de tal daño, y
- iv) Si no pudiere determinarse el trayecto en el cual hayan ocurrido los daños, el transportador que los pague tendrá acción contra cada uno de los transportadores obligados al pago, en proporción al recorrido a cargo de cada cual y la cuota correspondiente

al transportador insolvente se repartirá entre los responsables y en la misma proporción.

Artículo 62.— El transportador que recibe la carga del transportador anterior deberá dejar constancia de dicha recepción en el ejemplar no negociable del conocimiento de embarque indicando, además su nombre y la dirección y fecha en que la carga le fue entregada. En caso necesario, se hará constar en el mismo ejemplar y en el que queda en su poder, las reservas a que se refieren los artículos 40 y 41.

CAPITULO III ASPECTOS ADUANEROS

Artículo 63.— Los vehículos empleados en el transporte internacional por carretera deberán ser inscritos en un registro especial que llevarán las autoridades aduaneras del país del domicilio principal del transportador y del resto de los Países Miembros entre los cuales se realice el transporte previa presentación de la autorización que habilita al transportador y los correspondientes permisos de prestación de servicios.

En la inscripción mencionada constará:

- 1) Denominación o razón social y domicilio del transportador autorizado,
- 2) Marca, modelo, número de motor y de serie, número de las placas de identificación; descripción de las características de los vehículos, así como de los enseres, equipos y repuestos necesarios para la operación y seguridad del vehículo;
- 3) Rutas autorizadas, y
- 4) Garantías o seguro con vencimiento al 31 de diciembre de cada año, que asegure el cobro de los derechos e impuestos a la importación para el caso de que el vehículo no retornare al País Miembro de procedencia.

Artículo 64.— Los Países Miembros comunicarán a las autoridades aduaneras de los demás Países Miembros entre los cuales se verifique el transporte, todas las inscripciones o modificaciones que se produzcan en el registro a que alude el artículo anterior.

Artículo 65.— Cumplidos los requisitos indicados en el artículo anterior las autoridades de aduana de los Países Miembros entre los cuales se realiza el transporte expedirán, para cada

vehículo, una libreta o certificado que los habilite, según el caso, para su exportación temporal o para los efectos de su internación temporal y autorización para circular.

Estas libretas serán extendidas de acuerdo al modelo que figura en el Anexo II, y tendrá validez hasta el 31 de diciembre de cada año, prorrogables por períodos anuales. Para solicitar la prórroga será necesario, previamente, renovar la garantía o seguro a que se refiere el numeral 4) del artículo 63.

Artículo 66.— Los vehículos podrán permanecer en cada país, internados temporalmente, por un plazo que no exceda de 60 días. Para estos efectos las dependencias aduaneras deberán llevar un registro de control de las entradas y salidas de los vehículos.

Las autoridades aduaneras de cada País Miembro podrán autorizar prórrogas de la internación temporal en casos de fuerza mayor.

Artículo 67.— Los vehículos deberán retornar al País Miembro de procedencia con las mismas características con que salieron, salvo el desgaste natural debido al uso.

Artículo 68.— La nacionalización de la carga que llegue a una aduana fronteriza debe realizarse de conformidad con el siguiente procedimiento:

- 1) Se revisará la documentación y se verificará y despachará la carga de acuerdo con las disposiciones que rijan en cada País Miembro. La documentación correspondiente podrá ser presentada con anterioridad a la llegada del vehículo;
- 2) La verificación y despacho podrán efectuarse sobre el vehículo o al costado del mismo.
- 3) Cuando la carga sea transportada en contenedores, remolques, semirremolques o furgones, cerrados y precintados la nacionalización de las cargas transportadas en estas condiciones podrán efectuarse de acuerdo con lo estipulado en el artículo 69, y
- 4) Si no es posible la verificación y despacho de la carga sobre o al costado del vehículo o si la solicitan los interesados, se descargará la carga y se entregará en la forma usual a la aduana para su despacho posterior, de acuerdo con los procedimientos generales.

Artículo 69.— En el caso del transporte de carga en contenedores, furgones, remolques y

semiremolques de carrocería de carga cerrada, los Países Miembros adoptarán las siguientes medidas:

- 1) La aduana del País Miembro del origen de la carga certificará en el manifiesto de carga su conformidad respecto a la carga embarcada y sellará o precintará dichos contenedores o vehículos.
- 2) Las aduanas de fronteras se limitarán al examen de los sellos y precintos colocados por la aduana de origen, si los encuentran intactos, permitirán que los vehículos sigan a su destino, sin perjuicio de que pongan sus propios sellos y precintos si lo juzgan necesario.
- 3) La nacionalización de la carga se llevará a efecto en la aduana del lugar de destino.

Artículo 70.— Se permitirá importaciones fraccionadas siempre que las cargas estén amparadas por una misma documentación comercial y de transporte, correspondan a una misma especie y calidad y se haya efectuado el pago de los derechos e impuestos a la importación por la totalidad de la carga.

Artículo 71.— En caso de controversias relativas al aforo de la carga no se paralizará el transporte. Para tal efecto se utilizarán procedimientos tales como los pagos de depósito de los gravámenes de importación, la extracción de muestras, exhibición de catálogos o cualquier otra referencia a prueba legal aduanera conforme a lo que disponen las legislaciones nacionales. Se exceptuará de este procedimiento los casos de controversia que impliquen imposibilidad legal de importación.

