

Reunião Bilateral de Transporte Terrestre

BRASIL ARGENTINA



Foz do Iguaçu - PR
BRASIL
6 e 7 de novembro de 1997

ATA DA REUNIÃO BILATERAL BRASIL – ARGENTINA DOS ORGANISMOS NACIONAIS COMPETENTES DE APLICAÇÃO DO A.T.I.T.

Durante os dias 6 e 7 de novembro de 1997, na cidade de Foz do Iguaçu - Paraná, Brasil, nas dependências do Hotel Carimã, realizou-se a reunião Bilateral Brasil/Argentina dos Organismos Nacionais Competentes de Aplicação do Acordo Sobre Transporte Internacional Terrestre - A.T.I.T., para tratar dos aspectos técnicos e operacionais do transporte de carga e passageiros entre os dois países.

A lista de integrantes das respectivas Delegações constituem o Anexo I da presente Ata.

O chefe da Delegação brasileira, Dr. Milton Elias Ortolan, Diretor do Departamento de Transportes Rodoviários da Secretaria de Transportes Terrestres do Ministério dos Transportes, iniciou os trabalhos dando as boas vindas à Delegação argentina e ressaltando a importância desta reunião para o intercâmbio econômico e comercial entre ambos países.

Em seguida a Dra. Silvia Sudol, Coordenadora de Assuntos Internacionais da Subsecretaria de Transporte Terrestre do Ministério de Economia e Obras e Serviços Públicos, chefe da Delegação da Argentina, agradeceu acolhida e destacou a importância desta reunião para integração física e econômica de ambas nações.

Imediatamente aprovou-se o Temário, que consta como Anexo II à presente Ata. Passou-se em seguida à discussão dos temas.

1. TRANSPORTE DE CARGA

1.1. Pesos e Dimensões de Veículos

Na oportunidade, a Delegação brasileira entregou uma cópia da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, que institui o novo Código de Trânsito Brasileiro, bem como cópia do Decreto 2.069, de 12 de novembro de 1996, que dá nova redação aos Artigos 81, 82 e 83 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, e dispõe sobre as dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, e fixa os limites máximos de peso bruto por eixo de veículo.

Como o tema encontra-se em análise no SGT-5 do MERCOSUL, as Delegações decidiram que o tratamento do mesmo continuará naquele âmbito.

1.2. Revisão Técnica Obrigatória

Da mesma forma que o item anterior, o tema encontra-se em análise no SGT-5 do MERCOSUL, onde continuará sendo tratado.

1.3. Ponto Fronteiriço - Alvear/Itaqui

Depois de um intercâmbio de idéias sobre habilitação de novos pontos de fronteiras, a Delegação argentina volta a solicitar, às autoridades de transporte brasileiras, as medidas necessárias à habilitação do ponto fronteiriço de Alvear (RA) Itaqui (BR).

Por sua vez, a Delegação brasileira informa que em Itaqui/Alvear já ocorre a operação em caráter precário, horário limitado, e com pequeno tráfego internacional. Assim, sugere gestões junto ao CT-2 - Assuntos Aduaneiros, para incluir o ponto na relação daqueles que serão considerados para operação integrada. A Delegação argentina aceitou a sugestão.

1.4. Capacitação Obrigatória dos Condutores do Transporte de Produtos Perigosos.

A Delegação argentina informa que já avançou na regulamentação interna e que a partir de 1º de julho de 1998 os motoristas já estarão capacitados, data em que passará a ser exigida comprovação de capacitação.

A Delegação brasileira informa que dispõe das Resoluções N^{os}. 640/1985 e 761/1992, do CONTRAN, em Anexo III, que regulam internamente o treinamento dos condutores de veículos rodoviários que transportam produtos perigosos.

A partir da aprovação do acordo do MERCOSUL sobre o tema, da atualização do regulamento brasileiro específico e da edição do novo Código de Trânsito Brasileiro, o Ministério dos Transportes já enviou ao CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), proposta de atualização da resolução sobre treinamento de condutores, que está em análise naquele Conselho.

1.5. Remonta de Veículos

A Argentina fez entrega de proposta de norma técnica comum para remonta de veículos Anexo IV.

A Delegação brasileira fez entrega de novos estudos.

As Delegações decidiram prorrogar a operação até que se aprove norma.

A Delegação argentina assinalou a necessidade de contar com uma norma de características similares em ambos os Países, e propôs efetuar consultas técnicas no período até a próxima reunião bilateral, estimando conveniente que a mesma esteja internalizada naquela oportunidade.

Da mesma forma, destacou a reciprocidade que deve existir na normatização desse tipo de tráfego, e sustentou que a falta em um país, nos prazos estabelecidos, dará direito ao outro a revogar as normas.

2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

2.1. Análise das Linhas Existentes

A Delegação brasileira, conforme acordado na última reunião bilateral, apresentou relatório provisório das linhas existentes entre ambos os países Anexo V.

Ficou entendido por ambas as Delegações que se faria uma análise das informações apresentadas e que, numa próxima reunião bilateral, seriam consolidadas as linhas com seus respectivos esquemas operacionais.

2.2. Novas Linhas

Início das Operações Andrecito-Capanema e da Santo Tomé-San Borja

A Delegação argentina informou que iniciou a operação da linha Santo Tomé (RA) – San Borja (BR), com as duas frequências anteriormente aprovadas. Solicitou, que, com a abertura ao tráfego da ponte que une as duas cidades se aumentasse a frequência para até dez horários diários por país, com o que concordou a Delegação brasileira.

A Delegação argentina informou, ainda, que a empresa Cruzeiro del Norte SRL opera de forma precária a citada linha.

Se forem autorizadas novas operadoras, será feita oportunamente a comunicação. Da mesma forma, quando da realização de licitação e for escolhida a operadora definitiva da linha.

De sua parte, a Delegação brasileira informou que iniciará o processo licitatório de ambas as linhas no próximo ano, com vistas a indicar as empresas operadoras.

Ambas as delegações se comprometeram a tratar na próxima reunião bilateral regras gerais para aumento de frequência das linhas regulares.

2.3. Polo Turístico das Cataratas

A Delegação argentina declarou que, na oportunidade da Reunião Bilateral celebrada nos dias 22 e 23 de maio de 1997, entregou à Delegação do Brasil um documento que tratava do tema Polo Turístico das Cataratas, que por sua vez se comprometeu a analisá-lo.

A Delegação argentina reitera a importância do tratamento deste tema, a fim de conseguir uma convergência para, em seguida, fixar os procedimentos jurídicos e operacionais, e assim obter a adesão da República do Paraguai, com o objetivo de integrar a Ciudad del Este a este circuito. Em consequência reitera os termos da reunião anterior.

A Delegação do Brasil solicita um prazo maior para aprofundar-se no tema, estando, em princípio, de acordo que o assunto seja tratado na próxima Reunião Bilateral, com prévia consulta à República do Paraguai.

A Delegação argentina propõe a realização de uma Reunião Tripartite (RA/BR/PY) em data a ser confirmada, antes da próxima reunião bilateral Argentina/Brasil.

2.4. Linhas de Temporada Turística Internacional

Dentro das regras estabelecidas na Reunião Bilateral entre ambos os países, em Buenos Aires nos dias 22 e 23 de maio do corrente ano, para os serviços de temporada turística internacional, ambas as Delegações concordaram em incluir os seguintes serviços na relação aprovada no item 2.4 inciso "a", na Ata da mencionada Reunião Bilateral:

- Na linha Balneário Camboriú (BR), Florianópolis (BR), Torres (BR), Porto Alegre (BR), Buenos Aires (RA), admitir o fracionamento de Balneário Camboriú (BR), Florianópolis (BR), Torres (BR), Porto Alegre (BR), Rosário (RA).
- Na linha Florianópolis (BR), Resistencia (RA), admitir o fracionamento, Florianópolis (BR), Posadas (RA).

No que diz respeito aos novos serviços de temporada turística mencionados no item, 2.4-b da citada reunião, a Delegação argentina propôs a ligação Bahia Blanca (RA) – Florianópolis (BR) – Camboriú, com uma frequência diária, por bandeira, com o que concordou a Delegação brasileira. A Delegação argentina comprometeu-se a enviar via fac-simile o respectivo itinerário a ser operado.

