



Secretaría General

ALADI/SEC/Estudio 156
22 de abril de 2003

RELEVAMIENTO CONSOLIDADO COMPARATIVO
DE LAS NORMAS VIGENTES Y LOS COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL
TRANSPORTE POR CARRETERA REGIONAL DE CARGAS Y PASAJEROS

Tabla de Contenido

INTRODUCCIÓN	5
RESUMEN EJECUTIVO	7
CAPITULO 1 COINCIDENCIAS Y DIVERGENCIAS EN LOS PRINCIPIOS GENERALES RECOGIDOS EN LAS NORMAS VIGENTES SOBRE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS Y PERSONAS EN LA CAN, CONO SUR Y MERCOSUR	9
CAPÍTULO 2 COINCIDENCIAS Y DIVERGENCIAS DE LOS TEMAS BÁSICOS RECOGIDOS EN LAS NORMAS VIGENTES SOBRE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS Y PERSONAS EN LA CAN, CONO SUR Y MERCOSUR	15
CAPÍTULO 3 PRINCIPIOS CONTENIDOS EN NORMAS INTERNACIONALES QUE RESPONDEN AL INTERÉS REGIONAL	35
CAPÍTULO 4 PRINCIPALES RESTRICCIONES Y DISFUNCIONES QUE IMPIDEN UN CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LA ARTICULACIÓN DE LOS ACUERDOS VIGENTES EN MATERIA DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE LA REGIÓN	37
ANEXO 1	39
ANEXO 2	40
ANEXO 3	41

INTRODUCCIÓN

Generalidades

El presente trabajo está comprendido en el punto V.6. del Programa de Actividades de la ALADI para el presente año 2003. Su objetivo es poner a disposición de los países un consolidado comparativo de las principales normas actualmente vigentes en el transporte por carretera regional de cargas y pasajeros, tomando en cuenta, en especial, las de la Comunidad Andina y el Cono Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay). El trabajo se elaboró exclusivamente sobre las normas vigentes, es decir, aquellas que están en condiciones de ser aplicadas por las autoridades nacionales.

Antecedentes

El 23 de mayo del año 2002, se celebró un Seminario Taller de Expertos Gubernamentales para debatir sobre las propuestas formuladas en el documento “Proyecto de Armonización de Normas de Transporte Terrestre en América del Sur”. El importante nivel de asistencia y de jerarquías, evidenció la importancia que se le adjudica al tema y la necesidad de trabajar sobre el mismo.

En base a las conclusiones de los Estudios 137 y 140 publicados por esta Secretaría General¹, el intercambio de ideas se focalizó sobre la armonización de las normas existentes o la generación de una nueva norma regional para el sector y en tal sentido, los expertos sugirieron a la Secretaría General la elaboración de un consolidado comparativo de las normas actualmente vigentes en el transporte por carretera de cargas y pasajeros de la región, entendiéndose por tal, un documento que en forma de cuadro analítico, refleje en forma resumida y sistemática los principios y temas, las normas que los contemplan y los grados de convergencias y divergencias en cada uno de ellos.

Asimismo, se sugirió que el mencionado compendio comprenda el espectro más amplio posible de normas vigentes en los países de la región que guarden relación directa con las políticas de integración en materia de transporte por carretera y, además, que identifique las principales restricciones que impidieron el correcto funcionamiento de la articulación de los acuerdos vigentes, oportunamente aprobada por los Ministros de América del Sur en el año 1998.

¹ ALADI/SEC/Estudio 140 “PROGRAMA DE ACCIONES CONCRETAS SOBRETRANSPORTE PARA AMÉRICA DEL SUR(DITIAS II) y ALADI/SEC/Estudio 137 “PROYECTO DE ARMONIZACIÓN DE NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE EN AMÉRICA DEL SUR”.

Estructura

En mérito a lo anterior, la Secretaría General procedió a recopilar y sistematizar la normativa internacional vinculada al transporte por carretera vigente en los países de la región y dividió el trabajo con el siguiente esquema:

- Capítulo 1 incluye un cuadro comparativo de principios generales recogidos en las normas vigentes sobre transporte por carretera de cargas y personas en la Comunidad Andina, Cono Sur y MERCOSUR, indicando las coincidencias y divergencias.
- Capítulo 2 incluye un cuadro comparativo de temas básicos abordados por las normas vigentes sobre transporte por carretera de cargas y personas en la Comunidad Andina, Cono Sur y MERCOSUR, indicando las coincidencias y divergencias.
- Capítulo 3 resume los principios contenidos en las normas internacionales que responden al interés regional.
- Capítulo 4 contiene las principales restricciones y disfunciones que han impedido un correcto funcionamiento de la articulación de los acuerdos vigentes en materia de transporte por carretera de la región.

RESUMEN EJECUTIVO

1.- La conclusión fundamental es que desde una interpretación literal del contenido y alcance de las normas analizadas, **no** existen impedimentos de clase alguna para desarrollar trabajos tendientes a elaborar una norma única que regule el transporte internacional por carretera de América del Sur.

2.- Capítulo I.- Principios generales recogidos por las principales normas de la región.

Respecto a este tema, el consolidado demuestra que la actual situación se caracteriza por:

A.- Un **importante nivel de coincidencia** en principios fundamentales importantes, tales como empresarización, presencia comercial, reconocimiento de actos de autoridades extranjeras, territorialidad de la ley, transparencia y uniformización, los cuales están incorporados a texto expreso en las principales normas de la región con un tratamiento compatible.

B.- Una importante cantidad de principios fundamentales importantes, tales como libertad de operación, libre competencia, nación más favorecida y no discriminación, que están incorporados a texto expreso en una de las normas, lo cual **no implica** que las normas en las que no lo están, contengan un espíritu contrario a los mismos.

C.- Un **nivel de divergencia** en principios fundamentales importantes, tales como acceso al mercado, continuidad, reciprocidad y trato nacional, cuya intensidad **no** resulta ser un obstáculo considerable si existiera voluntad de los países para avanzar en trabajos tendientes a lograr una norma regional común.

3.- Capítulo II.- Temas básicos recogidos por las principales normas de la región.

Respecto a este tema, el consolidado demuestra que la actual situación se caracteriza por:

A.- Un **importante nivel de coincidencia** en el tratamiento de la mayoría de los temas que abordan las principales normas de la región. Esa coincidencia se constata en los siguientes temas: acceso a la profesión, ámbito de aplicación y definiciones, aspectos aduaneros y de seguros, cabotaje, prescripción, competencia y jurisdicción, control de frontera, transportistas autónomos (fleteros), habilitación de rutas, pasos de frontera y empresas y vehículos, documentación que materializa la operación de transporte, normas técnicas y sus procedimientos de control, transporte propio, permisos, responsabilidad del remitente y del transportista, tránsito aduanero internacional, órganos nacionales competentes y mecanismo permanente de evaluación de las normas.

B.- Una cantidad de temas importantes que están comprendidos expresamente en el texto de una de las normas analizadas, lo cual **no implica** que las normas que expresamente no los tratan, contengan un espíritu contrario a su consideración y en términos similares. Los temas detectados en esta situación son los siguientes: capacitación, cargas especiales y peligrosas, comunicaciones, naturaleza del servicio de transporte, statu quo, tránsito y transporte fronterizo, tripulación y registro de transportistas y vehículos.

C.- Un **importante nivel de divergencia** en temas trascendentes, con la particularidad que el grado de intensidad de tales divergencias no es similar. Se detectaron tres franjas de intensidad en las divergencias anotadas: a) de escasa intensidad, la cual se registró en los temas aspectos migratorios, bilateralidad, ocasionalidad, tránsito y seguridad vial; b) de mediana intensidad, la cual se registró en los temas contrato de transporte e infracciones y sanciones; c) y de gran intensidad, la cual se registró en los temas operacionalidad, libre tránsito, tarifas, transbordos y tributación.

4.- Capítulo III.- Principios en normas internacionales que responden al interés regional.

Respecto a este tema, el consolidado estableció la mayor intensidad de divergencia.

En primer lugar, porque hay principios fundamentales que no han sido recogidos por las normas regionales vigentes en materia de transporte internacional por carretera: el principio de buena fe, el de cumplimiento de los tratados y el de trato diferencial.

En segundo lugar porque aquellos principios fundamentales que fueron recogidos por las normas, tienen un alcance y contenido con un importante grado de divergencia.

5.- Capítulo IV.- Restricciones y disfunciones que impidieron la armonización.

Los antecedentes que se exponen evidencian que el tema siempre se manejó circunscribiéndolo a tomar una decisión entre armonizar dos sistemas existentes y vigentes o que uno prevalezca sobre el otro. Se considera que existe una tercera opción, cual es la elaboración de una norma común para el continente, y que en función al resultado que logra establecer este trabajo, se está en condiciones favorables para emprender esa tarea en forma inmediata.

CAPITULO 1

COINCIDENCIAS Y DIVERGENCIAS EN LOS PRINCIPIOS GENERALES RECOGIDOS EN LAS NORMAS VIGENTES SOBRE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS Y PERSONAS EN LA CAN, CONO SUR Y MERCOSUR

PRINCIPIOS	COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES BOLIVIA-COLOMBIA-ECUADOR- PERÚ-VENEZUELA	MERCADO COMÚN DEL SUR ARGENTINA -BRASIL-PARAGUAY-URUGUAY (BOLIVIA - CHILE)	CONO SUR ARGENTINA -BOLIVIA-BRASIL-CHILE- PARAGUAY-PERÚ-URUGUAY
<p>ACCESO AL MERCADO</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS</u>: libre acceso al mercado de transporte de los países signatarios.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR</u>: acceso restringido a tráficos bilaterales o en tránsito por un tercer país.</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 2.-</u> La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 7.-</u> Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráficos: a) Entre dos Países Miembros limítrofes; b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros; c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte; d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte, y; e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países. En los tráficos señalados en los literales c), d) y e), son aplicables las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 13.-</u> Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 2.-</u> La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 7.-</u> Para el transporte internacional de pasajeros por carretera, se establecen los siguientes tráficos: a) entre ciudades de dos Países Miembros limítrofes; b) entre ciudades de dos Países Miembros con tránsito por uno o más Países Miembros; c) entre ciudades de dos o más Países Miembros.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 8.-</u> Durante el transporte internacional los transportistas autorizados podrán recoger o dejar pasajeros cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario, ubicadas en diferentes Países Miembros. Para poder recoger o dejar pasajeros de viaje</p>	<p><u>ATIT.- Artículo 1.-</u> Los términos de este Acuerdo se aplicarán al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 19.-</u> A los efectos del presente Capítulo, se entiende por: 1) Transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común, el tráfico realizado entre dos países signatarios limítrofes. 2) Transporte terrestre con tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios, el realizado entre dos países signatarios con tránsito por terceros países signatarios, sin efectos en éstos tráfico local alguno, permitiéndose solamente las operaciones de transbordo en estaciones de transferencias expresamente autorizadas por los países signatarios. 3) Transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios, el realizado por un país signatario con destino a otro que no sea signatarios del Acuerdo, con tránsito por terceros países signatarios, con la misma modalidad que la definida en el párrafo 2 del presente artículo. 7) Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en formar regular u ocasional, entre dos o más países. 8) Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 20.-</u> Para establecer servicios de transporte internacional por carretera y sus modalidades, deberá mediar un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgarán los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, independientemente entre las empresas de pasajeros y las de carga.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 21.-</u> Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias,</p>	

	<p>internacional en los Países Miembros distintos del de origen del transportista autorizado, éste debe haber obtenido en tales países Permiso Complementario de Prestación de Servicios. Lo establecido en el presente artículo, también es aplicable al transporte de encomiendas y paquetes postales.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 13.- Los transportistas autorizados podrán realizar, en forma complementaria, transporte internacional de encomiendas y paquetes postales. Este servicio será prestado sólo en vehículos habilitados y registrados.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 16.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso Complementario de Prestación de Servicios, el derecho a establecer oficinas o sucursales, así como a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 25.- Inciso 2 – No se considera transporte internacional de pasajeros por carretera, el transporte que se realice por tramos nacionales.</p>		<p>términos de validez y condiciones de estos permisos serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo.</p> <p>ATIT.- Artículo 29.- Inciso 1 - El tráfico de pasajeros y cargas entre los países signatarios se distribuirá mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.</p>
<p>CONTINUIDAD</p> <p>PAÍSES ANDINOS: permite quiebre de continuidad. PAÍSES CONO SUR: prohíbe quiebre de continuidad.</p>	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación: a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semiremolque, o; b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías. El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC.</p>		<p>ATIT.- Artículo 11.- Inciso 2 – Los países signatarios promoverán la adopción de un sistema de nacionalización en destino de las mercancías transportadas en unidades susceptibles de ser precintadas.</p> <p>PROTOCOLO ADICIONAL AL ATIT.- Artículo 3.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: A.- De pasajeros y carga: 4) efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.</p>
<p>EMPRESARIACIÓN</p>	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 20.- Inciso 1 – Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 213.- A los efectos de la presente Decisión y, en particular, en lo relativo a la habilitación, registro, autorización, responsabilidad y garantías, las cooperativas serán consideradas como una unidad empresarial, independientemente del estatus legal que corresponda a cada uno de sus miembros individualmente considerados y de la propiedad de sus vehículos.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 23.- Inciso 1 - Para solicitar el Permiso Originario y Complementario de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 53.- Antes de expedir el Permiso Originario de Prestación de Servicios, el organismo nacional competente del País Miembro respectivo evaluará los antecedentes y la capacidad del transportista.</p>		<p>ATIT.- Artículo 2.- El transporte internacional de pasajeros o carga, solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas en los términos de este Acuerdo y sus Anexos.</p> <p>ATIT.- Artículo 19.- 7) Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países. 8) Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.</p> <p>ATIT.- Artículo 22.- Inciso 1 – Los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio real en su territorio.</p>
<p>LIBERTAD DE OPERACIÓN</p>	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 3.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida.</p>		

LIBRE COMPETENCIA	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 85.-</u> El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 46.-</u> Inciso 2 - En todo caso, dicha asignación no deberá favorecer posiciones monopólicas, oligopólicas o de dominio de mercado.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículos 157.-</u> Los transportistas autorizados ofrecerán el servicio de transporte internacional bajo condiciones de libre y equitativa competencia. Asimismo, ofertarán libremente sus tarifas.</p>		
NACIÓN MÁS FAVORECIDA	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 16.-</u> Inciso 1 - Los Países Miembros otorgarán al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado permiso de prestación de servicios, un tratamiento no menos favorable que aquél que, en circunstancias similares, concedan a los transportistas de un tercer país.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 19.-</u> Inciso 1 - Los Países Miembros otorgarán al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso Complementario de Prestación de Servicios, un tratamiento no menos favorable que aquél que, en circunstancias similares, concedan a los transportistas de un tercer país.</p>		
NO DISCRIMINACIÓN	<p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 21.-</u> Inciso 2 - Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.</p>		
PRESENCIA COMERCIAL	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 27.-</u> El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicios de transporte internacional.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 29.-</u> El transportista autorizado y su representante legal, en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 33.-</u> El transportista autorizado deberá contar permanentemente, en las ciudades de origen, itinerario y destino de sus rutas asignadas, con instalaciones, públicas o privadas, para la atención de los pasajeros y el despacho y recepción de los vehículos habilitados.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 300.- Artículo 16.-</u> Los transportistas autorizados están obligados a tener permanentemente representante legal, tanto en el País Miembro que le haya otorgado Certificado de Idoneidad, así como en cada uno de los que le hayan otorgado Permiso de Prestación de Servicios. En estos últimos, será suficiente la designación de un representante legal, persona natural o jurídica con poder notarial otorgado por escritura pública, con plenas facultades para representar al transportista en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 300.- Artículo 18.-</u> El transportista autorizado no podrá realizar operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera en el territorio de un País Miembro donde</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 24.-</u> Literal b - Prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país.</p>