Artículo 72.— En los casos de tránsito para terceros países, el control de las cargas en la aduana de entrada se efectuará en forma rápida y simplificada, verificándose a la vista del documento presentado por el interesado, la naturaleza y estado de los embalajes, así como las marcas, números y cantidad de bultos. Además, cuando los vehículos utilizados para el transporte de las cargas ofrezcan total garantía de seguridad, los funcionarios aduaneros se limitarán a verificar la naturaleza de los vehículos y las indicaciones (número de motor y de serie; placa, matrícula u otros datos) que permiten identificarlos. En este último caso, si los sellos colocados por la aduana del País Miembro de procedencia se presentan intactos y los vehículos no ofrecen indicios de haber sido violados, la aduana de entrada podrá



autorizar su ingreso al territorio sin mayores trámites para continuar viaje a su destino, sin perjuicio de colocar, si lo estima conveniente, sus propios sellos. El control de las cargas en la aduana de salida se efectuará en forma rápida y simplificada, aplicando en lo que sea pertinente, las normas señaladas en el párrafo anterior.

Artículo 75.— Se limitará la utilización de escoltas aduaneros a los casos en que sea indispensable exigirlo.

Artículo 74.— El monto de la garantía para asegurar el pago de los derechos o impuestos a la importación de las cargas, eventualmente exigibles, no excederá del monto de dichos gravámenes, más un porcentaje fijado de común acuerdo por los Países Miembros para cubrir el pago de las multas o sanciones que pudieren aplicarse. Serán exigidas solamente garantías de tipo personal o cauciones reales que no signifiquen la inmovilización de capitales elevados o la retención de los mismos por períodos prolongados.

Artículo 75.— En el caso de cargas en tránsito aduanero, los Países Miembros no exigirán garantías para asegurar el pago de derechos o impuestos de importación.

CAPITULO IV ASPECTOS MIGRATORIOS

Artículo 76.— Los conductores y miembros de la tripulación del vehículo de transporte internacional por carretera podrán ingresar temporalmente al territorio de cualquiera de los otros Países Miembros en los términos de la presente Decisión.

Artículo 77.— El transporte deberá proveer a los conductores y a los miembros de la tripulación del vehículo de documentos de identificación, por duplicado, cuyo modelo consta en el Anexo II y será responsable de su contenido y de la exactitud de sus datos.

Artículo 78.— Las autoridades migratorias de cada uno de los Países Miembros verificarán el ingreso de los conductores y miembros de la tripulación del vehículo. Consignarán un sello en el respectivo documento individual de identificación cada vez que su titular ingrese o egrese del País Miembro. El sello deberá establecer:

- a) El carácter o calificación del ingreso como conductor o miembros de tripulación;
- b) Fecha de ingreso o salida; y
- c) Período de permanencia temporal autorizado.

Artículo 79.- Las autoridades migratorias de cada País Miembro podrán autorizar el ingreso y permanencia de los conductores y miembros de tripulación por el plazo que permanezca el respectivo vehículo en el que viajan, no pudiendo exceder dicho plazo de 60 (sesenta) días a partir de su ingreso.

Artículo 80.- Las autoridades migratorias de cada país Miembro podrán autorizar prórrogas de permanencia temporal en casos de fuerza mayor, por períodos que no excedan de 30 (treinta) días.

Artículo 81.- Los transportadores serán responsables de los gastos que demandan los procedimientos necesarios para expulsar o hacer volver al País Miembro de su procedencia a los conductores y miembros de tripulación de sus vehículos.

BIBLIOGRAFIA

- 1.- *Edgar Camacho Omiste:* "Bolivia y la Integración Andina" – Segunda Edición Actualizada.– Editorial Los Amigos del Libro.– La Paz –Cochabamba-Bolivia, 1981.
- 2.- *Jaime Prudencio Cosío* "Curso de Derecho Internacional Privado" Segunda Edición, Librería Editorial Juventud, La Paz-Bolivia, 1982.
- 3.- *Jaime Prudencio Cosío* "Tratados de Derecho Internacional Privado".– Librería Editorial Juventud.– La Paz, 1972.
4. *Departamento de Información Pública* *A B C de las Naciones Unidas, .– Naciones Unidas, Nueva York 1981.*
5. *Secretaría de Integración* *Análisis Comparativo ALALC*
- 6.- *ALADI* *La Problemática del Transporte desde el punto de vista de los procesos de Integración.– Sec/ Estudio 8/ Julio de 1983*
- 7.- *Junta del Acuerdo de Cartagena* *Codificación del Acuerdo de Cartagena, Decisión 147.*
- 8.- *Organización de las Naciones Unidas* *Guía Básica de la Comisión y de su Secretaría (Cepal) Julio 1966.*
9. *CEPAL* *Comisión Económica para América Latina, Hechos Cepal / 05, Hechos Cepal / 04 Abril 1977.*
10. *Servando Serrano Torrico* *Constitución Política del Estado.– Ed. Serrano Ltda. Calle Castel Quiroga E-1887 (San Pedro) - Cochabamba-Bolivia.*
11. *Franz Rojas Aguilar* *Código de Comercio.– Editorial "Los Amigos del Libro".– La Paz - Cochabamba 1979.*
- 12.- *Gaceta Oficial de Bolivia* *Código Civil. - Industrias Offset Color S.r.L La Paz - Bolivia, 1975.*