A pedido da Delegação argentina, concordou-se que novos serviços poderão ser propostos e aceitos também, via fac-simile.

Por proposta do Brasil foi acordado que os serviços de temporada turística, conforme a demanda, poderão ter as respectivas frequências aumentadas em até oito vezes.

3. OUTROS ASSUNTOS

3.1. Participação nos Tráfegos

A Delegação da Argentina reiterou o direito que lhe assiste, como País transitado, de participar nos tráfegos (art. 29 incisos 1, 2 e 3 do A.T.I.T.) e se compromete a entregar

um documento a esse respeito, na próxima Reunião de Ministros de Transporte e Obras Públicas do Cone Sul (Buenos Aires, 27 de novembro corrente).

Dessa forma, e considerando o acertado com o Brasil e com o Chile em 1993, informou que foi aprovado internamente um projeto que põe em prática, por um período de seis meses, uma experiência piloto de participação da Argentina no tráfego de cargas entre Brasil e Chile.

3.2. Comunicação Via Fac-simile

Tendo em vista as dificuldades recentes de utilização do telex, como o único meio de comunicação, para autorização de viagens ocasionais, viagens ocasionais de carga própria, modificação de frota, entre as autoridades de aplicação do A.T.I.T. e com as fronteiras, a Delegação brasileira propõe que sejam aceitos os modernos meios eletrônicos, como fac-simile, e-mail e etc.

A Delegação argentina concorda aceitou o fac-simile para viagens ocasionais de carga própria e para modificação de frota. Por motivos legais não está em condições de aceitar as autorizações de viagens ocasionais.

Ambas as Delegações acordaram em envidar esforços para, no menor prazo possível, encontrar formas de resolver a questão.

3.3. Inspeção de Pré-embarque

A Delegação brasileira solicitou à Delegação da Argentina informações mais detalhadas sobre o Programa de Inspeções de Pré-embarque de Importações, conforme o Decreto 477/97, daquele País.

Com referência ao disposto no citado Decreto, a Delegação argentina entregou cópia completa da norma em questão, Anexo VI, esclarecendo que de acordo ao estipulado no artigo 2º da mesma "As despesas de administração do Programa de Inspeção de Pré-embarque de Importação serão custeados com as respectivas verbas orçamentárias da Administração Federal de Ingressos Públicos", e esclareceu que o anexo I, da referida norma, no item C, ponto III, estabelece que "as empresas de inspeção deverão estar presentes na verificação e/ou liberação ao comércio das mercadorias amparadas por seus certificados de inspeção", sem que isto ocasione nenhum custo adicional ao importador em questão.

3.4. Assuntos Fronteiriços

- A Delegação da Argentina informa que, em Paso de los Libres - Uruguaiana, a Aduana do Brasil não aceita, para os veículos e equipamentos de apoio operacional, o tratamento estabelecido no A.T.I.T. para as frotas habilitadas.

A Delegação brasileira informa que, em função do disposto no art. 11 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre entre os Países do Cone Sul, o assunto será submetido à Coordenação do Sistema Aduaneiro - SRF, para orientação às Unidades Aduaneiras.

- A Delegação argentina, manifestou que frequentemente expira, em trânsito por território argentino, a cobertura de Responsabilidade Civil do Transportador Rodoviário em Viagem Internacional nos Países do Cone Sul, relativa a danos causados a pessoas e/ou coisas transportadas ou não, com exceção à carga transportada, em virtude de prazo insuficiente ao declarado na contratação da cobertura.

Em função da situação apresentada pela Argentina, esta sugeriu que se adicionasse às Condições Gerais do Seguro, para as viagens entre Argentina e Brasil, um prazo mínimo de vigência de cobertura, prorrogada automaticamente em até um mês.

A Delegação brasileira comprometeu-se a levar o assunto aos seus Órgãos Competentes, entretanto, não se fixando um prazo mínimo, mas visando a análise da viabilidade da prorrogação automática dos prazos contratados, mediante inclusão de cláusula particular nas Condições Gerais.

Dentro do prazo de três meses o Brasil informará o andamento da questão.

- A Delegação brasileira enfatizou a necessidade da fiscalização, em fronteira, dos seguros obrigatórios, visando com isso vir atender ao cunho social dessas coberturas. Aproveitou, ainda, o momento para sugerir que os dois países esclareçam melhor o conceito da contratação das coberturas obrigatórias nos países de matrícula dos veículos. A sugestão foi aceita pela Delegação argentina.

- Foi solicitado por ambas as partes que as aduanas - brasileira e argentina, revejam a responsabilidade do transportador pela devolução da torna guia.

A razão da solicitação prende-se ao fato de que o dispositivo no item 2, art. 15, capítulo IX, do anexo I, do A.T.I.T., estabelece que: "...as autoridades da aduana de passagem de fronteira de saída poderão conservar um exemplar da declaração DTA para seu registro da operação e enviarão outro exemplar assinado para a aduana de partida ou de passagem de fronteira de entrada do país, em qualidade de tornaguia, para que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no território deste país".

O Brasil informou que, de acordo com a Instrução Normativa SRF nº 56/91, a responsabilidade pela comprovação de Trânsito Aduaneiro junto à alfândega de origem é da empresa transportadora que emitiu o MIC/DTA.

Informou ainda que, no trânsito aéreo e nas exportações, já existe um programa informatizado, o qual dispensa a apresentação da tornaguia.

Da mesma forma está em desenvolvimento Sistema Informatizado para as demais modalidades de trânsito aduaneiro.

A Delegação brasileira solicitou fossem verificadas e aferidas as balanças, principalmente as que estão na rodovia Paso de los Libres – Buenos Aires.

Foram relatadas várias ocorrências, sobre a pesagem de veículos em trânsito aduaneiro internacional (lacrados), cujas diferenças apuradas indicavam variação de: entre Pasos de los Libres e Yerua, superior a 1,5 t., entre Yerua e Zárate, superior a 3 t., em veículo na mesma viagem. A Delegação argentina comunicou que é de seu conhecimento esses fatos e que está tomando providências no sentido de regularizar a questão.

- A Delegação brasileira solicitou uma atenção especial quanto as autuações que estão sendo aplicadas pelas autoridades policiais da Província de Entre Ríos, sobre a obrigatoriedade de veículos estrangeiros, no caso brasileiros, portarem na traseira um círculo refletivo com a velocidade máxima deste.

A Delegação argentina informou que tal dispositivo consta em sua lei de trânsito, porém a aplicabilidade corresponde só aos veículos de carga e passageiros argentinos.

- As entidades brasileiras de transporte de carga parabenizaram o trabalho que está sendo desenvolvido pela Gendarmeria Nacional Argentina, principalmente na rota de Paso de los Libres – Puerto Iguazú.

- As entidades brasileiras de transporte de carga, manifestaram sua preocupação quanto a fiscalização nas fronteiras incidir em 100% dos veículos, tanto no ingresso como no egresso do território argentino.

A Delegação argentina manifestou que a referida fiscalização pode ter sua origem no controle do seguro, que em alguns casos estão com a cobertura vencida, estando o veículo transitando em território argentino e, também, pelo controle de migração do motorista.

- A Delegação argentina recomendou às entidades de transporte de carga, que orientem seus associados para que os motoristas apresentem em ordem os documentos exigidos pelas autoridades de transporte, a fim de agilizar os controles de fronteira.


pela Delegação brasileira


pela Delegação argentina

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ll

plc

DELEGAÇÃO DA REPUBLICA ARGENTINA

REUNIÃO BILATERAL BRASIL/ARGENTINA DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO
ACORDO SOBRE O TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.