	<p>el nombramiento o poder de representante legal se encuentra caducado, revocado, o por renuncia del mismo.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 300.- Artículo 19.-</u> La constancia del nombramiento o designación de representante legal se acreditará mediante el original o duplicado de su respectivo nombramiento o certificación, debidamente autenticada o legalizada por el funcionario público, persona u organismo encargado de su registro.</p>		
<p>RECIPROCIDAD</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> libre distribución de tráficos.</p> <p><u>PAÍSES COMO SUR:</u> tráficos distribuidos sobre la base de la reciprocidad.</p>	<p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 14.-</u> Para que el transportista autorizado pueda prestar servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera, no será necesario que el País Miembro de tránsito o destino del tráfico que pretende operar haya autorizado a una empresa de su país, para servir el mismo tráfico u otro con destino o en tránsito por el país de origen del transportista. Asimismo, no se podrá condicionar el inicio de la prestación del servicio de transporte, ni impedir su prestación, por el hecho de que un transportista autorizado del otro País Miembro comprendido en el tráfico no haya iniciado o suspenda sus operaciones.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículos 157.-</u> Los transportistas autorizados ofrecerán el servicio de transporte internacional bajo condiciones de libre y equitativa competencia. Asimismo, ofertarán libremente sus tarifas</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 20.-</u> Para establecer servicios de transporte internacional por carretera y sus modalidades, deberá mediar un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgarán los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, independientemente entre las empresas de pasajeros y las de carga.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 29.-</u> Inciso 1 - El tráfico de pasajeros y cargas entre los países signatarios se distribuirá mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.</p>
<p>RECONOCIMIENTO DE ACTOS DE AUTORIDAD EXTRANJERA</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 25.-</u> Las licencias para conducir vehículos automotores otorgadas por un País Miembro que utilicen los conductores en el transporte internacional, serán reconocidas como válidas en los demás Países Miembros por los cuales se transite. La categoría de las licencias deberá corresponder a la clasificación del vehículo habilitado que se conduce.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 29.-</u> La identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y en las unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros por los cuales estos vehículos o unidades transiten.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 37.-</u> El Certificado de idoneidad será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 27.-</u> Las licencias para conducir vehículos automotores, otorgadas por un País Miembro que utilicen los conductores en el transporte internacional, serán reconocidas como válidas en los demás Países Miembros por los cuales se transite.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 61.-</u> Los vehículos y las unidades de carga que han sido habilitados y registrados por el País Miembro de origen del transportista, serán reconocidos como aptos para el transporte internacional.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 9</u> Inciso 1 – Los documentos que habilitan para conducir vehículos, expedidos por un país signatario a los conductores que realicen tráfico regulado por el presente Acuerdo, serán reconocidos como válidos por los demás países signatarios.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 22.-</u> Inciso 2 – Los contratos sociales reconocidos por el Organismo Nacional Competente del país signatario en cuyo territorio está constituida y tiene domicilio real la empresa, serán aceptados por los Organismos Nacionales Competentes de los demás países signatarios.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 31.-</u> Inciso 3 – Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios,</p> <p><u>ATIT.- Artículo 32.-</u> La inspección mecánica de un vehículo practicada en su país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios.</p>

<p>TERRITORIALIDAD DE LA LEY</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 20.-</u> Incisos 2 y 3 – La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas. La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 28.-</u> La circulación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 9.-</u> El transporte internacional que efectúen transportistas de terceros países por el territorio de uno o más Países Miembros, se regirá por las normas nacionales de cada uno de los Países Miembros por los cuales se transite o por lo establecido en los convenios internacionales vigentes.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 23.-</u> Inciso 2 – La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas. La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 30.-</u> La circulación de los vehículos habilitados estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 68.-</u> Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 4.-</u> Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma, salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Acuerdo. Las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 31.-</u> Inciso 3 – Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estos últimos en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 34.-</u> Inciso 1 – Las quejas o denuncias y la aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos acorde a su régimen legal, independientemente de la jurisdicción a que pertenezca la empresa afectada o por cuyo intermedio se hubieren presentado las quejas o denuncias.</p>
<p>TRANSPARENCIA</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 17.-</u> Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y las unidades de carga, así como a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscriptos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 20.-</u> Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales, suscritos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con el transporte internacional de pasajeros por carretera.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 18.-</u> Cuando uno de los países signatarios adopte medidas que afecten al transporte internacional terrestre, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes antes de su entrada en vigencia.</p>

<p>TRATO NACIONAL</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> lo consagra plenamente. <u>PAÍSES CONO SUR:</u> lo consagra supeditado a reciprocidad.</p>	<p><u>DECISION 399.- Artículo 3.-</u> La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 5.-</u> Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas.</p>
<p>UNI FORMI ZACIÓN</p>	<p><u>DECISION 398.- Artículos 162-</u> La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, aprobará mediante Resolución los Reglamentos y los formatos de las autorizaciones y documentos a ser utilizados para el transporte, que sean necesarios para el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Decisión. Asimismo, podrá modificar los formatos y la información que debe consignarse en ellos.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 300.- Artículo 47.-</u> Para el transporte internacional de mercancías por carretera deberán utilizarse los formatos de las autorizaciones, documentos e instructivos consignados en los Apéndices siguientes, los mismos que forman parte integrante de la presente Resolución: a) Apéndice I.- Certificado de Idoneidad y sus Anexos (CI); b) Apéndice II.- Permiso de Prestación de Servicios y sus Anexos I y II (PPS); c) Apéndice III.- Certificado de Habilitación del Vehículo; d) Apéndice IV.- Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera y sus Anexos I y II (PEOTP); e) Apéndice V.- Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera y sus Anexos I y II (PECTP); f) Apéndice VI.- Certificado de Habilitación del Vehículo para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera; g) Apéndice VII.- Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC); h) Apéndice VIII.- Manifiesto de Carga Internacional (MCI); i) Apéndice IX.- Libreta de Tripulante; j) Apéndice X.- Certificado Provisional de Tripulante Terrestre.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 17.-</u>El formato y contenido de los documentos que se requieren para la aplicación del presente Acuerdo, son los que se establecen en los apéndices respectivos. La Comisión</p> <p><u>ATIT.- Artículo 21.-</u> Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias, términos de validez y condiciones de estos permisos, serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 22.-</u> Inciso 4.- La autoridad competente que otorgue el permiso originario extenderá un documento de idoneidad que así lo acredite, según el formulario del Apéndice 1, el cual se extenderá en español y portugués cuando deba ser presentado ante autoridades con distintos idioma oficial.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 28.-</u> Inciso 2. – Se utilizará obligatoriamente un formulario bilingüe que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera con la designación de Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional (CRT). </p>

CAPÍTULO 2

COINCIDENCIAS Y DIVERGENCIAS DE LOS TEMAS BÁSICOS RECOGIDOS EN LAS NORMAS VIGENTES SOBRE TRANSPORTE POR CARRETERA DE CARGAS Y PERSONAS EN LA CAN, CONO SUR Y MERCOSUR

TEMAS	COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES BOLIVIA-COLOMBIA-ECUADOR - PERÚ-VENEZUELA	MERCADO COMÚN DEL SUR ARGENTINA-BRASIL-PARAGUAY -URUGUAY (BOLIVIA-CHILE)	CONO SUR ARGENTINA-BOLIVIA-BRASIL-CHILE-PARAGUAY - PERÚ-URUGUAY
ACCESO A LA PROFESIÓN	<p><u>DECISION 399.- Artículo 18.-</u> Inciso 1 – Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.</p> <p><u>DECISION 399.- Artículo 38.-</u> El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios son intransferibles. En consecuencia, el servicio de transporte internacional no podrá ser prestado por una persona distinta a la señalada en ellos.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 272.- Artículo 1.-</u> El organismo nacional competente de transporte terrestre del país de origen, en aplicación de la Decisión 399 deberá tener en cuenta los siguientes criterios para calificar y mantener la idoneidad del transportista, los mismos que serán acreditados conforme a la legislación nacional del país de origen, a efectos que éste pueda obtener y mantener un Certificado de idoneidad: a) objeto social: en el documento de constitución se precisará que la actividad principal del objeto social de la empresa es la prestación del servicio de transporte nacional e internacional de mercancías por carretera; b) capacidad económica y financiera: contar con la suficiente solvencia económica y financiera para desarrollar su objeto social en forma eficiente y segura; c) infraestructura: contar con instalaciones mínimas propias o ajenas vinculadas a la empresa a través de una relación jurídica contractual, consistentes en bodegas y sistemas de comunicación e informática, que le permita desarrollar el ciclo logístico de carga, descarga, estiba y desestiba, entre otros, para una eficiente prestación del servicio; d) experiencia: tener una trayectoria mínima y comprobada de tres años en la prestación del servicio de transporte de mercancías por carretera en el país de origen, contados a partir de la fecha de constitución de la empresa. Para las empresas que no puedan justificar la indicada experiencia de tres años, deberán demostrar que poseen una estructura organizacional sólida, constituida por personal directivo y operativo apropiado, con conocimiento en transporte internacional por carretera, aduanas, comercio exterior y seguridad vial; e) capacitación: presentación de programas de capacitación para los conductores que el transportista ejecutará; f) revisión y mantenimiento preventivo de la flota y equipos: presentación de programas de revisión y mantenimiento preventivo o de la flota y equipos con que cuenta la empresa.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 272.- Artículo 2.-</u> Al solicitar el certificado de idoneidad en aplicación de la Decisión 399, el transportista acreditará ante el organismo nacional competente de transporte terrestre del país de origen, que posee: a) capacidad de</p>	<p><u>RESOLUCION 58/94 del G.M.C.-</u> "Principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio en el ámbito del MERCOSUR". – 1) Los presente principios generales de acceso a la profesión de transportista para las empresas habilitadas para el transporte internacional terrestre de cargas, regirá a partir de su aprobación por parte del Grupo Mercado Común del MERCOSUR, sin retroactividad a sus efectos. 2) Las autorizaciones deberán ajustar al procedimiento previsto y establecido en el ATIT. 3) Queda expresamente prohibida la transferencia de la autorización, ya sea a título oneroso o gratuito, bajo la forma de compraventa, fusión o transformación de los controles societarios. Se exceptúa la adquisición por el modo de dicha autorización. 4) Para la obtención o renovación de las autorizaciones para realizar transporte internacional terrestre de cargas, las empresas deberá presentar una solicitud que contenga los siguientes requisitos: a) los previstos y enunciados en el ATIT; b) la individualización, ya sea de personas físicas o jurídicas del propietario o integración del Directorio o Administradores de la sociedad; c) copia legalizada (y en su caso traducida) del contrato o estatuto social. Para el caso de empresas unipersonales, su acreditación realizada por Escribano Público; d) copia del poder otorgado por la empresa de transporte al mandatario o representante legal; e) acreditarse fehacientemente la habilitación técnica de la autoridad competente, de los vehículos y equipos declarados por la gestionante. 5) la autorización comprenderá toda la flota de vehículos y equipos declarados y de propiedad (o en arrendamiento mercantil-leasing) de la empresa declarante. 6) la gestionante deberá acreditar la siguiente capacidad mínima: a) ser propietaria de una flota que tenga al menos 80 toneladas de capacidad de transporte o cuenta con 4 unidades o equipos afectados al transporte internacional de cargas; b) poseer una infraestructura compuesta por oficinas en el país de origen, adecuados medios de comunicación y representantes legales en los restantes Estados Parte.</p>	<p><u>ATIT.- Artículo 2.-</u> El transporte internacional de pasajeros o carga solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas en los términos de este Acuerdo y sus Anexos.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 3.-</u> Las empresas serán consideradas bajo jurisdicción del país en que: a) estén legalmente constituidas; b) están radicados y matriculados los vehículos que se utilicen en la prestación de los servicios, y; c) tengan domicilio real de acuerdo a las disposiciones legales del país respectivo.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 19.-</u> 7) Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países. 8) Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 22.-</u> Inciso 1 – Los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio real en su territorio.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 22.-</u> Inciso 3 – Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estarán en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario.</p> <p><u>ATIT.- Artículo 31.-</u> 1) Los vehículos y sus equipos, utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional a que se refiere el presente Acuerdo, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos. 2) Los países signatarios, mediante acuerdos bilaterales, podrán admitir, en el transporte internacional de carga por carretera, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas.</p>

	<p>movilización de carga útil en vehículos propios y tomados en arrendamiento financiero (leasing), acreditada con las copias autenticadas o legalizadas notarialmente de los respectivos contratos; y/o b) capacidad de movilización de carga útil en vehículos vinculados, sean propios o tomados en arrendamiento financiero (leasing) de un tercero, y que el transportista autorizado incorpora a su flota, acreditada con las copias autenticadas o legalizadas notarialmente de los respectivos contratos.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 21.-</u> Inciso 1 - Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de pasajeros por carretera.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 24.-</u> El transportista autorizado deberá mantener operativa una flota no menor de tres vehículos habilitados. El organismo nacional competente que otorga el Permiso Originario de Prestación de Servicios podrá exigir un número mayor de omnibuses o autobuses, teniendo en cuenta las rutas, frecuencias y distancias a ser recorridas.</p>		
<p>ÁMBITO DE APLICACIÓN</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 5.-</u> El transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias. Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional. Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 6.-</u> Las disposiciones de la presente Decisión, así como sus normas complementarias, son también aplicables cuando la tripulación, con los vehículos habilitados y unidades de carga, contenedores y tanques, se trasladen sin mercancías de un País Miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen, luego de haberla concluido.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 12.-</u> Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros Limítrofes.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 5.-</u> El transporte internacional de pasajeros por carretera que se efectúe entre Países Miembros del Acuerdo de Cartagena o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias. Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado deba ser transportado, durante un tramo determinado y sin que se efectúe el transbordo de los pasajeros, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 1.-</u> Los términos de este Acuerdo se aplicarán al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país.</p>