Delegação Oficial

Dra. Silvia Sudol

Ing. Sergio Bouza

Ing. Beatriz Noemí Rambla

C.P.N. Marisa Valiente

Dr. Roberto Luis M. Olivieri

Ing. Enrique Maria Filgueira

Dra. Dolores Dolberg

C.P.N. Alejandro M. Molinari

Sr. Carlos Arribillaga

Cte. Dr. Juan Jose Mininni

Cte. Pr. Nestor Hugo Prado

Coordinadora Asuntos Internacionales -

Subsecretaría de Transporte Terrestre

Asesor Subsecretaría de Transporte Terrestre

CNT y SV / SS.TT

Comisión Nacional de Regulacion de Transporte

Subgerente de Transporte Interurbano e

Internacional - CNTR

Subgerente de Cargas - CNTR

Superintendencia de Seguros

Superintendencia de Seguros

AFIP - Jefe Aduana de Puerto Iguazú

Delegado Gendarmería Ante la Secretaria de Transporte

Gendarmería

Obsevadores

Sr. Carlos Alberto Andrekvich

Dr. Calixto T. Fonseca

Sr. Daniel Eduardo Galasso

Sr. Eduardo Müller

Sr. Fernando Boulin

Sr. Jorge Hector García

Sr. Julio Koropeski

Sr. Raul Cuence

Sr. Ruben Agugliaro

Sr. Víctor Hugo Pistone

Empresario

Representante da Empresa Zbikowski S.A.

CELADI

Empresario

Empresario

Confederación Argentina de Transporte

Automotor de carga

Empresario

Federación Camioneros - Secretario Prensa

Confederación Argentina de Transporte

Automotor de carga

Federación Camioneros - Asesor

DELEGAÇÃO DA REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL

REUNIÃO BILATERAL BRASIL/ARGENTINA DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO
ACORDO SOBRE O TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Delegação Oficial

Milton Elias Ortolan
Marcos Antônio Lima das Neves
Márcio Mendes Soares
Francisco Paula Magalhães Gomes
Luzenildo Almeida de Souza
Arlindo Luiz Guerra
Paulo Cezar M. Tercero
Erley de Oliveira

Departamento de Transportes Rodoviário
Departamento de Transportes Rodoviário
Departamento de Transportes Rodoviário
GEIPOT / MT
Departamento de Transportes Rodoviário
Receita Federal / 9ª RF
IRB – Brasil Resseguros S.A.
DNER/Foz do Iguaçu

Observadores

Cleusa Scarpetto
Doreni I. Caramori
Eloi R. de Almeida
José Eduardo C. Chaves
Luis Carlos Moscardini
Maria Rita
Paulo Roberto Petersen
Romeu Antonio Loureiro
Samuel Z. Nebenzahl
Saulo Ivo Lamb
Sônia Rotondo
Vilson Salomão
Walter Cunha

Sindifoz
Reunidas S.A.
Pluma S.A.
ABRATI
Magna Seguros
Super Carga Ltda.
Planalto Transporte
América Transporte
A.B.T.I.
A.B.T.I.
NTC – Associação Nacional de Transportes.
Viação Garcia Ltda.
Pluma S.A.

ANEXO II

TEMÁRIO

R10

ANEXO II

REUNIÃO BILATERAL BRASIL/ARGENTINA DOS ORGANISMOS DE APLICAÇÃO DO A.T.I.T.

TEMÁRIO

1. TRANSPORTE DE CARGAS
 - 1.1. Pesos e Dimensões de Veículos.
 - 1.2. Revisão Técnica Obrigatória.
 - 1.3. Ponto Fronteiriço - Passo Alvear/Itaqui.
 - 1.4. Capacitação Obrigatória dos Condutores de Transporte de Produtos Perigosos.
 - 1.5. Remonta de Veículos.

2. TRANSPORTE DE PASSAGEIROS
 - 2.1. Análise das Linhas Existentes.
 - 2.2. Novas Linhas (Início das Operações): Andrecito – Capanema
Santo Tomé – San Borja.
 - 2.3. Polo Turístico das Cataratas.
 - 2.4. Linhas de Temporada Turística Internacional.

3. OUTROS ASSUNTOS
 - 3.1. Participação nos Tráfegos.
 - 3.2. Comunicação Via Fac-simile.
 - 3.3. Inspeção de Pré-embarque
 - 3.4. Assuntos Fronteiriços.



ANEXO III

RESOLUÇÕES CONTRAN



Atos do Poder Executivo

DECRETO Nº 2.069, DE 12 DE NOVENO DE 1996.

Dá nova redação aos arts. 81, 82 e 83 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição,

DECRETA:

Art. 1º Os arts. 81, 82 e 83 do Regulamento do Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, passam a vigorar com a seguinte redação:

Art. 81. As dimensões autorizadas para veículos, com ou sem carga, são as seguintes:

- I - largura máxima: 2,60m; -
- II - altura máxima: 4,40m; -
- III - comprimento total:
 - a) veículos simples: 14,00m;
 - b) veículos articulados: 18,15m;
 - c) veículos com reboque: 19,80m.

§ 1º São fixados os seguintes limites para o comprimento do balanço traseiro de veículos de transporte de passageiros e de cargas:

I - nos veículos simples de transporte de carga, até sessenta por cento da distância entre os dois eixos, não podendo exceder a 3,30m;

II - nos veículos simples de transporte de passageiros:

- a) com motor traseiro: até 62% da distância entre eixos;
- b) com motor dianteiro: até 71% da distância entre eixos;
- c) com motor central: até 66% da distância entre eixos.

§ 2º A distância entre eixos prevista no parágrafo anterior será medida de centro a centro das rodas dos eixos dos extremos.

§ 3º Não é permitido o registro e o licenciamento de veículos com dimensões excedentes aos limites fixados neste artigo, salvo configuração que incorpore inovação tecnológica, devidamente regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 4º Os veículos em circulação com dimensões excedentes aos limites fixados neste artigo poderão circular até o sucateamento, mediante autorização específica, a ser regulamentada pelo Conselho Nacional de Trânsito.

§ 5º Não se sujeitam ao disposto nos parágrafos anteriores os veículos especialmente projetados para o transporte de carga indivisível de que trata o art. 85."

Art. 82. São fixados os seguintes limites máximos de peso bruto total e peso bruto transmitido por eixo de veículos às superfícies das vias públicas:

- I - peso bruto total por unidade ou combinações de veículos: 45t;
- II - peso bruto por eixos isolados: 10t;

ELABORADO POR
EAT2 - Paulo

APROVADO POR
EAT2 - Martin

REVISÃO OO
Data: 13/11/96

PÁGINA
01/02

III - peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 17t;

IV - peso bruto por conjunto de dois eixos não em tandem, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 15t;

V - peso bruto por conjunto de três eixos em tandem, aplicável somente a semi-reboque, quando a distância entre os três planos verticais que contenham os centros das rodas for superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 23,5t;

VI - peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um dotado de quatro pneumáticos e outro de dois pneumáticos interligados por suspensão especial, quando a distância entre os dois planos verticais que contenham os centros das rodas for:

- a) inferior ou igual a 1,20m: 9t;
- b) superior a 1,20m e inferior ou igual a 2,40m: 13,5t.

§ 1º Considerar-se-ão eixos em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão, podendo qualquer deles ser ou não motriz.

§ 2º Quando, em um conjunto de dois eixos, a distância entre os dois planos verticais paralelos que contenham os centros das rodas for superior a 2,40m, cada eixo será considerado como se fosse isolado.

§ 3º Em qualquer par de eixos ou conjunto de três eixos em tandem, com quatro pneumáticos cada, com os respectivos limites legais de 17t e 23,5t, a diferença de peso bruto total entre os eixos mais próximos não deverá exceder a 1.700kg.

§ 4º Os veículos ou combinações de veículos com peso bruto total superior ao fixado no inciso I poderão obter autorização especial para transitar, desde que não ultrapassem os limites de peso por eixo ou conjunto de eixos, ou o seu equivalente em termos de pressão a ser transmitida ao pavimento, e não infringam as condições técnicas das obras de arte rodoviárias, constantes do roteiro a ser percorrido.

§ 5º O CONTRAN regulamentará configurações de eixos duplos com distância dos dois planos verticais que contenham os centros das rodas inferior a 1,20m, especificando os tipos de pneus e peso por eixo, ouvido o Ministério dos Transportes, através de seu órgão rodoviário.