<p>ASPECTOS ADUANEROS</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Capítulo XI.- Artículo 157 y sigtes.-</u> <u>DECISION 398.- Capítulo X.- Artículo 119 y sigtes.-</u></p>	<p><u>RESOLUCIÓN 6/91 del G.M.C.-</u> Considerar válidos los lacres colocados en cada uno de los Estados Parte para operaciones de tránsito aduanero. <u>RESOLUCIÓN 117/94 del G.M.C.-</u> Norma sobre la operación aduanera para el transporte de correspondencia y encomiendas en ómnibus de pasajeros de línea regular habilitados para viajes internacionales. <u>DECISIÓN 25/94 del C.M.C.-</u> Código Aduanero.</p>	<p><u>ATIT.- Anexo I.-</u></p>
<p>ASPECTOS DE SEGUROS</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 30.-</u> Inciso 2 – El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida. <u>DECISIÓN 398.- Artículo 32.-</u> Inciso 2 – El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil y de accidentes personales para los pasajeros, se encuentre vencida. <u>DECISIÓN 398.- Artículo 107.-</u> En todo transporte internacional y durante el viaje, el pasajero deberá estar cubierto por un seguro de accidentes corporales, el cual será previamente contratado por el transportista autorizado. <u>DECISIÓN 398.- Artículo 164.-</u> La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, cuando lo considere necesario, fijará mediante Resolución los riesgos a ser cubiertos y los montos de cobertura de las pólizas de seguro a ser utilizadas en las operaciones de transporte internacional de pasajeros por carretera.</p>	<p><u>RESOLUCIÓN 62/97 del G.M.C.-</u> Condiciones generales del seguro de responsabilidad civil del Operador de Transporte Multimodal en el ámbito del MERCOSUR. Daños a la carga.</p>	<p><u>ATIT.- Artículo 13.-</u> Las empresas de transporte por carretera que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje –acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo a las normas que se establecen en el Anexo “Seguros” del presente Acuerdo.</p>
<p>ASPECTOS MIGRATORIOS</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> legisla sobre tripulación y pasajeros. <u>PAÍSES CONO SUR:</u> legisla sobre tripulación.</p>	<p><u>DECISIÓN 398.- Capítulo XI.-</u> <u>Artículo 133.-</u> La tripulación de los vehículos habilitados para su ingreso, circulación, permanencia y salida de los Países Miembros, solamente necesitará presentar la Libreta de Tripulante Terrestre y su documento nacional de identificación personal. <u>Artículo 134.-</u> La libreta de tripulante terrestre será expedida por el organismo nacional de migración, únicamente a nombre de una persona natural, nacional o extranjera, con visa de residente en el País Miembro en que la solicita, previa petición de un transportista autorizado. Asimismo, podrá ser expedida por los Consules de los países miembros, dando cuenta por escrito de su otorgamiento a la autoridad de migración de su país, remitiendo la documentación presentada por el transportista. <u>Artículo 135.-</u> La libreta de tripulante terrestre tendrá una vigencia de doce meses. Las renovaciones prorrogan su vigencia por iguales períodos. <u>Artículo 136.-</u> El titular de la libreta de tripulante terrestre, cuando se encuentre realizando transporte internacionales y porte la misma, está exento de visa para el ingreso al territorio de los países miembros por los cuales presta el servicio. <u>Artículo 137.-</u> La libreta de tripulante terrestre permite al titular que se encuentra realizando transporte internacional en un país miembro distinto del de su nacionalidad o residencia, una permanencia de treinta días renovables. <u>Artículo 138.-</u> Para el ingreso, tránsito, permanencia y salida, el pasajero deberá cumplir con los requisitos exigidos por cada uno de los países miembros por cuyo territorio se realice el viaje. <u>Artículo 139.-</u> El transportista autorizado elaborará una lista de</p>		<p><u>ATIT.- Anexo II.-</u> <u>Artículo 1.-</u> Todo tripulante de un medio de transporte internacional terrestre, natural, naturalizado o extranjero, residente legal de un país, podrá ingresar en cualquiera de los otros países en esa calidad, sujeto al régimen del presente anexo. <u>Artículo 2.-</u> A los efectos de lo dispuesto en el artículo anterior, queda instituida por el presente Acuerdo la libreta de tripulante terrestre, cuyo moddo con sus instrucciones se integra como apéndice del presente anexo. <u>Artículo 3.-</u> El documento de que trata el artículo anterior, impreso en los idiomas español y portugués, tendrá validez por el término de un año. <u>Artículo 4.-</u> Los países otorgarán exclusivamente a los mencionados en el artículo 1 la libreta de tripulante de que trata el artículo 2, a requerimiento de la empresa autorizada originariamente por el respectivo país. <u>Artículo 5.-</u> Las autoridades migratorias de cada uno de los países verificarán al ingreso y egreso de los tripulantes del medio de transporte, mediante la libreta de tripulante terrestre, registrando la misma y autorizándola con el sello y firma de la autoridad estatal competente de control migratorio en el casillero correspondiente. <u>Artículo 6.-</u> En caso de fuerza mayor y a requerimiento de la empresa transportadora o sus representantes legales, las autoridades estatales competentes de control migratorio de cada país podrán prorrogar la estada por lo plazos que consideren necesarios. <u>Artículo 7.-</u> Vencido el plazo de estada legal autorizado</p>

	<p>pasajeros por cada operación de transporte internacional que realice. La lista de pasajeros será emitida en un original que quedará en poder del transportista autorizado y dos copias por cada país miembro comprendido en la ruta entre origen y destino. Cada una de las copias será entregada, por la tripulación a la autoridad de migración en las fronteras de cada país miembro, a la entrada y salida de los pasajeros.</p> <p><u>Artículo 140.</u>- La lista de pasajeros debe contener la siguiente información: a) denominación o razón social del transportista autorizado; b) identificación del vehículo habilitado; c) fecha de emisión de la lista de pasajeros, así como el país de origen y de destino del viaje; d) nombres, apellidos, nacionalidad, número de documento de identidad y número de la libreta de tripulante terrestre de los miembros de la tripulación en caso de hacerse uso de este documento; e) número correlativo, apellidos y nombres, nacionalidad, clase y número de documento de identidad (pasaporte), profesión u ocupación, origen y destino de los pasajeros; f) firma del transportista autorizado o de su representante o agente.</p> <p><u>Artículo 141.</u>- La Tarjeta Andina de Migración a ser utilizada en el transporte internacional, será impresa por los transportistas autorizados. En su elaboración, se observará el formato establecido en el reglamento respectivo y contendrá la información requerida y el número de serie que al efecto proporcione el organismo nacional de migración del país miembro de origen, tránsito o de destino.</p> <p><u>Artículo 142.</u>- En cada viaje la tripulación distribuirá la tarjeta andina de migración a cada uno de los pasajeros, para su respectivo llenado. Las tarjetas serán presentadas por la tripulación, con los respectivos pasaportes y documentos requeridos, a las autoridades de migración en los cruces de frontera.</p> <p><u>Artículo 143.</u>- Para el control migratorio no se requerirá que el pasajero baje del ómnibus o autobús para realizar personalmente los trámites respectivos ante la autoridad de migración, salvo los casos en que ésta lo considere necesario. La autoridad respectiva subirá al vehículo a fin de hacer las constataciones necesarias.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Capítulo XII.- Artículo 180 y sigtes.-</u> Idem artículos 133 a 137 inclusive.</p>		<p>por las autoridades estatales competentes de control migratorio de los países, el tripulante deberá abandonar el territorio del país en que se encuentre o requerir prórroga de su estada.</p> <p><u>Artículo 8.</u>- Las compañías, empresas, agencias o sociedades propietarias, consignatarias o explotadoras de medios de transporte, serán responsables de los gastos que demanden los procedimientos necesarios para hacer abandonar o expulsar del territorio del respectivo país a los tripulantes de sus medios de transporte internacional terrestre.</p> <p><u>Artículo 9.</u>- Las entidades referidas en el artículo anterior y los tripulantes, están sujetos a las disposiciones de las respectivas leyes migratorias vigentes en los países.</p> <p><u>REUNIÓN DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAÍSES DEL CONO SUR.- Acuerdo 1.47 (XII).</u>- Recomendar a los Organismos responsables del control migratorio, que se adopte un documento único bilingüe de lista de pasajeros sin perjuicio de lo que en cada país se exija conforme a sus respectivas legislaciones vigentes. A tal efecto los países que aún no lo han hecho, harán llegar a la Mesa de Turno, las observaciones que a su juicio les merezca el modelo Anexo.</p>
<p>BILATERALIDAD</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> consagra bilateralidad para transporte fronterizo.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR:</u> consagra bilateralidad para los aspectos técnicos-operativos.</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 12.</u>- Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros Limitrofes.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 14.</u>- Los países signatarios podrán llegar a acuerdos bilaterales o multilaterales sobre los diferentes aspectos considerados en el Acuerdo y, en especial, en materia de reciprocidad en los permisos, regímenes tarifarios y otros aspectos técnico-operativos. Dichos acuerdos no podrán en ningún caso contrariar los logrados en el presente Acuerdo.</p>

CABOTAJE	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 11.-</u> El certificado de idoneidad y el permiso de prestación de servicios, así como el certificado de habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 12.-</u> El Permiso Originario y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de pasajeros por carretera en los Países Miembros.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 7.-</u> Los vehículos de transporte por carretera habilitados por uno de los países signatarios no podrán realizar transporte local en territorio de los otros.</p>
CAPACITACIÓN	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 50.-</u> El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares que considere necesario</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 51.-</u> El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional,</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 52.-</u> Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 53.-</u> La tripulación de los vehículos habilitados no podrá ejercer en el País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia, ninguna otra actividad remunerada,</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 54.-</u> Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio. Los transportistas autorizados elaborarán y ejecutarán programas de capacitación permanente para la tripulación.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 55.-</u> Los Países Miembros adoptarán mecanismos de control y evaluación de los programas de capacitación.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículos 66, 67, 68, 69, 70, 71.-</u> Idem.</p>		
CARGAS ESPECIALES	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 198.-</u> El transporte internacional por carretera de mercancías indivisibles cuyo volumen sobrepase los límites máximos permitidos, así como la utilización de vehículos no convencionales, requerirá de autorización específica del organismo nacional competente de los Países Miembros transitados. Art. 198</p>		
CARGAS PELIGROSAS		<p><u>DECISION 2/94 del C.M.C.-</u> Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.</p>	<p><u>ATIT.- Artículo 8.-</u> Los países signatarios adoptarán medidas especiales para el transporte, por vías férreas o carreteras, de cargas o productos que, por sus características, sean o puedan tornarse peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, la seguridad pública o el medio ambiente.</p>
COMPETENCIA Y JURISDICCION	<p><u>DECISION 399.- Artículo 152.-</u> Cualquier conflicto o diferencia derivados de la aplicación o ejecución de un contrato de transporte internacional, que no involucre normas de orden público de la presente Decisión, se regirá por la ley prevista en el contrato. A falta de pacto, se aplicarán las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias y en lo no previsto por éstas, las normas del derecho nacional aplicable.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 153.-</u> Las acciones legales emanadas del contrato de transporte, serán instauradas ante el Juez, Tribunal o Árbitro designado en el mismo. A falta de designación o cuando la</p>	<p><u>DECISION 12/02 del C.M.C.-</u> "Acuerdo sobre jurisdicción en materia de contratos de transporte internacional de carga entre los Estados Parte del MERCOSUR, Bolivia y Chile".</p> <p><u>Artículo 1.-</u> El presente Acuerdo se aplicará al transporte internacional de carga por vía terrestre –sea carretero o ferroviario- o fluvial, en el ámbito de los Estados Parte y en el que se utilice en forma exclusiva o combinada alguno de esos medios de transporte.</p> <p><u>Artículo 2.-</u> En todo procedimiento judicial relativo al contrato de transporte internacional de carga con arreglo al presente Acuerdo,</p>	<p><u>A.A.P./A14TM/10.-</u> Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.-</p> <p><u>Artículo 24.-</u> Las acciones relacionadas con el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, regulado por el presente Acuerdo, podrá deducirlas el actor ante el Tribunal convenido por las Partes. A falta de convención o cuando ésta fuere legalmente inaplicable, dichas acciones podrán interponerse ante cualquier Tribunal que resulte competente en atención a que se</p>

	<p>designación hecha en el contrato fuere legalmente inaplicable, dichas acciones podrán interponerse indistintamente, a elección del demandante, ante cualquier Juez o Tribunal competente de la jurisdicción del: a) domicilio del demandado; b) lugar donde se produce el hecho; c) lugar en que el transportista autorizado se hizo cargo de las mercancías; d) lugar designado para la entrega de las mercancías.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 155.-</u> Las sentencias ejecutoriadas o pasadas por autoridad de cosa juzgada o los laudos, dictados por un Juez, Tribunal, Árbitro o Tribunal Arbitral de un País Miembro en aplicación de la presente Decisión, podrán hacerse cumplir o ejecutar en el territorio de otro País Miembro, sin necesidad de homologación o exequátur. Cuando se deba ejecutar un laudo o sentencia fuera del territorio nacional del Juez, Tribunal, Árbitro o Tribunal Arbitral que la dictó, se deberá cumplir con las formalidades exigidas para ello por la legislación del País Miembro en que se solicita la ejecución de la misma.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 115.-</u> Cualquier conflicto o diferencia derivados de la aplicación o ejecución de un contrato de transporte internacional, que no involucre normas de orden público de la presente Decisión, se regirá por la ley prevista en el contrato. A falta de pacto, se aplicarán las disposiciones de la presente Decisión y en lo no previsto por éstas, las normas del derecho nacional aplicable.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 116.-</u> Las acciones legales emanadas del contrato de transporte, serán instauradas ante el Juez o Tribunal designado en el mismo. A falta de designación o cuando la designación hecha en el contrato fuere legalmente inaplicable, dichas acciones podrán interponerse indistintamente, a elección del demandante, ante cualquier Juez o Tribunal competente de la jurisdicción del: a) domicilio del demandado; b) lugar donde se produce el hecho; c) lugar de origen del viaje del pasajero; d) lugar de destino del viaje del pasajero.</p>	<p>el demandante podrá, a su elección, ejercitar la acción ante los tribunales del Estado: a) del domicilio del demandado; b) del lugar de celebración del contrato, siempre que el demandado tenga en él un establecimiento, sucursal o agencia por medio de los cuales se haya celebrado el contrato; c) del lugar de carga o de descarga; d) del lugar de tránsito donde haya un representante del transportista también denominado porteador o transportador, si éste fuere el demandado; e) de cualquier otro lugar designado al efecto en el contrato de transporte, siempre que se trate de un Estado Parte.</p> <p><u>Artículo 4-</u> a) no podrá iniciarse ningún procedimiento judicial en relación con el transporte de carga en virtud del presente Acuerdo, en un lugar distinto de los previstos en el artículo 2; b) serán nulas y sin ningún efecto las cláusulas de jurisdicción exclusiva, sin perjuicio del derecho del demandante de optar por el tribunal del lugar designado en el contrato de transporte conforme al literal e) del artículo 2; c) también serán nulas y de ningún efecto las cláusulas del contrato de transporte y los acuerdos particulares concertados antes de que ocurra el hecho litigioso, por los que se trate de eludir o se excluya la aplicación de las reglas establecidas en el presente Acuerdo, sea decidiendo la ley aplicable en cuanto de ella se infiera la jurisdicción, sea modificando las reglas relativas a la jurisdicción.</p>	<p>encuentra dentro de su jurisdicción: a) el domicilio legalmente constituido del demandado; b) el lugar en que el porteador se hizo cargo de las mercancías, o; c) el lugar designado para la entrega de las mercancías.</p>
<p>COMUNICACIONES</p>		<p>RESOLUCIÓN 146/96 del G.M.C.- Reglamento de estaciones de radiocomunicación para uso de las empresas de transporte por carretera.</p>	
<p>CONTRATO DE TRANSPORTE</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> contempla contrato de personas y cargas y la utilización de medios mecánicos y electrónicos. <u>PAÍSES CONO SUR:</u> contempla contrato de carga.</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 75.-</u> Inciso 2 – La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 79.-</u> Inciso 1 – La CPIC será expedida en un original y dos copias igualmente válidas, en forma nominativa, a la orden o al portador. El original que queda en poder del remitente podrá ser endosable o no endosable, la primera copia acompañará a las mercancías durante el transporte y la segunda quedará en poder del transportista autorizado.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 81.-</u> La CPIC podrá también ser expedida mediante la utilización de cualquier medio mecánico o electrónico que deje constancia de las condiciones básicas y requisitos establecidos en la presente Decisión y sus normas complementarias, siempre que el remitente haya consentido en ello. En este caso, la CPIC se emitirá en forma nominativa y no será negociable.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 82.-</u> Las firmas que se consignan en la CPIC podrán ser autógrafas o manuscritas, impresas en facsímil, perforadas, estampadas, en símbolos o registras por</p>		<p><u>A.A.P./A14TM/10.-</u> Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. -</p> <p><u>Artículo 2-</u> El presente Acuerdo se aplicará a todo contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, siempre que el porteador reciba las mercancías bajo su custodia, esté situado en un país signatario y el lugar en que haya de hacer entrega de las mismas se encuentre en otro país signatario. Se aplicará también a los contratos de transporte internacional de mercancías por carretera que celebren instituciones, organismos, sociedades o empresas de transporte cuya propiedad en todo o en parte pertenezca a un país signatario. El presente Acuerdo no será aplicable a operaciones de transporte que se rijan por Convenios Postales Internacionales.</p> <p><u>Artículo 3-</u> La Carta de Porte o Conocimiento de Transporte es documento fehaciente de la existencia de un contrato de transporte. La ausencia,</p>