§ 6º Os ônibus com peso por eixo superior ao fixado neste artigo, registrados e licenciados até a data da publicação deste Decreto, poderão circular até o término de sua vida útil, conforme regulamentação do Conselho Nacional de Trânsito, desde que reportado o disposto no art. 79 deste Regulamento e observadas as condições do pavimento e das obras de arte rodoviárias."

"Art. 83. Os limites máximos de peso bruto por eixo e por conjunto de eixos, estabelecidos no artigo anterior, só prevalecem:

- I - se todos os eixos forem dotados de, no mínimo, quatro pneumáticos cada um;
- II - se todos os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos forem da mesma rodagem e calçarem rodas no mesmo diâmetro.

§ 1º Nos eixos isolados, dotados de dois pneumáticos, o limite máximo de peso bruto por eixo será de três toneladas, quando utilizados pneus de até 830mm de diâmetro, e de seis toneladas, quando usados pneus com diâmetro superior.

§ 2º No conjunto de dois eixos, dotados de dois pneumáticos cada, desde que direcionais, o limite máximo de peso será de doze toneladas.

§ 3º A adoção de eixos com dois pneumáticos com banda extralarga somente será admitida após aprovação do Conselho Nacional de Trânsito, ouvidos o Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo e o Ministério dos Transportes, por intermédio de seu órgão rodoviário, para o estabelecimento dos limites de peso a serem transmitidos às superfícies das vias públicas."

Art. 2º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se os Decretos nºs 88.065, de 26 de janeiro de 1983, e 1.497, de 22 de maio de 1995.

Brasília, 12 de novembro de 1996; 175º da Independência e 108º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO
Milton Seligman

R E S O L U Ç Ã O Nº 640/85

CURSO PARA TREINAMENTO DE CONDUTORES
DE VEÍCULOS UTILIZADOS NO TRANSPORT
RODOVIÁRIO DE PRODUTOS PERIGOSOS.

O Conselho Nacional de Trânsito, usando das atribuições que lhe conferem o artigo 5º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966 e o artigo 9º do Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968, que aprova o Regulamento do Código Nacional de Trânsito; e,

CONSIDERANDO o artigo 10 do Regulamento aprovado pelo Decreto nº 88.821, de 06 de outubro de 1983;

CONSIDERANDO a conveniência administrativa em se adotar norma de procedimento uniforme para todo o território nacional;

CONSIDERANDO o que consta do Processo nº 21654/84-MJ e a deliberação tomada pelo Colegiado em sua reunião de 08.03.85;

R E S O L V E:

Art. 1º - Aprovar as Normas Gerais do Curso de Treinamento Específico para Condutores de Veículos Transportadores de Cargas Perigosas, constante do Anexo que acompanha esta Resolução.

Art. 2º - O Curso de Treinamento Específico a que se refere o Artigo 1º poderá ser ministrado por:

a) Instituições vinculadas ao Sistema Nacional de Formação de Mão-de-Obra.

b) Estabelecimentos ou empresas legalmente instalados na forma da legislação local e cujo funcionamento tenha sido autorizado pelo DETRAN.

(1)

Art. 3º - Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Brasília, 14 de março de 1985

Engº CELSO CLARO HORTA MURTA
Presidente

JOSÉ FERNANDO MARQUES DE FREITAS
Conselheiro Relator

(1) Alterado pela Resolução nº 728/89, de 21/04/89, publicada no D.O. de 13/04/89.

Publicado no D.O. de 27/03/85

ANEXO da RESOLUÇÃO Nº 640/85

NORMAS GERAIS PARA O CURSO DE TREINAMENTO
ESPECÍFICO PARA CONDUTORES DE VEÍCULOS TRÊS
PORTADORES DE CARGAS PERIGOSAS.

1 - DOS FINS

1.1 - Este Curso terá por finalidade formar especialistas na respectiva área de atuação, habilitando-os à melhor condução de veículos transportadores de cargas perigosas.

1.2 - Para consecução de suas finalidades cabe a este Curso dar condições ao motorista para:

1.2.1 - Transportar produtos ou cargas perigosas com segurança, de maneira a preservar a integridade física do condutor, da carga, do veículo e da população vizinha ao trajeto a ser percorrido, bem como evitar contaminações do ambiente, com graves consequências ecológicas.

1.2.2 - Conhecer e aplicar os preceitos de segurança vistos durante o treinamento, assim como fazer uso dos comportamentos preventivos e procedimentos em casos de emergência, desenvolvendo para cada uma das classes de produtos perigosos.

2 - DA ORGANIZAÇÃO

2.1 - A organização administrativa do Curso será estabelecida pelas Instituições constantes do Art. 2º da Resolução, observando-se as necessidades regionais e guardando-se compatibilidade com a presente Norma, sem prejuízo do ensino.

3 - DO CURRÍCULO E DA CARGA HORÁRIA

- Direção Defensiva	16 Horas
- Prevenção de Incêndios	3 Horas
- Elementos Básicos sobre Legislação	5 Horas
- Movimentação de Cargas ou produtos perigosos	16 Horas
TOTAL	<u>40 Horas</u>

pho

- 3.1 - DIREÇÃO DEFENSIVA
Carga Horária - 16 Horas 2h 00min
- 3.1.1 - Abertura; introdução; pré-teste;
ACIDENTES EVITÁVEL OU NÃO EVITÁVEL.
Alguns exemplos de acidentes de trânsito com cargas perigosas, ocorridos no Brasil; acidente evitável (conceito, quem o evita; O Código Nacional de Trânsito). 2h 00min
- 3.1.2 - COMO EVITAR COLISÃO COM O VEÍCULO QUE VAI À FRENTE: o que é dirigir na defensiva; e o modo comum de dirigir dos motoristas; o padrão que impede o envolvimento em colisão com outro carro. 2h 00min
- 3.1.3 - COMO EVITAR COLISÃO COM O VEÍCULO DE TRÁS: o que fazer com o gruda-traseira; o veículo de trás é totalmente culpado se "entrar" na traseira do da frente? O que se precisa saber para poder dirigir? 2h 00min
- 3.1.4 - COMO EVITAR COLISÃO FRONTAL:
por que as batidas de frente são as mais fatais; os sinais de que o carro em sentido contrário pode invadir a mão oposta; o que fazer quando outro carro vem direto sobre o seu (numa estrada reta, numa curva), como podemos ser envolvidos num acidente em uma curva para a esquerda (força centrífuga). 2h 00min
- 3.1.5 - COMO EVITAR COLISÕES EM CRUZAMENTOS:
procedimentos que evitam colisões em cruzamentos; quem tem preferência em cruzamentos sem sinais de trânsito; a distância que se necessita para parar estando a 80 Km/h; para onde olhar primeiro, em cruzamentos. 2h 00min

3.1.6 - COMO ULTRAPASSAR E SER ULTRAPASSADO:
acidentes possíveis na ultrapassagem; como
ajudar o outro motorista a ultrapassar;
quanto se gasta para ultrapassar outro veí-
culo a 80 Km/h. Sugestão de velocidade de
segurança para transporte de cargas peri-
gosas:
Explosivos 40 Km/h; outras classes 60 Km/h.

2h 00min

3.1.7 - A COLISÃO MISTERIOSA: conceito; o que provo-
ca; como evitá-la; como controlar o veículo
numa curva; como recuperar-se com segurança
quando as rodas direitas saírem da pista; o
que fazer quando um pneu estoura; o perigo
de dirigir com todas as janelas fechadas .
Substâncias que interferem no modo de diri-
gir.

2h 00min

3.1.8 - COMO EVITAR OUTROS TIPOS COMUNS DE COLISÕES:
acidentes com pedestres; acidentes com obje-
tos fixos; distância de parada em cruzamento
com estradas de ferro; colisões com ciclistas;
a perigosa manobra de marcha ré; o que torna
as rodovias de alta velocidade mais fatais
que as comuns com tempo ruim; derrapagens ;
hidroplanagens e correntes aerodinâmicas.

2h 00min

3.2 - PREVENÇÃO DE INCÊNDIOS
Carga Horária - 03 Horas

3.2.1 - PREVENÇÃO DE INCÊNDIOS

3h 00 min

- Conceito de Fogo
- Triângulo de Fogo
- Fontes de Ignição
- Classificação de Incêndios
- Tipos de Aparelhos Extintores
- Agentes Extintores
- Escolha, Manuseio e Aplicação dos
Agentes Extintores

plc

3.3 - ELEMENTOS BÁSICOS DE LEGISLAÇÃO
Carga Horária - 5 Horas

3.3.1 - CARGAS X PRODUTOS PERIGOSOS

- Conceitos, considerações, exemplos 0h 15min

3.3.2 - ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO

0h 45min

- Lei 7.092, Decreto-lei 2.063, Decreto 88.821, NBRs, complementares

3.3.3 - PRODUTOS PERIGOSOS

0h 30min

- Acondicionamento e Compatibilidade
- A Proibição do Transporte de Animais, Produtos para o Uso Humano ou Animal, Alimentos, Medicamentos e Embalagens Destinadas ao mesmo fim, juntamente com produtos perigosos.

3.3.4 - RESPONSABILIDADE DO CONDUTOR DURANTE O TRANSPORTE 0h 30min

- Fatores de Interrupção da Viagem
- Participação do Motorista na Carga e Descarga do Veículo.
- Trajes e Equipamentos de Proteção Individual.

3.3.5 - DOCUMENTAÇÃO

1h 00min

- Documentos Fiscais e de Trânsito.
- Documentos Relativos aos Produtos Transportados:

Certificados de Capacitação;
Despachos e Embarque;
Ficha de Emergência;
Envelope de Transporte;
Registro (Lei nº 7.092);

Rótulos de Risco;
Painel de Segurança.

3.3.6 - TACÓGRAFO

1h 00min

- O que é
- Como Funciona
- Importância e Obrigatoriedade do seu Uso

3.3.7 - PRODUTOS EXTREMAMENTE PERIGOSOS

0h 30min

- Movimentação de Produtos Extremamente perigosos e o Serviço de Escolta
- Cuidados a serem Observados pelo Motorista desta Carga em Relação à Escolta

3.3.8 - DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

0h 30min

- Multas
- Suspensões
- Cancelamento do Registro

3.4 - MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS OU PRODUTOS PERIGOSOS
Carga Horária - 16 Horas

3.4.1 - PRODUTOS PERIGOSOS

1h 00min

- Classificação dos Produtos Perigosos
- Simbologia - NBR 7500
- Reações Químicas - Conceituações

3.4.2 - EXPLOSIVOS

1h 00min

- Conceituação
- Divisão da Classe
- Legislação Específica Regulamentada pelo Ministério do Exército

- Comportamento Preventivo do Motorista

- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.3 - GASES

3h 00min

- Permanentes

- Comprimidos

- Liquefeitos

- Dissolvidos sob Pressão

- Altamente Refrigerados

- Comportamento Preventivo do Motorista

- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.4 - LÍQUIDOS INFLAMÁVEIS

3h 00min

- Ponto de Fulgor

- Comportamento Preventivo do Motorista

- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.5 - SÓLIDOS OU SUBSTÂNCIAS INFLAMÁVEIS

2h 00min

- Substâncias Sujeitas a Combustão Espontânea

- Substância que em Contato com Água, emitem gases Inflamáveis

- Comportamento Preventivo do Motorista

- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.6 - SUBSTÂNCIAS OXIDANTES E PERÓXIDOS ORGÂNICOS

1h 00min

- Comportamento Preventivo do Motorista

- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.7 - SUBSTÂNCIAS TÓXICAS, INFECTANTES E IRRITANTES 0h 30min

- Comportamento Preventivo do Motorista
- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.8 - SUBSTÂNCIAS RADIOATIVAS 0h 30min

- Legislação Específica Pertinente
- Comportamento Preventivo do Motorista
- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.9 - CORROSIVOS

- Comportamento Preventivo do Motorista
- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.10- SUBSTÂNCIAS PERIGOSAS DIVERSAS 1h 00min

- Comportamento Preventivo do Motorista
- Procedimentos em Casos de Emergência

3.4.11- PÓS-TESTE 1h 00min

- Encerramento

OBSERVAÇÃO:

NOS CASOS EM QUE O TREINAMENTO FOR REALIZADO PARA TRANSFORMADORES AUTÔNOMOS, SERÃO INCLUÍDOS NO PROGRAMA OS ARTIGOS 37, 38 e 39 DA SEÇÃO III DO DECRETO Nº 88.821 DE 06/10/83.

4 - DA REGÊNCIA

4.1 - As disciplinas que constituem o currículo deste Curso, deverão ser regidas por pessoas de capacidade compatível com o grau de ensino a ser ministrado, que tenham, preferencialmente, conhecimentos pedagógicos satisfatórios.

5 - DA MATRÍCULA

5.1 - São condições para efetivação da matrícula:

5.1.1 - ser habilitado - Carteira Nacional de Habilitação - Categorias B, C e D.

5.1.2 - ter capacidade para ler e interpretar textos.

6 - DO REGIMENTO DE FUNCIONAMENTO

6.1 - DURAÇÃO: O Curso terá a duração de 40 horas, sendo 2 horas diárias, de 2ª a 6ª feira ou de maneira a atender as conveniências das empresas solicitantes.

6.2 - Número de Participantes: O curso deverá ter um mínimo de 10 e um máximo de 20 participantes.

6.3 - Material Didático: O curso será desenvolvido, utilizando-se apostilas sobre:

- Direção Defensiva
- Prevenção de Incêndio e Legislação
- Movimentação de Cargas ou Produtos Perigosos
- Código Nacional de Trânsito
- deverá contar com filmes instrucionais, transparências e "Kit" com produtos químicos para demonstração.

7 - DOS EXAMES FINAIS

7.1 - Ao final de cada Curso serão aferidos os conhecimentos de cada aluno mediante uma prova escrita (múltipla escolha) e uma prova prático-oral.

7.1.1 - A prova escrita (múltipla escolha) constará de no mínimo 10 (dez) perguntas sobre as matérias constantes do currículo.

7.1.2 - A prova prático-oral será constituída por uma apresentação oral de assunto das matérias do currículo, quando será apreciado o conhecimento do motorista.

7.2 - Será considerado aprovado o motorista que obtiver o grau mínimo igual a 5 (cinco) em cada prova.

7.2.1 - Os graus terão a variação de 0 (zero) a 10 (dez).

7.2.2 - O motorista reprovado em uma das provas, poderá repetir o exame no curso seguinte e, se reprovado pela segunda vez, poderá matricular-se para novo curso integral.

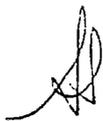
8 - DO CERTIFICADO DE CONCLUSÃO

O motorista aprovado nos exames finais receberá um certificado de conclusão do curso, expedido pela Instituição executora do treinamento.

R E S O L U Ç Ã O N º 728/89

Altera o item "b" do artigo 2º da Resolução nº 640/85 que trata das Instituições que poderão ministrar o "curso de treinamento específico para condutores de veículos transportadores de cargas perigosas .

A redação dada por esta Resolução foi incluída na Resolução nº 640/85.



Resoluções 640/85

PUBLICADO NO DOU DE 26/08/92

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO

RESOLUÇÃO Nº 761, DE 5 DE AGOSTO DE 1992

altera a Resolução nº 640/85-CONTRAN e seu anexo, dispondo sobre a implantação da modalidade de ensino à distância do curso de treinamento de condutores de veículos que transportam cargas perigosas.

O CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO, usando das atribuições que lhe conferem os artigos 5º da Lei nº 5.108, de 21 de setembro de 1966, que institui o Código Nacional de Trânsito, aprovado pelo Decreto nº 62.127, de 16 de janeiro de 1968; e

CONSIDERANDO a necessidade de ampliar, com agilidade e eficiência, o treinamento de motoristas condutores de veículos que transportem cargas perigosas, em face da frequente ocorrência de acidentes com pesados danos e conseqüências ao meio ambiente e à vida humana;

CONSIDERANDO a existência de legislação pertinente e, em especial a Resolução 640/85, de 14 de março de 1985, publicada no DOU de 27 de março de 1985, à página 5437; e

CONSIDERANDO o que consta no Processo nº 069/92-DENATRAN, resolve:

Art. 1º Dar nova redação ao artigo 2º da Resolução nº 640/85 - CONTRAN, como segue:

Art. 2º O Curso de Treinamento Específico, a que se refere o Art. 1º, poderá ser ministrado por:

- a) Instituições vinculadas ao Sistema Nacional de Formação de Mão-de-Obra, nas modalidades de ensino à distância e/ou de ensino regular (40 horas);
- b) Estabelecimentos ou empresas legalmente instaladas, na forma da legislação local e cujo funcionamento tenha sido autorizado pelo DETRAN, apenas na modalidade de ensino regular (40 horas).