	<p>cualquier medio mecánico o electrónico, si ello es aceptado por las leyes del País Miembro en que se la expide y en el de entrega de las mercancías.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 84.- Toda estipulación contenida en la CPIC, en el contrato de transporte o en las cláusulas generales de contratación, que directa o indirectamente se aparte de las disposiciones establecidas en el Capítulos VIII y IX, en especial si se estipula en perjuicio del transportista autorizado, remitente, consignatario o destinatario, será nula y no producirá efecto alguno desde el momento de su expedición. Lo anterior no afectará las restantes estipulaciones contenidas en la CPIC o en el contrato de transporte.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 90.- Cada pasajero usuario del transporte internacional estará amparado por un contrato de transporte, cuyas condiciones se establecerán en el boleto de viaje. El boleto de viaje prueba la existencia del contrato de transporte.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 98.- La falta o pérdida del boleto de viaje, así como cualquier irregularidad en la consignación de la información, no afectará la existencia ni validez del contrato de transporte, ni releva al transportista autorizado de sus obligaciones o responsabilidad para con el pasajero, si la relación es probada por otros medios legalmente aceptados. Asimismo, la omisión de una o varias de las informaciones previstas en el artículo 94, tampoco afecta su validez jurídica.</p>		<p>irregularidad o pérdida de dicho documento no afectará ni a la existencia ni a la validez del contrato de transporte, que seguirá estando sometido a las disposiciones de este Acuerdo.</p> <p>Artículo 5- La Carta de Porte o Conocimiento de Transporte debe contener como mínimo los siguientes datos: a) lugar y fecha de expedición; l) una cláusula expresando que el transporte está sujeto a las disposiciones del presente Acuerdo, las cuales anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario.</p>
CONTROL DE FRONTERA	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 188.- Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 189.- Los organismos nacionales competentes adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras. Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CENAF o los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículos 147 y 148.- Idem.</p>	<p>RESOLUCIÓN 2/91 del G.M.C.- Control integrado de fronteras.</p> <p>RESOLUCIÓN 1/94 del G.M.C.- Tratamiento de los vehículos de transporte de mercancías peligrosas en los pasos de frontera.</p> <p>RESOLUCIÓN 6/98 del G.M.C.- Procedimiento uniforme de control del transporte de mercancías peligrosas.</p> <p>DECISIÓN 5/93 del C.M.C.- Acuerdo para la aplicación de los controles integrados en fronteras entre los países del MERCOSUR.</p>	
DEFINICIONES	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 1- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre países del Acuerdo de Cartagena, se entiende por:</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 1- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de pasajeros por carretera entre países del Acuerdo de Cartagena, se entiende por:</p>		<p>ATIT.- Artículo 19.- A los efectos del presente capítulo se entiende por:</p> <p>ATIT.- Artículo 1 Anexo I.-</p>

<p>FLETEROS</p>	<p><u>RESOLUCIÓN 272.- Artículo 3.-</u> El transportista autorizado al solicitar la habilitación y registro de un vehículo o unidad de carga de propiedad de un tercero, presentará ante el organismo nacional competente de transporte terrestre, copia autenticada o legalizada notarialmente del correspondiente contrato de vinculación, que cumpla con los siguientes requisitos: a) contendrá el nombre o razón social y dirección de la empresa o transportista autorizado, así como del propietario del vehículo o unidad de carga a vincular; b) declaración en el sentido que el propietario del vehículo o de la unidad de carga a vincular, conoce y acepta que el mismo será destinado al transporte internacional de mercancías por carretera; c) identificación del vehículo o unidad de carga a vincular (placa y país, marca, tipo, número de ejes, peso vehicular o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de arrastre o carga, año de fabricación y número o serie del chasis); d) consignar expresamente que el propietario del vehículo o unidad de carga a vincular, conoce y acepta, para todos los efectos, lo estipulado en los artículos 161 y 163 de la Decisión 399, según corresponda; e) obligatoriamente se precisará la fecha de inicio y término del contrato de vinculación y deberá estar debidamente firmado por los representantes legales de ambas partes.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 31.-</u> Inciso 2 – Los países signatarios mediante acuerdos bilaterales, podrán admitir, en el transporte internacional de carga por carretera, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas.</p>
<p>HABILITACIÓN DE RUTAS Y PASOS DE FRONTERA.</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 9 y sigte-</u> El transporte internacional será prestado por las rutas que conforman el Sistema Andino de Carreteras y por los cruces de frontera habilitados, así como por aquellas otras rutas o cruces de fronteras que los Países Miembros autoricen. <u>DECISIÓN 398.- Artículo 10 y sigte-</u> El transporte internacional será prestado por las rutas y de acuerdo con las frecuencias e itinerarios concertados entre los organismos nacionales competentes y asignados por éstos. En la concertación y asignación de las rutas se utilizarán las vías que conforman el Sistema Andino de Carreteras y los cruces de frontera habilitados, así como aquellas vías o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 6.-</u> La entrada y salida de los vehículos del territorio de los países signatarios, para la realización del transporte internacional, se autorizará en los términos del presente Acuerdo, a través de los pasos habilitados. <u>ATIT.- Art. 30.-</u> Los países signatarios acordarán las rutas y terminales a utilizarse dentro de sus respectivos territorios y los pasos habilitados de acuerdo a los principios establecidos en el Acuerdo.</p>
<p>HABILITACIÓN Y REGISTRO DE VEHÍCULOS</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 57.-</u> El transporte internacional se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto camión) y en unidades de carga (remolque o semiremolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a prestar el servicio. <u>DECISIÓN 399.- Artículo 58.-</u> Se pueden habilitar camiones o tracto camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro. Asimismo, podrán habilitarse camiones o tracto camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing). Dicho contrato podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país. <u>DECISIÓN 399.- Artículo 59.-</u> Para cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación <u>DECISIÓN 399.- Artículo 68.-</u> No se habilitarán camiones o tracto camiones, ni se registrarán unidades de carga, que consten en la flota de otro transportista autorizado. <u>DECISIÓN 398.- Artículo 73.-</u> El transporte internacional se efectuará en vehículos habilitados (ómnibus o autobús), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales competentes de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio</p>		

	<p>vayan a transitar o prestar el servicio.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 74.-</u> Se pueden habilitar omnibuses o autobuses propios o tomados en arrendamiento financiero (leasing), matriculados en el país de origen del transportista o en otro País Miembro. El contrato de arrendamiento financiero (leasing) podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 75.-</u> Para cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación,</p> <p><u>RESOLUCIÓN 300.- Capítulo II.-</u> Reglamenta la Decisión 399 en materia de habilitación y registro de los vehículos y unidades de carga.</p>		
<p>INFRACCIONES Y SANCIONES</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> consagra sanciones administrativas y establece el procedimiento sancionatorio.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR:</u> consagra sanciones pecuniarias y/o administrativas.</p>	<p><u>DECISION 467.-</u></p> <p><u>Artículo 3-</u> Las sanciones aplicables son: a) amonestación escrita; b) suspensión de las autorizaciones; c) cancelación de las autorizaciones.</p> <p><u>Artículo 4-</u> Para efecto de las sanciones las infracciones se clasifican en: a) gravísimas; b) graves; c) leves.</p> <p><u>Artículo 5-</u> Para la aplicación de las sanciones se tendrá en cuenta la gravedad del hecho, su incidencia en la prestación del servicio, las circunstancias que lo rodearon y los antecedentes del infractor.</p> <p><u>Artículo 6-</u> Son infracciones o contravenciones gravísimas las siguientes: a) efectuar operaciones de transporte internacional por cuenta propia mediante retribución o que los bienes a transportar no sean de su propiedad o para su consumo o transformación; b) efectuar transporte local en uno de los países miembros diferente a su país de origen; c) efectuar transporte internacional de mercancías por carretera con vehículos no habilitados; d) el uso ilegal de los documentos de transporte internacional de mercancías; e) presentar documentos de transporte internacional falsos o que contengan información falsa; f) realizar transporte internacional de mercancías por carretera con el Certificado de Habilitación de otro vehículo.</p> <p><u>Artículo 7-</u> Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: a) efectuar transporte internacional de mercancías por carretera utilizando las vías o cruces de frontera no autorizados; b) realizar operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera sin tener póliza andina de seguro de responsabilidad civil y anexo de accidentes corporales para tripulantes, o con ella vencida; c) no acreditar ante los organismos nacionales competentes de transporte, el representante legal de la empresa con su nombre domicilio y teléfono; d) prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera sobrepasando el límite de pesos y dimensiones de los vehículos acordado por los países miembros; e) efectuar transporte internacional de mercancías por carretera sin portar los permisos especiales para las mercancías peligrosas, así como para las cargas que por sus dimensiones y pesos lo requieran; f) efectuar transporte internacional de mercancías sin estar amparado en la Carta de Porte Internacional por Carretera, Manifiesto de Carga Internacional o Declaración de Tránsito Aduanero: en este</p>	<p><u>DECISIÓN 8/97 del C.M.C.-</u> Régimen de infracciones y sanciones del Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas en el MERCOSUR.</p>	<p><u>PRIMER PROTOCOLO ADICIONAL ATIT.-</u></p> <p><u>Artículo 2-</u> Son infracciones o contravenciones gravísimas las siguientes: A- De pasajeros y carga: 1) ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado. 2) realizar un servicio distinto al autorizado. 3) hacer transporte local en el país de destino o en tránsito. 4) efectuar transporte en vehículos no habilitados. B.- De pasajeros: 5) suspender el servicio autorizado estando transitable la ruta o rutas autorizadas. 6) prestar servicios de transporte de pasajeros con vehículos que no cuentan con las condiciones de seguridad exigidas en el país de origen. 7) presentar carta de porte, manifiesto de carga o documento análogo con datos contradictorios o falsos. <u>Artículo 3-</u> Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: A- De pasajeros y carga: 1) efectuar transporte por pasos de fronteras no autorizados injustificadamente. 2) no cumplir con las normas sobre seguro. 3) no tener acreditado representante legal. 4) efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor. 5) exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateralmente. 6) prestación de servicios de transporte internacional por empresas autorizadas, en tráficos para los cuales no cuentan con permiso. B.- De pasajeros: 7) prestar servicios de transporte de pasajeros con vehículos que no cuentan con las condiciones de comodidad exigidas por el país de origen. C.- De carga: 8) transportar sin permiso especial cargas que por dimensiones, pesos o peligrosidad lo requieran. 9) ejecutar transporte sin carta de porte, manifiesto de carga o documento análogo. 10) presentar carta de porte, manifiesto de carga o documento análogo con datos contradictorios o falsos. 11) discrepancia entre el lugar de destino del manifiesto y lugar de destino del conocimiento.</p> <p><u>Artículo 4-</u> Son infracciones o contravenciones medianas las siguientes: A- De pasajeros y carga: 1) no tener acreditado domicilio de la empresa. 2) no remitir datos solicitados por la autoridad de su país de origen o remitirlos fuera de plazo. B.- De pasajeros: 3) no iniciar el servicio autorizado dentro del plazo de 90 días contado desde la fecha de obtención de los</p>