Art. 3º Acrescentar ao final do item 3 - DO CURRÍCULO E DA CARGA HORÁRIA, do Anexo da Resolução nº 640/85 - CONTRAN, a seguinte observação:

"OBSERVAÇÃO:

O motorista que optar pela modalidade de ensino à distância estará dispensado do cumprimento regular da carga horária de 40 (quarenta) horas, mas deverá estudar os conteúdos previstos no currículo do Curso de Treinamento para Condutores de Veículos Utilizados no Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos, através de apostilas atualizadas, bem como atender a uma aula prática, com duas horas de duração e materiais e equipamentos de demonstração, a ser ministrada pela instituição executora dos exames, na data de sua realização."

plb

Art. 3º Dar nova redação ao item 5 - DA MATRÍCULA, do Anexo da Resolução nº 640/85, como segue:

5 - DA MATRÍCULA

5.1 - São condições para efetivação da matrícula em qualquer das modalidades de ensino (à distância e regular com 40 horas):

5.1.1 - Ser habilitado - Carteira Nacional de Habilitação;

5.1.2 - Ter capacidade para interpretar textos.

5.2 - O motorista que optar pela modalidade de ensino à distância deverá efetuar sua matrícula em qualquer uma das instituições ligadas ao Sistema Nacional de Formação de Mão-de-Obra que ministre o curso. Referida matrícula terá validade pelo período de seis meses, a contar do dia de sua realização, findo o qual nova matrícula será requerida, caso o motorista não tenha concluído todas as provas previstas.

Art. 4º Dar nova redação ao item 6 - DO REGIME DE FUNCIONAMENTO, do Anexo da Resolução nº 640/85, como segue:

6 - DO REGIME DE FUNCIONAMENTO

6.1 - DURAÇÃO: o curso regular terá a duração de 40 horas, sendo 2 horas diárias, de 2ª a 6ª feiras, ou de maneira a atender às conveniências das empresas solicitantes.

6.2 - NÚMERO DE PARTICIPANTES: o curso regular deverá ter um mínimo de 10 e um máximo de 20 participantes. As provas, em ambas modalidades (à distância e regular com 40 horas) deverão ser realizadas com um máximo de 20 participantes em cada sala.

6.3 - MATERIAL DIDÁTICO: o curso será desenvolvido utilizando-se apostilas sobre: Direção Defensiva; Prevenção de Incêndio; Legislação; Movimentação de Cargas ou Produtos Perigosos; Código Nacional de Trânsito. No curso regular será exigida a atualização de materiais e equipamentos de demonstração.

Art. 5º Dar nova redação ao item 7 - DOS EXAMES FINAIS, do Anexo da Resolução nº 640/85, como segue:

7 - DOS EXAMES FINAIS

7.1 - Serão aferidos os conhecimentos de cada motorista, mediante uma prova escrita e uma prova prático-oral.

7.1.1 - A prova escrita constará de no mínimo de 10 (dez) perguntas sobre as matérias constantes do currículo.

7.1.2 - A prova prático-oral será constituída por uma apresentação oral de assuntos das matérias do currículo, quando será apreciado o conhecimento do motorista.

7.2 - Será considerado aprovado o motorista que obtiver o grau mínimo igual a 6 (seis) em cada prova.

7.2.1 - Os graus terão a variação de 0 (zero) a 10 (dez).

7.2.2 - O motorista reprovado em uma das provas poderá repetir o exame; se reprovado pela segunda vez, deverá ser orientado para matricular-se para a realização de um curso regular integral.

Art. 6º Dar nova redação ao item 8 - DO CERTIFICADO DE CONCLUSÃO, do Anexo da Resolução nº 640/85, como segue:

8 - DO CERTIFICADO DE CONCLUSÃO

O motorista aprovado nos exames finais receberá um certificado de conclusão do curso, expedido pela Instituição executora dos exames.

Art. 7º Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

GIDEL DANTAS QUEIROZ
Presidente

MARCELO FERRUPATO E SILVA
Relator

ANEXO IV

REMONTA DE VEÍCULOS

Al

pho

21

TRANSPORTE DE UN VEHICULO AUTOMOTOR NUEVO (CHASIS SIN CARROZAR O VEHICULOS INCOMPLETOS, CON O SIN CABINA) SOBRE OTRO SIMILAR.

El transporte de un vehículo automotor nuevo, con el chasis sin carrozar o sea un vehículo incompleto con o sin cabina, podrá ser realizado sobre otro similar siempre que cumpla con las Normas Directrices contenidas en la Ley de Tránsito N° 24.449 y su reglamentación, Decreto N° 779 del 20 de noviembre de 1995 y Decreto N° 714 del 28 de Junio de 1996, y se ajuste a lo que se establece seguidamente:

1.- Pesos y dimensiones:

- a) El conjunto formado por el vehículo transportador y el vehículo encimado, no podrá exceder los DOS METROS CON SESENTA CENTIMETROS (2,60 m) de ancho, CUATRO METROS CON DIEZ CENTIMETROS (4,10 m) de altura y CATORCE METROS (14 m) de largo.
- b) La saliente trasera, medida entre el plano vertical que pasa por la parte posterior original del vehículo encimado, tendrá que ser menor o igual a DOS METROS CON OCHENTA CENTIMETROS (2,80 m).
- c) El "servicio de remonta" deberá cumplir con lo establecido en el Artículo 53 inciso d) y Anexo, y contar con un adecuado sistema de sujeción del conjunto vehículo transportador - vehículo encimado, de modo de no producir desplazamientos, que originen condiciones inseguras en el tránsito o modifiquen la transmisión del peso a la calzada.

2.- Requisitos constructivos y condiciones de seguridad mínimos que deben poseer los vehículos:

- a) El vehículo transportador deberá poseer los siguientes elementos: frenos, neumáticos, guardabarros, sistema de iluminación y señalamiento (faros delanteros, luces de posición delanteras y traseras, de giro y de freno), espejos retrovisores, parabrisas, limpiaparabrisas, paragolpe delantero, bocina, silenciador de escape, correaje, casco de seguridad y antiparras. De acuerdo a lo establecido en los Artículos 29 al 33, en los respectivos Anexos A al I, M al P, y en el Artículo 63 inciso e) del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449.
- b) El conjunto formado por el vehículo transportador y el vehículo encimado, deberá poseer un paragolpes trasero construido en hierro y que comprenda a ambos vehículos a la vez. Este deberá ser como mínimo, un perfil U 80x45x6 [mm] o equivalente (ver Figura 1).
- c) El conjunto formado por el vehículo transportador y el vehículo encimado, deberá poseer el círculo reflectivo indicador de la velocidad máxima, conforme se establece en el Artículo 53 inciso h) del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449.



- d) El conjunto formado por el vehículo transportador y el vehículo encimado, deberá poseer un cartel o placa indicadora que unifique la información y sustituya lo establecido en el Artículo 29 inciso j) y sea similar a lo prescrito en el párrafo 1.2.5. del Anexo R, anexo al Artículo 53 incisos c) y d) del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449. La placa indicadora de precaución al sobrepaso contará con lo siguiente:

Cualquiera sea la longitud total del conjunto, el vehículo encimado deberá llevar en su parte posterior y centrada con respecto al plano longitudinal medio, una placa rectangular de UN METRO CON OCHENTA CENTIMETROS (1,80 m) de ancho por SESENTA CENTIMETROS (60 cm) de altura como mínimo, con una franja perimetral, siendo el ancho mínimo de la misma en el sentido horizontal de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) y en el sentido vertical de VEINTE CENTIMETROS (20 cm). Dicha franja estará conformada por bandas oblicuas a CUARENTA Y CINCO GRADOS (45°), de un ancho mínimo de DIEZ CENTIMETROS (10 cm) cada una, de material retrorreflectivo en color blanco y rojo.