	<p>último caso, cuando se trate de una operación realizada bajo el régimen de tránsito aduanero internacional; g) presentar carta de porte internacional por carretera y manifiesto de carga internacional con información contradictoria; h) prestar el servicio de transporte complementario de encomiendas y paquetes postales; i) efectuar transporte local en su propio país con vehículos de matrícula extranjera.</p> <p><u>Artículo 8-</u> Son infracciones o contravenciones leves las siguientes: a) no notificar al organismo nacional competente de transporte las reformas que se introduzcan en los estatutos de la empresa y que afecten el certificado de idoneidad; b) realizar operaciones de transporte internacional sin portar el original del certificado de habilitación; c) no acreditar la realización de los programas de capacitación permanente a los tripulantes de los vehículos habilitados; d) suspender el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera, sin comunicarlo al organismo nacional competente de transporte del país de origen, con quince días calendario de antelación; e) no presentar a las autoridades nacionales competentes de transporte la información necesaria para la elaboración de la estadística semestral respecto de las mercancías transportadas y viajes efectuados.</p> <p><u>Artículo 9-</u> Las infracciones gravísimas dan lugar a la cancelación de las autorizaciones y las graves originan la suspensión de las autorizaciones por un período de treinta a ciento ochenta días calendario. Las infracciones leves dan lugar a la aplicación, la primera vez, a amonestación escrita y la segunda, a la suspensión de las autorizaciones por un período de diez a veintinueve días calendario.</p> <p><u>Artículo 10-</u> Cualquier otra infracción o contravención no comprendida en los artículos precedentes, será considerada como leve, salvo que la Secretaría general de la Comunidad Andina, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, adopte mediante Resolución la incorporación de nuevas infracciones incluyendo su clasificación y respectivas sanciones.</p> <p><u>Artículo 11.-</u> Del procedimiento.</p>		<p>correspondientes permisos. 4) no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada. 5) no proceder a la devolución total o parcial de importes abonados para servicios que se suspendieren antes de su iniciación o se interrumpieren durante su prestación por causas ajenas a la voluntad de los usuarios. 6) no proceder a la devolución del valor de los pasajes adquiridos con anticipación, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país. 7) no indemnizar deterioro o pérdida total o parcial de equipaje, bultos o encomiendas, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país. 8) negarse a transportar pasajeros o equipajes sin justificación. 9) dejar o tomar pasajeros en lugares no autorizados. C.- De carga: 10) cambiar ejes del vehículo sin autorización de los organismos competentes. <u>Artículo 5-</u> Son infracciones o contravenciones leves las siguientes: A.- De pasajeros y carga: 1) no informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país. B.- De pasajeros: 2) no entregar comprobante por transporte de equipaje. 3) no contar con Libro de Reclamos en Oficinas de Venta de Pasajeros o en Terminales. 4) negar la entrega a la autoridad o al usuario, del Libro de Reclamos o no observar las normas sobre publicidad y uso del mismo. <u>Artículo 6-</u> Cualquiera otra infracción al Convenio no comprendida en los artículos precedentes será considerada falta leve.</p> <p><u>Artículo 7-</u> Corresponderá aplicar las sanciones que a continuación se indican, según el rango de infracción o contravención: a) leve, multa de U\$S 500; b) mediana, multa de U\$S 3.000; c) grave, suspensión del permiso de 31 a 180 días, o multa de U\$S 6.000; d) gravísima, suspensión de 181 días a caducidad del permiso, con prohibición a los vehículos de efectuar el paso de la frontera, cuando corresponda, o multa de U\$S 12.000 a caducidad del permiso. Las sanciones deberán ser comunicadas al Organismo Competente del país que otorgó el permiso originario.</p> <p><u>Artículo 8-</u> En caso de dos reincidencias dentro del lapso de 12 meses, de igual o distinta gravedad, se aplicará la sanción del grado siguiente a la más grave aplicada.</p> <p><u>Artículo 9-</u> Los empresarios a quienes se les haya caducado su autorización no podrán postular a una nueva concesión en ningún tráfico internacional terrestre sino una vez transcurrido un año desde la fecha de la respectiva resolución de caducidad.</p>
--	--	--	---

<p>LIBRE TRÁNSITO</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS</u>: conceden libre tránsito. <u>PAÍSES CONO SUR</u>: conceden libre tránsito con derecho a justa compensación o participación en los tráficos para país transitado.</p>	<p><u>DECISION 399.- Artículo 14.-</u> Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional. <u>DECISION 398.- Artículo 17.-</u> Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y registrados, para el transporte internacional.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 29.-</u> Inciso 2 – En caso de transporte en tránsito por terceros países, conforme a lo definido en los párrafos 2 y 3 del artículo 19, igualmente se celebrarán acuerdos entre los países interesados, asegurando una justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado, sin perjuicio de que bilateral o tripartitariamente se acuerde que el país transitado pueda participar en ese tráfico.</p>
<p>MATERIALIZACIÓN DOCUMENTAL DE LA OPERACIÓN DE TRANSPORTE</p>	<p><u>DECISION 399.- Artículo 75.-</u> Inciso 1 – El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una CPIC, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes. <u>DECISION 399.- Artículo 76.-</u> La CPIC prueba que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado, contra el pago de un flete, a transportarlas dentro de un plazo preestablecido, desde un lugar determinado hasta otro designado para su entrega.</p>	<p><u>RESOLUCION 4/91 del G.M.C.-</u> Utilización del formulario común de manifiesto internacional de carga y declaración de tránsito aduanero.</p>	<p><u>ATIT.- Artículo 28.-</u> 1) Para toda remesa internacional sujeta al presente capítulo, el remitente deberá presentar una "carta de porte – conocimiento", que contenga todos los datos que en la misma se requieren, los que responderán a las disposiciones siguientes. 2) Se utilizará obligatoriamente un formulario bilingüe que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera con la designación de: "Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional" (CRT). Los datos requeridos en el formulario deberán ser proporcionados por el remitente o por el porteador, según corresponda, en el idioma del país de origen.</p>
<p>MECANISMO DE EVALUACIÓN</p>	<p><u>DECISION 434.- Artículo 1.-</u> Crear el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) que estará conformado por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre de cada País Miembro. Cada país designará un representante Titular y uno Alterno, quienes serán acreditados por el Organismo Nacional de Integración. La Secretaría General de la Comunidad Andina designará a un funcionario para que actúe como Secretario Técnico del mismo. <u>DECISION 434.- Artículo 2.-</u> el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre asesorará y apoyará a la Secretaría General de la Comunidad Andina en materias relativas a la política comunitaria sobre transporte terrestre, así como en el seguimiento, aplicación y cumplimiento integral de las Decisiones y normas complementarias sobre la materia.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 16.-</u> Los países signatario designarán sus Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del presente Acuerdo, cuyas autoridades o sus representantes constituirán una Comisión destinada a la evaluación permanente del Acuerdo y sus Anexos, de modo de proponer a sus respectivos Gobiernos, las modificaciones que su aplicación sugiera. La Comisión se reunirá por convocatoria de cualquiera de los países signatarios, lo que deberá hacerse con una antelación mínima de 60 días.</p>
<p>NATURALEZA DEL SERVICIO</p>	<p><u>DECISION 399.- Artículo 205.-</u> El transporte internacional de mercancías por carretera es reconocido por los Países Miembros como un servicio de exportación. <u>DECISION 398.- Artículo 156.-</u> Idem.</p>		
<p>NORMAS TÉCNICAS. CONTROL Y FISCALIZACIÓN.</p>	<p><u>DECISION 399.- Artículo 64.-</u> Para habilitar los camiones o tracto camiones y para registrar los remolques o semiremolques, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Límites de Peso, Tipología y Dimensiones de los Vehículos. <u>DECISION 398.- Artículo 79.-</u> Para habilitar los onibuses o autobuses, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Límites de Peso, Tipología y Dimensiones de los Vehículos. <u>DECISION 398.- Artículo 80.-</u> Sólo podrán habilitarse y utilizarse en el transporte internacional, omnibuses o autobuses que no excedan de siete años de fabricación.</p>	<p><u>RESOLUCION 9/91 del G.M.C.-</u> Reglamento técnico armonizado sobre requisitos de seguridad, ruidos y emisión de vehículos. <u>RESOLUCION 75/97 del G.M.C.-</u> Inspección técnica vehicular periódica (carga y pasajeros). <u>RESOLUCIÓN 10/00 del G.M.C.-</u> Instrucciones para la fiscalización del transporte por carretera de mercancías peligrosas en el MERCOSUR. <u>RESOLUCIÓN 19/02 del G.M.C.-</u> Reglamento técnico MERCOSUR de vehículos para el transporte automotor de pasajeros por carretera.</p>	<p><u>ATIT.- Art. 31.-</u> 3) Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos. 4) Los países signatarios podrán convenir la circulación de vehículos de características diferentes a las citadas en el párrafo anterior.</p>

<p>OCASIONALIDAD</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> considera ocasional al transporte internacional de pasajeros en circuito cerrado..</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR:</u> contempla servicios regulares u ocasionales de transporte de cargas y pasajeros.</p>	<p>DECISION 398.- Artículo 65.- Inciso 1 – El transportista autorizado, previa autorización específica del organismo nacional competente, podrá realizar ocasionalmente transporte internacional de pasajeros en circuito cerrado, el que será servido en vehículos habilitados.</p>		<p>ATIT.- Artículo 19.- 7) Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países. 8) Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.</p> <p>.....</p> <p>ATIT.- Artículo 27.- Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, las autoridades competentes podrán convenir el otorgamiento de permisos de carácter ocasional de pasajeros o carga a empresas de su país, aplicándose en estos casos las normas contenidas en los apéndices 4 y 5 según corresponda. El otorgamiento de estos permisos no podrá implicar el establecimiento de servicios regulares o permanentes.</p>
<p>OPERACIONALIDAD</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> contempla operaciones de 5ª libertad en el transporte internacional de pasajeros.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR:</u> contempla operaciones de transporte bilateral o en tránsito en el transporte internacional de pasajeros.</p>	<p>DECISION 398.- Artículo 8.- Durante el transporte internacional los transportistas autorizados podrán recoger o dejar pasajeros cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario, ubicadas en diferentes Países Miembros. Para poder recoger o dejar pasajeros de viaje internacional en los Países Miembros distintos del de origen del transportista autorizado, éste debe haber obtenido en tales países Permiso Complementario de Prestación de Servicios. Lo establecido en el presente artículo, también es aplicable al transporte de encomiendas y paquetes postales.</p> <p>DECISION 398.- Artículo 43.- El número de frecuencias, así como las rutas y los itinerarios a ser servidos por los transportistas autorizados, serán coordinados y concertados bilateral o multilateralmente entre los organismos nacionales competentes. A falta de acuerdo, se podrá solicitar la mediación del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre.</p> <p>DECISION 398.- Artículo 44.- Corresponderá al organismo nacional competente del país de origen del transportista asignar las rutas, frecuencias e itinerarios a ser servidos en cada uno de los Países Miembros del ámbito de operación y por cada tráfico.</p> <p>DECISION 398.- Artículo 46.- Inciso 1 - La asignación de rutas y frecuencias deberá realizarse con base en criterios objetivos, tales como la capacidad real de la empresa de servir las rutas y frecuencias solicitadas y en condiciones de transparencia.</p>		<p>ATIT.- Artículo 20.- Para establecer servicios de transporte internacional por carretera y sus modalidades, deberá mediar un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgarán los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, independientemente entre las empresas de pasajeros y las de carga.</p> <p>ATIT.- Artículo 21.- Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias, términos de validez y condiciones de estos permisos serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo.</p>
<p>ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES</p>	<p>DECISION 399.- Artículo 185.- Los organismos nacionales competentes designados y acreditados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación de la presente Decisión y sus normas complementarias, en sus respectivos territorios.</p> <p>DECISION 398.- Artículo 39.- El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Permiso originario de Prestación de Servicio y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.</p> <p>DECISION 398.- Artículo 144.- Los organismos nacionales competentes designados y acreditados por los Países Miembros,</p>		<p>ATIT.- Artículo 16 y sigtes.- Los países signatarios designarán sus Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del presente Acuerdo, cuyas autoridades o sus representantes constituirán una Comisión destinada a la evaluación permanente del Acuerdo y sus Anexos,</p>

	<p>serán los responsables de la aplicación de la presente Decisión y sus normas complementarias, en sus respectivos territorios.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 146.-</u> Los organismos nacionales competentes llevarán un registro nacional de los transportistas autorizados, así como de los vehículos habilitados que operan en su país, con sus correspondientes rutas, frecuencias e itinerario, así como de las modificaciones, suspensiones o cancelaciones.</p> <p>DECISIÓN 434</p>		
PERMISOS	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 19.-</u> El transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Certificado de idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios. Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar éstos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 65.-</u> El Certificado de Habilitación tendrá una vigencia de dos años. En aquellos casos en los que el vencimiento del contrato de vinculación o de arrendamiento financiero (leasing) se produce antes de los dos años, la vigencia del Certificado de Habilitación estará sujeta a estos plazos.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 41.-</u> El Permiso Originario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista. El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 49.-</u> El Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios, son intransferibles. En consecuencia, el servicio de transporte internacional no podrá ser prestado por una persona distinta a la señalada en ellos.</p> <p><u>RESOLUCIÓN 300.- Capítulo I.-</u> Reglamentación de la Decisión 399 en materia de autorizaciones para el transporte internacional de mercancías por carretera.</p>		<p><u>ATIT.- Artículo 21 y sigtes.-</u> Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias, términos de validez y condiciones de estos permisos serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo.</p>
PRESCRIPCIÓN	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 156.-</u> Las acciones legales emanadas del contrato de transporte prescribirán en el plazo de un año calendario, contado a partir del día siguiente en que se produzca el evento o el incumplimiento que motive la interposición de la acción. En caso de existencia de dolo, y éste deba ser determinado por un Juez o Tribunal Penal según la ley del País Miembro en el que se haya cometido el delito, el plazo de un año mencionado empezará a correr a partir del día siguiente en que se ejecutorie la sentencia del Juez o Tribunal Penal.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 118.-</u> Las acciones legales emanadas del contrato de transporte prescribirán en el plazo de un año calendario, contado a partir del día siguiente en que se produzca el hecho o el incumplimiento que motive la interposición de la acción.</p>		<p><u>A.A.P./A14TM/10.-</u> Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.- <u>Artículo 25.-</u> Las acciones relacionadas con el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera, regulado por el presente Acuerdo, prescribirán en un año, contado desde que la respectiva obligación se haya hecho exigible. En caso de dolo o culpa que se equipare al dolo y que deba ser establecido por un Tribunal penal, según la ley del Estado del Tribunal que deba conocer la acción relacionada con el transporte, el plazo de un año se contará desde que quede ejecutoriada la sentencia del Tribunal penal. El plazo no incluirá el día en que comienza a correr dicho plazo.</p>

<p>REGISTRO DE TRANSPORTISTAS AUTORIZADOS Y VEHÍCULOS HABILITADOS</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 190.-</u> Créase un Registro Andino de Transportistas Autorizados, así como de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga, los que estará a cargo de la Junta del Acuerdo de Cartagena, quien adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 191.-</u> Los organismos nacionales competentes proporcionarán oportuna y regularmente a la Junta del Acuerdo de Cartagena, la información necesaria para la implementación de los Registros establecidos en el artículo anterior. Dicha información consistirá en</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículos 149 y 150 -</u> Idem.</p>		
<p>RESPONSABILIDAD DEL REMITENTE</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 87.-</u> El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 97.-</u> Correrán por cuenta del remitente, cuando éste efectúa la operación de embarque, los gastos que se ocasionen y la reparación de daños y perjuicios al transportista autorizado por una operación de embarque defectuosa. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado. Los daños causados a terceros serán de cuenta del transportista autorizado, salvo pacto distinto.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 123.-</u> El remitente es responsable ante el transportista autorizado, por la falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos e información proporcionados, salvo en el caso que dicha falta, insuficiencia o irregularidad sea imputable al transportista.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 128.-</u> El remitente es responsable por los daños y perjuicios que, por defectos de embalaje, se ocasionen a las personas, a las mismas mercancías o a otras, así como por los gastos que por este motivo se efectúen, a menos que tales defectos fuesen manifiesto o ya conocidos por el transportista autorizado en el momento en que se hizo cargo de éstas, sin que haya expresado oportunamente sus reservas.</p> <p><u>DECISIÓN 398.- Artículo 113.-</u> El transportista autorizado no será responsable del contenido de las maletas o bultos que el pasajero lleve como equipaje, ni del contenido de las encomiendas y paquetes postales que transporte. Esta será de cargo del pasajero o del remitente.</p>		<p><u>A.A.P./A14TM/10.-</u> Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.-</p> <p><u>Artículo 6.-</u> El remitente responde por todos los gastos y perjuicios que sufra el porteador por causa de inexactitud o insuficiencia en las indicaciones de la Carta de Porte o Conocimiento de Transporte.</p> <p><u>Artículo 8.-</u> El remitente es responsable ante el porteador por los daños a personas, al material o a otras mercancías, así como de los gastos causados por defectos en el embalaje de las mercancías, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el porteador en el momento en que se hizo cargo de las mercancías, sin que éste haya expresado sus reservas oportunamente.</p>
<p>RESPONSABILIDAD DEL TRANSPORTISTA</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 91.-</u> El transportista autorizado será responsable de la ejecución del contrato de transporte, aunque para su realización utilice los servicios de terceros.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 92.-</u> La responsabilidad del transportista autorizado se inicia desde el momento en que recibe las mercancías de parte del remitente o de un tercero que actúa en su nombre, o inclusive de una autoridad en cuya custodia o control se encuentren y concluye cuando las entrega o las pone a disposición del destinatario. Asimismo, la responsabilidad del transportista autorizado concluye cuando entrega las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacer dicha entrega, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.</p> <p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 96.-</u> Las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga, corresponde al transportista autorizado, salvo que de común acuerdo se establezca que lo haga el</p>		<p><u>PRIMER PROTOCOLO ADICIONAL ATIT.- Artículo 1.-</u> Los concesionarios incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones fuere susceptible de la aplicación de una medida disciplinaria, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa.</p> <p><u>A.A.P./A14TM/10.-</u> Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.-</p> <p><u>Artículo 9.-</u> El porteador es responsable de las consecuencias de la pérdida o de la mala utilización de los documentos mencionados en la Carta de Porte o Conocimiento de Transporte, ya adjuntos a ésta, ya depositados en su mano; en todo caso, la indemnización a su cargo no podrá exceder de la que sería debida en caso de pérdida de las mercancías.</p> <p><u>Artículo 10.-</u> El porteador que no ejecute las instrucciones</p>

	<p>remite o el consignatario o destinatario, según sea el caso, de los cual se dejará constancia en la CPIC.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 100.- El transportista autorizado será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como de la falta o el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el deterioro, la falta o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 101.- La responsabilidad por el deterioro que pudieran sufrir las mercancías durante el tiempo que éstas se encuentran bajo custodia del transportista autorizado, será imputable a éste, salvo que provenga de error o negligencia del remitente; inadecuado embalaje; vicio propio de los productos transportados; caso fortuito o fuerza mayor; manipuleo, embarque o desembarque de las mercancías realizadas por el remitente o destinatario; huelgas u otro obstáculo al transporte que no sean resultado de acción u omisión del transportista autorizado, sus empleados, contratados, agentes o por hechos de terceros. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 106.- El transportista autorizado es responsable de la pérdida y de la correcta utilización de los documentos entregados para el transporte internacional.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 108.- El transportista autorizado será responsable de las acciones u omisiones de sus agentes, empleados y dependientes, así como de las de terceros se cuyos servicios utilice para la ejecución del transporte.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 140.- Cuando el transportista autorizado, con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión, deba pagar una indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al precio de éstas fijado en la CPIC o en el contrato de transporte.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 141.- Cuando no se haya fijado el precio de las mercancías y no exista documento de transporte para determinarlo, éste se fijará según su precio en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas. Para tal efecto, su precio se determinará con arreglo a la cotización internacional vigente o, si no se dispusiere de esa cotización, según el valor usual de las mercancías de igual o similar naturaleza o calidad en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 142.- En caso que el precio no pueda determinarse conforme lo previsto en el artículo anterior, el valor de las mercancías no podrá exceder del límite máximo de U\$S 3.00 (tres dólares de los Estados Unidos de América) por kilogramo de peso bruto transportado.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 143.- El límite de responsabilidad del transportista autorizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las mercancías transportadas, salvo que las partes expresamente hubieran convenido uno mayor.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 147.- La responsabilidad total o acumulada del transportista autorizado, incluida la de sus</p>		<p>que se le hayan dado en las condiciones establecidas en este artículo, o que las haya ejecutado sin haber exigido la presentación del primer ejemplar de la Carta de Porte o Conocimiento de Transporte, responderá ante quien tenga derecho por los perjuicios causados por este hecho.</p> <p>Artículo 15.- El porteador será responsable de las mercancías desde el momento en que ellas queden bajo su custodia hasta el momento de su entrega. A estos efectos, se entenderá que las mercancías están bajo la custodia del porteador desde el momento en que éste las haya recibido del remitente o de cualquier tercero, inclusive de una autoridad en cuya custodia o control estén. Se entenderá asimismo, que el porteador ha hecho entrega de las mercancías cuando éstas hayan sido recibidas por el consignatario en el lugar convenido; en el caso que el consignatario no las reciba directamente del porteador, cuando ellas se pongan a disposición del consignatario de conformidad con el contrato, la ley vigente o los usos del comercio en el lugar de la entrega, o por la entrega de las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien debe hacersele, de conformidad con las leyes o reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.</p> <p>Artículo 16.- El porteador será responsable de la pérdida total o parcial de las mercancías y de las averías experimentadas por éstas, así como de toda demora en la entrega, si el suceso que dio lugar a la pérdida o avería o demora, se produjo cuando las mercancías se encontraban a su cargo, de conformidad con lo previsto en el artículo 15, salvo lo dispuesto en el artículo 17.</p> <p>El porteador será responsable también de los hechos y omisiones de sus agentes y dependientes y de aquellos imputables a los terceros cuyos servicios utilice para realizar el transporte.</p> <p>Artículo 17.- El porteador no será responsable de las pérdidas o avería o demora en la entrega de las mercancías cuando éstas se deben a los riesgos especiales inherentes a uno o más de las circunstancias siguientes:</p> <p>Artículo 18.- 1) Cuando con arreglo a lo dispuesto en el presente Acuerdo el porteador deba pagar una indemnización por la pérdida total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al valor de éstas y su monto no podrá exceder el límite máximo de tres dólares de los Estados Unidos de América por kilogramo de peso bruto transportado, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 19. El valor de las mercancías será el que tenían éstas en el tiempo y lugar en que el porteador se hizo cargo de ellas. Dicho valor se establecerá tomando en cuenta lo indicado por el remitente en la Carta de Porte o Conocimiento de Transporte y lo que se señale en la factura comercial. 2) La responsabilidad del porteador solamente por la demora en la entrega conforme a lo previsto en el artículo 16 no podrá ser superior al precio del flete de las mercancías objeto de la demora, salvo que las Partes expresamente hubieran convenido una mayor. 3) La responsabilidad global del porteador con arreglo a los</p>
--	--	--	---

	<p>empleados o agentes u otras personas contratadas por él para la prestación del servicio, no podrá exceder del límite de responsabilidad establecido para la pérdida total de las mercancías, salvo pacto distinto.</p> <p><u>DECISIÓN 399. - Artículo 148.</u> - No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el transportista autorizado no será responsable de la pérdida total o parcial, del deterioro, así como de la falta o del retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega ha sobrevenido durante ese transporte por: a) acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente; b) insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías; c) manipuleo, embarque, desembarque, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el remitente, el consignatario o por sus representantes o agentes; d) vicio propio u oculto de las mercancías; e) fuerza mayor o caso fortuito; f) huelga, paro patronal, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del transportista autorizado, debidamente comprobado; g) circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada por el remitente; h) transporte de animales vivos, siempre que el transportista pruebe que cumplió con todas las instrucciones específicas que le proporcionó el remitente; i) mermas normales producto del manipuleo o naturaleza propias de las mercancías.</p> <p><u>DECISIÓN 399. - Artículo 149.</u> - Cuando una causal de exoneración establecida en el artículo anterior concorra con un hecho u omisión del transportista autorizado y produzca la pérdida, el deterioro, la falta o retraso en la entrega, aquél sólo será responsable de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega que pueda atribuirse a su hecho u omisión. En el caso contemplado en el presente artículo, corresponderá al transportista autorizado probar el monto de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega, así como el hecho u omisión que determina que aquél no le sea imputable.</p> <p><u>DECISIÓN 399. - Artículo 150.</u> - El transportista autorizado no podrá acogerse a ningún límite de responsabilidad o exoneración, si se prueba que la pérdida, el deterioro, falta o el retraso en la entrega, provienen de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, deterioro o retraso, o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida, deterioro, falta o retraso.</p> <p><u>DECISIÓN 398. - Artículo 104.</u> - El transportista autorizado es responsable de los daños y perjuicios que se ocasionen como consecuencia de la pérdida o la incorrecta utilización de los documentos que le haya proporcionado el pasajero durante su viaje.</p> <p><u>DECISIÓN 398. - Artículo 106.</u> - El transportista autorizado no podrá alegar desperfecto o falta de vehículo, ni errores de operación o negligencia de sus subordinados, a fin de quedar exento de responsabilidad.</p>		<p>párrafos 1 y 2 no podrá ser en ningún caso superior al límite establecido en el párrafo 1 para la pérdida total de las mercancías respecto de las cuales se incurrió en dicha responsabilidad.</p> <p><u>Artículo 19.</u> - Si el remitente desea sustituir el límite de responsabilidad del porteador por uno superior al establecido en el artículo 8, inciso 1, deberá declarar previamente esta intención en la Carta de Porte o Conocimiento de Transporte, pagando por tal concepto un precio adicional a convenir entre las Partes. En ningún caso tal valor podrá ser superior al valor real de las mercancías, incluidos los derechos de aduanas –cuando corresponda- y los demás gastos del transporte.</p> <p><u>Artículo 21.</u> - El porteador, sus dependientes o agentes no podrán invocar las disposiciones que exoneren o limiten su responsabilidad, si se prueba que la pérdida o avería o demora en la entrega se debieron a un hecho u omisión dolosos o con culpa que se equipare al dolo y a sabiendas de que probablemente producirían dicha pérdida o avería o demora.</p> <p><u>Artículo 22.</u> - Las pérdidas o averías ocasionadas por terceros, no comprendidos en el contrato de transporte, no eximen de la responsabilidad al porteador.</p>
STATUS QUO			<p><u>ATIT. - Artículo 15.</u> - El presente Acuerdo no significa en ningún caso restricción a las facilidades que, sobre transporte y libre tránsito, se hubiesen concedido los países signatarios.</p>

<p>TARIFAS</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS</u>: consagra oferta libre de tarifas.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR</u>: los Organismos Nacionales Competentes fijan las tarifas de acuerdo a ciertas pautas.</p>	<p>DECISIÓN 398.- Artículo 157.- Los transportistas autorizados ofrecerán el servicio de transporte internacional bajo condiciones de libre y equitativa competencia. Asimismo, ofertarán libremente sus tarifas.</p>		<p>REUNION DE MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAISES DEL CONO SUR.- Acuerdo 1.28(IX).- 1) Recomendar a los organismos de aplicación del Convenio, que en los acuerdos bilaterales respectivos las tarifas aplicables al transporte internacional de pasajeros sean fijadas de acuerdo a ciertas pautas que se detallan. 2) Recomendar a los organismos nacionales de aplicación del Convenio y a las empresas en los países que dejan librada a ellas la fijación de tarifas, que estudien y apliquen criterios correctivos de las distorsiones provenientes de las diferencias de costos de explotación que puedan traducirse en ventajas competitivas para algunos de ellos.</p>
<p>TRANSBORDOS</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS</u>: transportista y remitente pueden acordar el transbordo.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR</u>: sanciona un transbordo realizado sin autorización previa de los Organismos Nacionales Competentes.</p>	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación: a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semiremolque, o; b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías. El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC.</p> <p>DECISIÓN 398.- Artículo 25.- Inciso 1 - El transporte internacional de pasajeros por carretera se realizará bajo la forma de operación de transporte directo. Sólo por causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente justificada, el transportista autorizado podrá realizar transbordo de los pasajeros y su equipaje, así como de las encomiendas y paquetes postales que transporte de un vehículo a otro.</p>		<p>ATIT.- Artículo 11.- Inciso 2.- Los países signatarios promoverán la adopción de un sistema de nacionalización en destino de las mercancías transportadas en unidades susceptibles de ser precintadas.</p> <p>ATIT.- Artículo 19.- A los efectos del presente Capítulo, se entiende por: 1) 2) Transporte terrestre con tráfico bilateral, con tránsito por terceros países signatarios: el realizado entre dos países signatarios con tránsito por terceros países signatarios, sin efectuar en éstos tráfico local alguno, permitiéndose solamente las operaciones de transbordo en estaciones de transferencias, expresamente autorizadas por los países signatarios.....</p> <p>PROTOCOLO ADICIONAL AL ATIT.- Artículo 3- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: A- De pasajeros y carga: 4) efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.</p>
<p>TRANSITO ADUANERO INTERNACIONAL</p>	<p>DECISION 477.-</p>		<p>ATIT.- Artículo 10.- El transporte de mercancías efectuado bajo el régimen de tránsito aduanero internacional se realizará conforme a las normas que se establecen en el Anexo "Aspectos Aduaneros".</p>
<p>TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS</u>: se remiten a ley nacional.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR</u>: tienen ley regional.</p>	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 28.- La circulación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.</p>		<p>AAP/A.14TM/ N° 8.- Reglamento Básica Unificada de Tránsito.</p>
<p>TRÁNSITO Y TRANSPORTE FRONTERIZO</p>	<p>DECISIÓN 399.- Artículo 12.- Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros Limítrofes.</p> <p>DECISIÓN 399.- Artículo 16.- Inciso 2 – Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Países Miembros</p>	<p>DECISIÓN 19/99 del C.M.C.- Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Parte del MERCOSUR, Bolivia y Chile.</p> <p>DECISIÓN 15/00 del C.M.C.- "Reglamentación del Entendimiento sobre tránsito vecinal fronterizo entre los Estados Parte del MERCOSUR, Bolivia y Chile".</p>	