En el centro quedará un rectángulo libre de UN METRO CON CUARENTA CENTIMETROS (1,40 m) de ancho por CUARENTA CENTIMETROS (40 cm) de altura, en el que se inscribirá sobre fondo blanco y con letras negras de altura mínima DIEZ CENTIMETROS (10 cm), la leyenda:

PRECAUCION AL SOBREPASO
SALIENTE TRASERA DE: m.

El cartel o placa indicadora deberá colocarse por la parte superior del paragolpes prescrito en el inciso b) de este párrafo 2, a aproximadamente VEINTICINCO CENTIMETROS más o menos CINCO CENTIMETROS (25 cm ± 5 cm) de éste.

Como resultado de las instalaciones prescritas precedentemente, no podrá faltar ninguno de los dispositivos de iluminación y señalización traseros del conjunto vehículo transportador - vehículo encimado, establecidos en el inciso a) de este párrafo 2, debiendo hacerse la instalación en forma adicional, en el mismo plano del cartel indicador y el paragolpe.

El espesor del cartel o placa indicadora podrá ser variable en función del material soporte empleado, pero deberá ser suficiente para asegurar que la superficie retrorreflectiva se mantenga plana en las condiciones normales de utilización.

El cartel o placa indicadora deberá estar construida en un material que le confiera suficiente rigidez y asegure su correcta utilización y buena conservación.

La franja retrorreflectiva deberá disponer de un adecuado sistema de fijación al vehículo. Cuando la fijación del cartel o placa al vehículo se efectúe



mediante tornillos, se evitará que los agujeros puedan dañar la superficie reflectante. La franja de color rojo y blanco alternativo, tendrá un nivel de retroreflección que se ajustará, como mínimo, a los coeficientes de la norma IRAM 3952/84, según sus métodos de ensayo.

- e) CUATRO (4) banderines de tela inalterable para banderas (conforme Norma IRAM) de acuerdo a lo establecido en el inciso 7.1.2. del Anexo R, anexo al Artículo 53 incisos c) y d) del Decreto N° 779/95, reglamentario de la Ley de Tránsito N° 24.449.

3.- Condiciones para la circulación:

- a) Circularán con permiso de tránsito para cada viaje y dentro del itinerario
- b) Estos vehículos sólo podrán circular en horas diurnas y a una velocidad máxima de OCHENTA KILOMETROS POR HORA (80 km/h). Además, está prohibida su circulación en días de lluvia, llovizna, niebla o neblina, nieve o nevisca o cualquier otro factor que disminuya la visibilidad.
- c) El conductor deberá usar el correa de seguridad. El casco de seguridad y las antiparras, si el casco no está provisto de visera. Los mismos serán utilizados cuando el vehículo transportador no posea cabina.
- d) Los vehículos no podrán circular en caravana, debiendo mantener entre un vehículo y otro similar, una distancia no menor a CIEN METROS (100 m).

4.- Gestión del permiso y obligaciones del Transportista y del Dador de Carga.

La solicitud de permiso de tránsito, deberá presentarse cuando se origine el viaje ante la Autoridad de Aplicación, acompañada de la siguiente documentación:

- a) Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil, por el máximo valor autorizado por la Superintendencia de Seguros y con validez en la República Argentina.
- b) Un croquis vista lateral, superior y trasera del vehículo con su carga en el cual se indique:

Ancho total: m

Largo total: m

Altura total: m

Saliente trasera: m

Tipo y ubicación de los elementos de sujeción aplicados al conjunto.

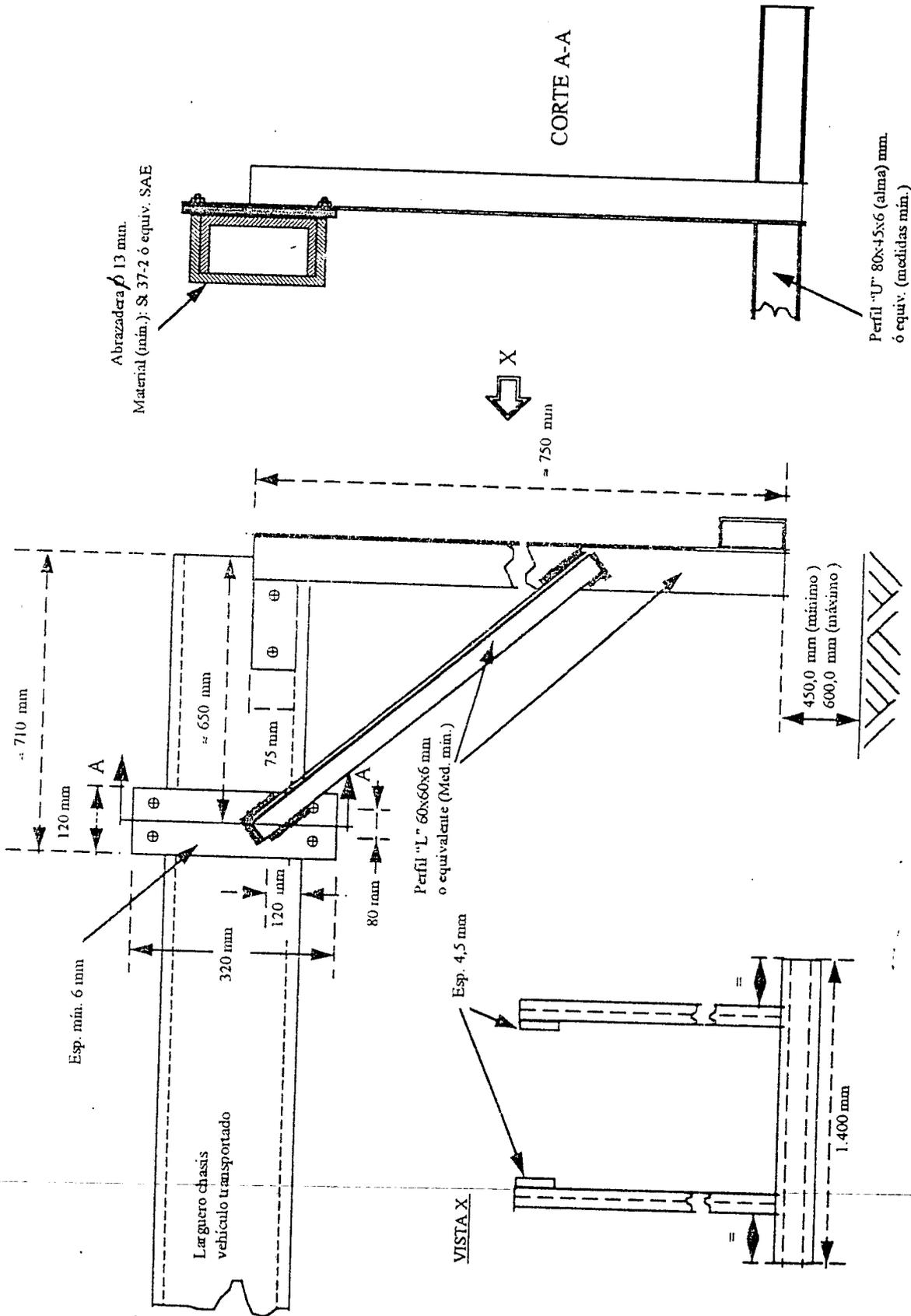
- c) El fabricante de los vehículos transportados deberá indicar los pares de modelos compatibles para el transporte bajo el sistema de remonta.
- d) La presentación deberá estar acompañada de una memoria de cálculo del sistema de sujeción por cada par de modelo compatible.