<p><u>PAISES ANDINOS</u>: se remite a acuerdos bilaterales. <u>PAISES CONO SUR</u>: tienen norma regional.</p>	<p>Limitrofes podrán mutuamente otorgar a sus transportistas condiciones especiales, a fin de facilitar el tránsito y las operaciones de transporte que se realicen localmente, siempre que las mismas se efectúen dentro de la zona fronteriza contigua delimitada. <u>DECISIÓN 398. - Artículo 15.- Idem.</u> <u>DECISIÓN 398. - Artículo 19.- Idem.</u></p>		
<p>TRANSPORTE PROPIO</p>	<p><u>DECISIÓN 399.- Artículo 193.-</u> Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación. <u>DECISIÓN 399.- Artículo 194.-</u> Para realizar transporte internacional por cuenta propia, la empresa interesada deberá solicitar Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia ante los organismos nacionales competentes de los Países Miembros de origen y destino de las operaciones, respectivamente. <u>DECISIÓN 399 - Artículo 196.-</u> En las operaciones de transporte internacional por cuenta propia, la empresa utilizará vehículos de su propiedad o en arrendamiento financiero (leasing). <u>RESOLUCIÓN 300.- Artículo 39.-</u> Para obtener Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías Por Carretera, la empresa deberá presentar una solicitud al organismo nacional competente, adjuntando los siguientes documentos e información: a) documento que acredite la existencia legal de la empresa en su país de origen; b) copia autenticada o legalizada del nombramiento de su representante legal o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente; c) indicación de la ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa; d) carta compromiso de contratación de la Póliza de Seguro que cubra, de origen a destino, a la tripulación y a terceros, el pago de una indemnización por los daños o perjuicios que puedan sufrir como consecuencia de accidentes ocasionados en las operaciones de transporte internacional que realice; y e) relación de los vehículos con que pretende operar, adjuntando copia autenticada o legalizada del documento que acredite su propiedad o del contrato de arrendamiento financiero (leasing). <u>RESOLUCIÓN 300.- Artículo 40.-</u> Para obtener el Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia, la empresa deberá presentar una solicitud al organismo nacional competente, adjuntando los siguientes documentos e información: a) copia certificada o autenticada del Permiso Especial de Origen; b) copia certificada o autenticada del documento en el que conste la designación de representante legal en ese País Miembro; c) indicación de la ciudad y dirección de la oficina o domicilio del representante legal; d) póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra a la tripulación y a terceros, el pago de una indemnización por los daños o perjuicios que puedan sufrir como consecuencia de accidentes ocasionados en las operaciones de transporte internacional que realice; y e) relación de los vehículos con que pretende operar, adjuntando copia</p>		<p><u>ATT.- Artículo 35.-</u> El transporte propio se registrará por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente, en el que se reglamentará la frecuencia, volúmenes de carga y cantidad de vehículos aplicables a dicha modalidad.</p>

	<p>autenticada o legalizada del documento que acredite su propiedad o del contrato de arrendamiento financiero (leasing).</p> <p>RESOLUCIÓN 300. - Artículo 41. - Cuando en el desarrollo de una operación de Transporte Internacional por Cuenta Propia se transite por un País Miembro que no haya otorgado Permiso Especial Complementario, el transportista por cuenta propia deberá contratar una Póliza de Seguros con cobertura en ese país. Dicho transportista sólo estará autorizado para realizar en este país de tránsito paradas técnicas para reparaciones mecánicas, abastecimiento de combustible, alojamiento y alimentación de la tripulación. En ningún caso podrá recoger ni dejar mercaderías.</p> <p>RESOLUCIÓN 300. - Artículo 44. - Son de aplicación al Transporte Internacional por Cuenta Propia, las normas de la Decisión 399 y del presente Reglamento, en cuanto le sean aplicables; asimismo, todas aquellas normas comunitarias relacionadas con el Tránsito Aduanero Internacional y otras relativas a la circulación de bienes. Se exceptúa expresamente todo lo relacionado con la Carta de Porte Internacional por Carretera y el Contrato de Transporte.</p>		
<p>TRIBUTOS</p> <p><u>PAÍSES ANDINOS:</u> dispone de normas que evitan la doble imposición.</p> <p><u>PAÍSES CONO SUR:</u> se remite a acuerdos bilaterales.</p>	<p>DECISIÓN 399. - Artículo 32. - En materia de tributación se aplicarán al transporte internacional las disposiciones pertinentes para evitar la doble tributación entre los Países Miembros, previstas en el Ordenamiento Jurídico del Acuerdo de Cartagena.</p> <p>DECISIÓN 398. - Artículo 38. - Idem.</p>		<p>ATIT. - Artículo 5. - Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas. No obstante, mediante acuerdos recíprocos, los países signatarios podrán eximir a las empresas de otros países signatarios de los impuestos y tasas que aplican a sus propias empresas.</p> <p>ANEXO I, Art. 1, Num. 13</p>
<p>TRIPULACIÓN</p>	<p>DECISIÓN 399. - Artículo 50. - El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares que considere necesario</p> <p>DECISIÓN 399. - Artículo 51. - El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional,</p> <p>DECISIÓN 399. - Artículo 52. - Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.</p> <p>DECISIÓN 399. - Artículo 53. - La tripulación de los vehículos habilitados no podrá ejercer en el País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia, ninguna otra actividad remunerada,</p> <p>DECISIÓN 399. - Artículo 54. - Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio. Los transportistas autorizados elaborarán y ejecutarán programas de capacitación permanente para la tripulación.</p> <p>DECISIÓN 399. - Artículo 55. - Los Países Miembros adoptarán mecanismos de control y evaluación de los programas de capacitación.</p> <p>DECISIÓN 398. - Artículos 66, 67, 68, 69, 70, 71. - Idem.</p>		

CAPÍTULO 3

PRINCIPIOS CONTENIDOS EN NORMAS INTERNACIONALES QUE RESPONDEN AL INTERÉS REGIONAL

PRINCIPIOS GENERALES	ONU	OMC/AGCS	OEA	ALADI/TM80	CAN	MERCOSUR
ACCESO A LOS MERCADOS		(Se considera en Compromisos Específicos). Art. XIV, XIX, XX y XXI	Carta de la OEA Art. 38 Lit. a		Decisión 439.- Comercio de Servicios.- Artículos 1, 6 y del 14 al 16	Protocolo de Montevideo.- Parte II, Art. IV
BUENA FE	Carta de la ONU.- Art. 2, num. 2		Carta de la OEA.- Art. 3 Lit. c.			
CUMPLIMIENTO DE LOS TRATADOS (PACTA SUNT SERVANDA)	Carta de la ONU.- Art. 2, num. 2		Carta de la OEA.- Art. 3 Lit. b.		-	Protocolo de Ouro Preto.- Capítulo IV.- Artículo 38
LIBRE COMPETENCIA		Art.VIII.- (Monopolios y proveedores exclusivos de servicios. Art.IX- Prácticas comerciales.		Resolución CM 2	Decisión 285.- Decisión 439.- Art. 17 y 18	Tratado de Asunción.- Protocolo de Fortaleza.- Protocolo de Brasilia.- Art.25.
TRANSPARENCIA		Art. III			Decisión 439.- Art. 9	Protocolo de Montevideo.- Artículo VIII.
TRATO DIFERENCIAL	"Carta de Derechos y Deberes Económicos de los Estados" (1974), Art.19.	Art. IV.- Los países desarrollados deben crear puntos de contacto para facilitar las exportaciones de servicios de los PMD.	Carta de la OEA.- Art. 38 Lit a. y b.Art. 39.-	Art. 3 Lit. d).- Art. 15 al 23	Acuerdo de Cartagena.- Arts. 1, 2 y 3 Lit. h) y Capítulo XIII. Decisión 439.- Art. 22	Protocolo de Ouro Preto.- "Considerandos".
TRATO NACIONAL MÁS FAVORECIDA		Art. II.- Los países del Cono Sur incluyeron al transporte por carretera en la Lista de Exenciones a la NMF.	Convenio sobre la Aplicación de la Cláusula de NMF(1934)	Art. 44 (NMF) Art. 45 (ventajas para tráfico fronterizo rigen sólo para los países partes).	Decisión 439.- Arts. 7 y 8	Protocolo de Montevideo.- Artículo III
TRATO NACIONAL	Declaración Universal de los Derechos Humanos.- Arts. 6 y 7	Art. XVII.- Se considera en Compromisos Específicos.		TM80.- Art. 46	Capítulo IV.- Art. 8.-	Protocolo de Montevideo.- Artículo V

CAPÍTULO 4

PRINCIPALES RESTRICCIONES Y DISFUNCIONES QUE IMPIDEN UN CORRECTO FUNCIONAMIENTO DE LA ARTICULACIÓN DE LOS ACUERDOS VIGENTES EN MATERIA DE TRANSPORTE POR CARRETERA DE LA REGIÓN

RESTRICCIONES Y DISFUNCIONES

1.- Pluralidad de ámbitos de construcción de escenarios integradores.

1.A.- La primera constatación es que existe una pluralidad de ámbitos, de diferente naturaleza jurídico-institucional, de construcción de escenarios integradores en el campo del transporte, y más particularmente del transporte por carretera.

Una clasificación inicial de estos ámbitos distingue los esquemas de integración (MERCOSUR, CAN, ALADI), de los mecanismos operativos de asociación (Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, Iniciativa para la Integración Regional de la Infraestructura Sudamericana, Comisión del Artículo 16 del ATIT, Comité de la Hidrovía Paraguay-Paraná y Reuniones Bilaterales).

Además de la diferente naturaleza jurídico-institucional, el ámbito espacial de estos diferentes procesos dista de ser homogéneo y supone participaciones distintas de los países de la región; y tampoco es homogéneo el nivel de intensidad de participación de los países, que se registran en cada uno de estos escenarios de negociación.

1.B.- Cada esquema de integración y cada mecanismo operativo de participación, tienen su propia dinámica generadora de otras tantas biografías jurídico institucionales.

Sin perjuicio que pueden constatarse ciertas líneas generales que de alguna forma uniformizan trayectorias normativas sobre el tema, que van desde una flexibilización de las orientaciones proteccionistas de las políticas en la materia hasta la búsqueda de la competitividad regional y de la eficiencia productiva, la perdurabilidad de cierta parcelización de las negociaciones y resoluciones, es una constante aún por superar que incide decidida y negativamente sobre los emprendimientos que intentan la integración normativa del transporte por carretera de la región.

2.- Antecedentes.

2.A.- En el momento histórico en que la Conferencia de Ministros de América del Sur aprueba la articulación normativa, aún no se había logrado superar la dicotomía entre ésta y una validez regional del ATIT no como excluyente de trabajar en una norma única posterior, pero sí como excluyente de la articulación que se había logrado consensuar.

2.B.- Los antecedentes sobre la armonización normativa regional en materia de transporte por carretera, ponen en evidencia una serie de particularidades que, lejos de favorecerla, la entorpecieron.

En primer lugar, se le otorgó a un mecanismo operativo de integración (la Conferencia de Ministros), un propósito político; encarar un proceso de armonización. Se sabe que esta clase de entidad carece de los medios y facultades necesarios para hacerlo.

En segundo lugar, el propio contenido literal de las resoluciones que aprobaron encarar un proceso de armonización normativa, evidencian una tensión contradictoria entre una posición de notorio impulso y otra de freno.

Y en tercer lugar, como derivado de lo anterior, es evidente que en su momento los Ministros evitaron el debate de fondo y optaron por la ambigüedad propia de las circunstancias históricas y lo trasladaron a los ámbitos técnicos de negociación, los cuales debieron encarar las tareas de armonización sin que el mandato constitutivo y político hubiera acotado claramente tanto la naturaleza técnica de lo que se pedía como la priorización de las opciones que estaban en juego.

2.C.- El ATIT más allá de su vigencia, ha comenzado a recibir importantes críticas desde los ámbitos empresariales y oficiales. Tiene un contenido dispositivo normativo no enteramente coherente con las orientaciones de flexibilización que se vienen abriendo paso en el ámbito político y económico regional y más bien puede conceptualizarse como un convenio producto directo de años de experiencia negociadora más que de orientaciones políticas claras en la materia.

ANEXO 1

OMC/AGCS

Lista de Exenciones al principio de NMF

Bolivia:

Transporte por carretera, pasajeros y carga

Disposiciones en materia de trato nacional de acuerdos bilaterales y plurilaterales sobre transporte internacional de pasajeros y carga (incluyendo el transporte combinado carretera/ferrocarril) que reserva los derechos de transporte entre las partes o a través del territorio de la parte contratante de que se trate. Duración indeterminada. Motivo de la exención: Facilitar el transporte entre países vecinos en la región del "Cono Sur", basándose en el trato de reciprocidad para los proveedores de servicios.

Brasil:

Acuerdo sobre transporte terrestre internacional. Establece el trato nacional para los proveedores autorizados de países signatarios con respecto al transporte internacional de carga y de pasajeros. Países Partes: Argentina, Bolivia, Chile, el Paraguay, Perú y Uruguay. Duración indeterminada. Motivo de la exención: Facilitar el transporte entre países vecinos en la región del "Cono Sur", basándose en la reciprocidad.

Chile

Otorgamiento de trato nacional a proveedores de países signatarios del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de 1977 (Argentina, Bolivia, Brasil, Paraguay, Perú, Uruguay). Sujeta a la duración del convenio. Motivo de la exención: promoción de integración regional.

Colombia

Medidas que otorguen trato preferencial a los países del Sistema Andino de Carga por Carretera. Beneficiarios: Países del Grupo Andino. Duración: Indefinida. Motivo de la exención: proteger los esfuerzos de integración regional en esta materia.

Perú

Para los casos de: sistema andino de carga por carretera; transporte internacional de pasajeros por carretera; libertad de acceso a las cargas de transporte por vía marítima; transporte multimodal; libertad de acceso a la carga originada y destinada por vía marítima dentro de la subregión, incluido el cabotaje, se reserva un trato preferencial para los operadores subregionales. Duración indefinida. Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre: otorga trato nacional a los países signatarios. Duración indefinida. Motivo de la exención: promoción de la integración regional.

Uruguay

El Convenio sobre transporte internacional terrestre, del cual forma parte el Uruguay, prevé un tratamiento nacional para los proveedores autorizados o firmantes con respecto al transporte internacional de carga y pasajeros. Duración indefinida. El Convenio está destinado a facilitar el transporte entre los países fronterizos dentro de la zona del "Cono Sur" sobre la base de tratamiento recíproco para los proveedores de estos servicios.

ANEXO 2

ALADI

Normas vinculadas al transporte internacional por carretera

ALADI/AAP/A14TM/3 del 1/1/90. Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (ATIT) y su Protocolo AAP/A14TM/3.1 sobre Infracciones y Sanciones, suscrito por los países miembros del MERCOSUR, Bolivia, Chile y Perú.

ALADI/AAP/A14TM/8 del 29/9/92. Acuerdo sobre Reglamentación Básica Unificada de Tránsito, suscrito por los países miembros del MERCOSUR, Bolivia, Chile y Perú.

ALADI/AAP/A14TM/10 del 16/8/95. Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CRT), suscrito por Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

ALADI/AAP/A14TM/15 del 31/5/01. Acuerdo de Alcance Parcial N° 15, al amparo del Artículo 14 del Tratado de Montevideo 1980, celebrado entre la República Federativa del Brasil y la República de Venezuela, sobre transporte Internacional por Carretera de Pasajeros y Carga.

ALADI/AAP.PC/7 "Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas". MERCOSUR
PROTOCOLO ADICIONAL al ALADI/AAP.PC/7: Régimen de Infracciones y Sanciones al Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR

ALADI/AAP/PC/8 "Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Mercancías". MERCOSUR.

ACE 35 MERCOSUR / CHILE - Título XIV – Sobre Transporte, se reconoce vigencia ATIT, se establece el libre tránsito por ambos países hacia 3os y la suscripción de protocolos adicionales en este marco sobre aspectos del transporte.

ANEXO 3

Comunidad Andina

Inventario de Medidas Restrictivas al Comercio de Servicios (Decisión 510) que inciden sobre el transporte carretero internacional de la CAN

BOLIVIA

INVENTARIO DE MEDIDAS RESTRICTIVAS AL COMERCIO DE SERVICIOS

PAIS: Bolivia
NIVEL: Nacional

Nº	SECTOR/SUBSECTOR/ CLASIFICACION	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA
1	Todos los sectores	Ley General del Trabajo, del 12 de agosto de 1948. art. 3 Ley General del Trabajo, Título VI, Capítulo IV, artículo 78 Decreto Supremo del 2 de febrero de 1937. art. 1	X	X	En ninguna empresa o establecimiento el número de trabajadores extranjeros podrá exceder del 15% del total y comprenderá exclusivamente a técnicos. El personal femenino tampoco podrá pasar del 45% en las empresas o establecimientos que, por su índole, no requieren usar el trabajo de éstas en una mayor proporción. Se requiere ser de nacionalidad boliviana para desempeñar las funciones de director, administrador, consejero y representante en las instituciones del estado, y en las particulares cuya actividad se relacione directamente con los intereses del estado, particularmente en el orden económico y financiero. El 85% de los empleados que sirven a un mismo patrono, deberán ser de nacionalidad boliviana. Del total de sueldos pagados por el mismo patrono, se asignará el 85% a favor de los empleados nacionales. Los pagos hechos en moneda extranjera se reducirán al cambio bancario para restablecer dicho porcentaje. Las empresas que tengan más de 500 trabajadores solventarán los gastos para que un trabajador o el hijo de un trabajador, siga estudios de perfeccionamiento técnico, el beneficiario deberá ser boliviano.
2	Todos los sectores	Régimen Migratorio Decreto Supremo 24423 del 29 de noviembre de 1996		X	Se deben cumplir con determinados requisitos para obtener la visa de objeto determinado, dependiendo de la actividad a desarrollar, por ejemplo: Contratos de trabajo, Actuación cultural, artística Deportiva
3	Todos los sectores	Código de Comercio: Decreto Ley No. 14379, del 1º de enero de 1978, art. 416 num. 2	X		Para que una empresa extranjera ejerza válidamente actos de comercio en el territorio nacional debe establecer sucursal o representación permanente, fijando domicilio en un lugar del territorio de la república.

Nº	SECTOR/SUBSECTOR/ CLASIFICACION	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA
		Reglamento de la Dirección General de Registro de Comercio y Sociedades por Acciones: Decreto Ley No. 16883 de 19 de julio de 1979. art. 22 inc. a)			El representante legal extranjero de cualquier empresa deberá acreditar su radicación en el país. Los Artículos 5 y 8 de la mencionada Norma establecen definiciones que distinguen los Actos Comerciales de los No Comerciales.
4	Todos los sectores	Código de Comercio, Decreto Ley No. 14379, vigente desde el 1º de enero de 1978. Arts. 26 y 148	X		Art. 26. Establece la tipicidad de empresas comerciales que pueden conformarse en el territorio nacional para realizar cualquier actividad de comercio y son: conformar sociedades colectivas, comanditarias simples o por acciones, de responsabilidad limitada, anónimas o de cuentas en participación. Art. 148. Establece que las sociedades constituidas bajo un tipo no previsto en dicha norma, deben efectuar un trámite judicial para que la autoridad determine el tipo societario al que más se asimila, para cumplir con las formalidades de inscripción, publicidad y otras.
5	Todos los sectores	Decreto Ley N° 14379, Código de Comercio, capítulo XIII, sociedad constituida en el extranjero, artículo 416	X		La sociedad constituida en el extranjero para su inscripción en el Registro Nacional de Comercio y el ejercicio habitual de actos comprendidos en su objeto social deberá: Establecer sucursal o representación permanente, fijando domicilio legal en un lugar del territorio de la república de Bolivia
6	Todos los sectores	Ley 1178 "SAFCO", de noviembre de 1990, que regula el sistema nacional de administración de servicios. Decreto Supremo 23069 del 28 de febrero de 1992.	X	X	Para la administración de servicios prestados por terceros con participación de empresas extranjeras, éstas deben acreditar un representante responsable domiciliado en Bolivia. Las empresas extranjeras deberán asociarse previamente con una o varias empresas nacionales y estar inscritas en el registro de empresas asesoras.

COLOMBIA

PAIS: Colombia

NIVEL: Nacional

Nº	SECTORES/SUB-SECTOR/ CLASIFICACION	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCION DE LA MEDIDA
1	Todos los Sectores	Código de Comercio, art. 471 de 1993 Rev. 1995	X		Art. 471: "Para que una sociedad extranjera pueda emprender negocios permanentes en Colombia establecerá una sucursal con domicilio en el territorio nacional"
2	Todos los Sectores	Código de Procedimiento Civil. Art. 48	X		Art. 48: "Las personas jurídicas extranjeras de derecho privado con domicilio en el exterior, que establezcan negocios permanentes en Colombia, deberán constituir en el lugar donde se tengan tales negocios, apoderados con capacidad de representarlas jurídicamente. Las personas jurídicas extranjeras que no tengan negocios permanentes en Colombia, estarán representadas en los procesos por un apoderado que constituyan según las formalidades prescritas por el Código de Comercio"
3	Todos los Sectores	Código de Comercio, art. 472 de 1993. Rev. 1995		X	Art. 472: "La resolución o acto en que la sociedad acuerde conforme a la ley de su domicilio principal establecer negocios permanentes en Colombia expresará: Ø. La designación del revisor fiscal, quien será persona natural con residencia permanente en Colombia."
4	Todos los Sectores	Decreto 2371 de Dic. 27 de 1996, Art. 7	X	X	Art. 7: "Sin perjuicio de lo expresado y en atención a las recomendaciones de la Comisión Nacional de Migración, la planeación y regulación migratoria evitará: 1. El ingreso y la permanencia de extranjeros que comprometan el empleo de los trabajadores nacionales que por su cantidad y distribución en el territorio nacional, configuren un problema con implicaciones políticas, económicas, sociales o de seguridad que afecten al Estado Colombiano"
5	Todos los Sectores	Decreto 2371 de Dic. 27 de 1996	X	X	"Artículo 179. El extranjero deberá ejercer la profesión, oficio u ocupación autorizado en la visa. El Ministerio de Relaciones Exteriores podrá efectuar su cambio, previo cumplimiento de los requisitos establecidos para el efecto. Dicha autorización deberá ser comunicada por el extranjero al Departamento Administrativo de Seguridad, DAS, por escrito dentro de los treinta (30) días calendario siguientes al cambio. El extranjero no podrá ejercer dentro del país más de una profesión, oficio u ocupación debidamente autorizada, salvo cuando se trate de la docencia universitaria hasta por ocho (8) horas semanales".

Nº	SECTORES/SUB-SECTOR/ CLASIFICACION	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCION DE LA MEDIDA
6	Todos los Sectores	Decreto 2371 de Dic. 27 de 1996 Arts. 49, 50, 61, 62, 65, 66, 69, 70, 73, 74, 77, 79, 80, 86, 88, 89, 91	X	X	Art. 49: "La visa temporal de negocios tendrá una vigencia de hasta tres años (3), para múltiples entradas y autoriza una permanencia hasta por el término de seis (6) meses por cada ingreso. Dicha visa caducará si el extranjero sobrepasa el término de permanencia autorizado." (Art. 50): "El extranjero titular de una visa temporal de Negocios no podrá fijar domicilio en el territorio nacional y las actividades que desarrolle no podrán generar el pago de honorarios o salarios en Colombia." Todo extranjero que desee vincularse al mercado laboral o trabaje en el país debe estar amparado por la visa de trabajo correspondiente.
7	Todos los Sectores	Código de Trabajo, año 1993 arts. 74 y 75.	X	X	Art. 74: "Todo patrono que tenga a su servicio más de 10 trabajadores, debe ocupar nacionales en proporción no inferior al 90% del personal de trabajadores ordinarios y no menos del 80% del personal calificado o especialista o de dirección y confianza..." (art. 75) "1. El Ministerio de Trabajo puede disminuir la proporción anterior: cuando se trate de profesional estrictamente técnico e indispensable y sólo por el tiempo necesario para preparar al personal colombiano. b) Cuando se trate de inmigraciones promovidas o fomentadas por el gobierno. 2. Los patronos que necesiten ocupar trabajadores extranjeros en una proporción mayor a la autorizada por el artículo anterior, acompañarán a su solicitud los documentos en que la funden. El Ministerio la dará a conocer con el fin de que el público, y en especial el personal colombiano del patrono peticionario, pueda ofrecer sus servicios. 3. La autorización sólo se concederá por el tiempo necesario a juicio del Ministerio, para preparar personal colombiano y mediante la obligación del peticionario de dar la enseñanza completa que se requiera con tal fin."
8	Todos los sectores	Constitución Política de 1991, art. 60 Ley 226 de 1995		X	Constitución Política Art. 60: "El Estado promoverá, de acuerdo con la Ley, el acceso a la propiedad. Cuando el Estado enajene su participación en una empresa, tomará las medidas conducentes a democratizar la titularidad de sus acciones, y ofrecerá a sus trabajadores, a las organizaciones solidarias y de trabajadores, condiciones especiales para acceder a dicha propiedad accionaria."
9	Todos los Sectores	Decreto No. 2080 de octubre del 2000, Artículo 6	X		Art. 6: Parágrafo: "En todo caso, el CONPES, podrá identificar sectores de la actividad económica para que el Gobierno determine si admite en ellos la participación de inversión de capital del exterior".

62	11. SERVICIOS DE TRANSPORTE F. Servicios de Transporte por carretera a) Transporte de carga	Ley 336 del 20 de Dic. de 1996.	X	X	Art 9. Ley 336: "El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por sus empresas, personas naturales o jurídicas legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente".
63	11. SERVICIOS DE TRANSPORTE F. Servicios de Transporte por carretera a) Transporte de Pasajeros	Decreto No. 1557, Sep. 15 de 1995. Art. 22.	X	X	Art. 22: "La prestación del servicio básico de Transporte Público Terrestre de Pasajeros por Carretera, se otorgará mediante la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión mediante concurso, donde se garantice la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre la creación de nuevas empresas".
64	11. SERVICIOS DE TRANSPORTE F. Servicios de Transporte por carretera a) Transporte de pasajeros b) Transporte de Carga	Código Nacional de Tránsito. Art. 79 Parágrafo 2,	X	X	Art. 79. Parágrafo 2 "Los vehículos registrados legalmente en otros países, que se encuentren en el territorio nacional, podrán transitar durante el tiempo autorizado por el Ministerio de Relaciones Exteriores y la Dirección General de Aduanas, teniendo en cuenta los convenios internacionales sobre la materia y en ningún caso se podrán destinar al transporte público dentro del país."

ECUADOR

PAIS: Ecuador

NIVEL: Nacional

Nº	SECTOR/SUBSECTOR/ CLASIFICACIÓN	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCION DE LA MEDIDA
1.	I. Normativa Horizontal	Ley de Compañías (COD N. 000, RO 312, 5 de noviembre, 1999) Artículo 6	X		Sin perjuicio de lo que se dispone en el Art. 415, si las actividades que una compañía extranjera va a ejercer en el Ecuador implicaren la ejecución de obras públicas, la prestación de servicios públicos o la explotación de recursos naturales del país, estará obligada a establecerse en él con arreglo a lo dispuesto en la Sección XIII de la presente Ley. En los casos mencionados en el inciso anterior, las compañías u otras empresas extranjeras organizadas como personas jurídicas, deberán domiciliarse en el Ecuador antes de la celebración del contrato correspondiente. El incumplimiento de esta obligación determinará la nulidad del contrato respectivo.

VENEZUELA

PAIS: Venezuela

NIVEL: Nacional

Nº	SECTOR/SUBSECTOR/ CLASIFICACIÓN	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA
1.	Todos los sectores	Ley Orgánica del Trabajo del 19/06/97. (Arts. 20, 27, 30)		X	Los jefes de relaciones industriales, jefes de personal, capitanes de buques o aeronaves, capataces o quienes ejercen funciones análogas, deberán ser venezolanos.
2.			X	X	El noventa por ciento (90%) por lo menos, tanto de los empleados como de los obreros al servicio de un patrono que ocupe diez (10) trabajadores o más, debe ser venezolano. Además, las remuneraciones del personal extranjero, tanto de los obreros como de los empleados, no excederá del veinte por ciento (20%) del total de remuneraciones pagado a los trabajadores de una u otra categoría.
3.				X	Cuando se contrate personal extranjero se preferirá a quienes tengan hijos nacidos en el territorio nacional, o sean casados con venezolanos, o hayan establecido su domicilio en el país, o tengan más tiempo residenciados en él.
4.		Código de Comercio del 23/07/55 (Titulo VII De las compañías de comercio y de las cuentas en participación. Arts. 203, 354, 355, 356, 357, 358 Sección XI De las Sociedades Extranjeras)	X		Las sociedades mercantiles (que tienen por objeto uno o más actos de comercio) tendrán domiciliado en Venezuela un representante, el cual se considerará investido de plenas facultades para responder ante las autoridades y particulares sobre las cuestiones inherentes a la actividad económica que realice, excepto la de enajenar la empresa o la concesión, si esta facultad no se le hubiere dado expresamente.
5.		Decreto 2.095 del 13/02/92: Reglamento del Régimen Común de Tratamiento a los Capitales Extranjeros y sobre Marcas, Paten-		X	Quedan reservados a las empresas nacionales los siguientes sectores de la actividad económica: a) La televisión y la Radiodifusión; los periódicos en idioma castellano. b) Los servicios profesionales cuyo ejercicio esté reglamentado por las leyes nacionales.

Nº	SECTOR/SUBSECTOR/ CLASIFICACIÓN	FUNDAMENTO LEGAL	ACCESO A MERCADOS	TRATO NACIONAL	DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA
		tas, Licencias y Regalías, aprobado por las Decisiones 291 y 292 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena (Arts. 1, 26)			
74.	F. <u>Servicios de transporte por carretera</u> (CPC 7121-7122)	Ley de Tránsito Terrestre del 10/10/86 (Art. 15)	X		(El servicio de transporte público de personas deberá realizarse a través de aquellas empresas, asociaciones, cooperativas o cualquier otra persona natural o jurídica legalmente constituida y domiciliada en el país, que haya sido autorizada por el Ministerio de Infraestructura. Para otorgar licencia de Cuarto y Quinto grado a extranjeros, es requisito de fondo el que haya permanecido en el país durante un lapso no menor de cinco (5) años)
75.		Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre del 26/05/98 (Art. 213)	X		Para poder prestar servicios, las empresas de transporte colectivo deberán estar domiciliadas y constituidas como persona jurídica en Venezuela.