- e) Los transportistas no podrán aplicar metodologías que se contrapongan con las prescripciones del fabricante o importador de los vehículos.
- f) El transportista firmará el original y la copia que queda archivada, asumiendo la total responsabilidad por los daños que el transporte autorizado pudiera causar al patrimonio vial y/o a terceros.
- g) El transportista deberá someterse a los controles que la Autoridad de Aplicación establezca a efectos de verificar el peso por eje, las dimensiones del vehículo, la carga y los requisitos de seguridad exigidos. En caso de incumplimiento de alguna de las condiciones, dará lugar a la suspensión de la autorización.

Figura 1: Requerimientos generales mínimos del paragolpe trasero para el conjunto vehículos transportador/transportado.





[Handwritten signature]

PG

ANEXO V

LINHAS EXISTENTES

A

M 60

ANEXO V

Relatório Provisório das Linhas Com a Argentina

- 1) Rio de Janeiro (BR)/Buenos Aires (RA), via Foz do Iguazu (BR);
- 2) Rio de Janeiro (BR)/Buenos Aires (RA), via Uruguaiana (BR);
- 3) São Paulo (BR)/Buenos Aires (RA), via Uruguaiana (BR);
- 4) Balneário Camboriú (BR)/Buenos Aires (RA), via Uruguaiana (BR);
- 5) Vila Fortes (BR)/Puerto Iguazú (RA);
- 6) Aeroporto de Foz do Iguazu (BR)/Puerto Iguazú (RA), (Paralisada);
- 7) Porto Alegre (BR)/Posadas (RA);
- 8) Florianópolis (BR)/Resistência (RA);
- 9) Uruguaiana (BR)/Paso de los Libres (RA);
- 10) São Paulo (BR)/Cordoba (RA);



ANEXO VI

INSPEÇÃO DE PRÉ-EMBARQUE

[Handwritten mark]

[Handwritten mark]

COMERCIO EXTERIOR

Decreto 477/97

Apruébase el Programa de Inspección de Preembarque de Importaciones.

Bs. As., 22/5/97

B.O.: 30/05/97

VISTO el Expediente N° 090-000042/97 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS y el Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición aprobado por Ley N° 24.425, y

CONSIDERANDO:

Que en el Acuerdo citado en el VISTO del presente Decreto, se reconoce la necesidad de que los países en desarrollo implementen sistemas de inspección previa, efectuada en el territorio de los miembros exportadores, en la medida que sea preciso para verificar la calidad, la cantidad o el precio de las mercaderías importadas.

Que el Acuerdo citado precedentemente destaca también la necesidad de organizar adecuadamente la inspección de preembarque de las importaciones, con el fin de evitar demoras innecesarias o tratos desiguales y de dotar de transparencia al funcionamiento de las entidades de inspección previa a la expedición y a las normas y reglamentos relativos a la inspección previa.

Que en el marco de la estrategia global tendiente a incrementar al máximo la eficiencia de la operatoria del comercio exterior, en reconocimiento al especial impacto de este sector sobre la economía nacional, se hace necesario contar con medios adecuados que paralelamente al proceso de desregulación económica implementado a partir del Decreto N° 2284 de fecha 31 de octubre de 1991, ratificado por Ley N° 24.307, garanticen transparencia y seguridad en las operaciones comerciales involucradas.

Que la implementación del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES traerá aparejadas ventajas para todos los sectores vinculados al comercio exterior, ya que al mejorar el control de los ítems mencionados precedentemente evita contingencias y conductas que actualmente repercuten en forma desfavorable respecto de los operadores que cumplen con las normas vigentes.

Que del mismo modo el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES repercutirá sobre el bien general porque los mecanismos preventivos de control tienden a disuadir la realización de maniobras orientadas a la competencia desleal, beneficiando de este modo también a los consumidores que verán protegidos sus derechos.

Que asimismo el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES que se aprueba contribuirá a reforzar los mecanismos de control propios del Servicio Aduanero, brindando una alerta temprana en relación a las maniobras referidas en el considerando anterior del presente Decreto y a la tentativa de eventuales ilícitos que afecten tanto a la actividad de sectores económicos nacionales, como a la recaudación de recursos por el ESTADO NACIONAL.

Que en orden a lo expresado se estima conveniente requerir a los importadores la acreditación, previa al embarque de las mercaderías, de la exactitud de los datos de precio, cantidad, calidad y clasificación arancelaria de los bienes motivo de la importación.



Que orientado a ello y acorde a lo dispuesto en el Acuerdo sobre Inspección previa citado precedentemente, resulta conveniente implementar un sistema de certificaciones que permita un control ágil y efectivo de la información mencionada anteriormente.

Que según lo demuestra la experiencia y práctica internacional resulta aconsejable calificar y autorizar empresas especializadas en inspecciones previas al embarque, con el fin de que extiendan dichos certificados.

Que se considera conveniente, en el marco del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES, que dichas empresas puedan ofrecer libremente sus servicios a los importadores.

Que, orientado a la transparencia del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES, se estima también prudente que el ESTADO NACIONAL controle el servicio que prestan las empresas, mediante auditorías compartidas entre la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION dependiente de la PRÉSIDENCIA DE LA NACION y una empresa privada de auditoría.

Que se considera finalmente necesario prever acciones y orientar recursos a la modernización de las áreas de valoración y verificación del servicio aduanero que permitan actualizar, mejorar y adecuar los controles aduaneros existentes, en línea con los requerimientos de la dinámica del nuevo sistema aprobado por el presente.

Que el Servicio Jurídico Permanente del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS ha tomado la intervención que le compete dictaminando que la presente medida resulta legalmente viable.

Que el presente se dicta en función de lo dispuesto por el Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición aprobado por Ley N° 24.425 y en virtud de las facultades acordadas por el artículo 99 incisos 1 y 2 de la CONSTITUCION NACIONAL.

Por ello,

EL PRESIDENTE DE LA NACION ARGENTINA

DECRETA

Artículo 1°-Apruébase el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES que como Anexo I forma parte integrante del presente.

Art. 2°-Los gastos de administración del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES, aprobado por el artículo anterior y los relacionados con la modernización de las áreas de valoración y verificación del servicio aduanero, incluyendo la ampliación de la base de datos de bandas de valor, la renovación y ampliación del equipamiento físico necesario, la capacitación del personal aduanero y la incorporación de un servicio de auditoría externa para auditar la operatoria de las empresas de inspección seleccionadas, serán atendidos con las respectivas partidas presupuestarias de la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, las que serán incrementadas a través de APORTES DEL TESORO NACIONAL, que posibiliten su cumplimiento.

Art. 3°-Apruébase el Pliego de Bases y Condiciones para el llamado a Concurso Público Nacional e Internacional que se efectuará a efectos de calificar y autorizar a las empresas que podrán extender los certificados de precio, cantidad, calidad, y clasificación arancelaria de las importaciones, en el marco



del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES y que como Anexo II forma parte integrante del presente.

Art. 4º-Apruébase el Pliego de Bases y Condiciones para el llamado a Licitación Pública Nacional e Internacional, que se realizará para seleccionar la empresa encargada de auditar juntamente con la SINDICATURA GENERAL DE LA NACION a las empresas de Inspección de preembarque debidamente autorizadas, que como Anexo III forma parte Integrante del presente.

Art. 5º-Procédase al llamado a Concurso Público Nacional e Internacional y Licitación Pública Nacional e Internacional cuyos pliegos se aprueban por los artículos 3º y 4º del presente.

Art. 6º-Designase como Autoridad de Aplicación al MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, organismo que dictará las normas aclaratorias, complementarias y reglamentarias que fueran necesarias para la adecuada implementación del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES, quedando asimismo facultado para resolver las distintas alterativas que se verifiquen en los llamados a Concurso Público Nacional e Internacional y a Licitación Pública Nacional e Internacional, en base a los pliegos que se aprueban por el presente, incluyendo la selección y adjudicación. Las facultades acordadas podrán ser delegadas por el señor Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos, total o parcialmente, en el funcionario u organismo que estime pertinente.

Art. 7º-Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.-MENEM.- Jorge A. Rodríguez.- Roque B. Fernández.

NOTA: Los Pliegos de Bases y Condiciones citados como Anexos II y III, no se publican. La documentación no publicada puede ser consultada en la Sede Central de esta Dirección Nacional (Suipacha 767, Capital Federal).

ANEXO I

PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES

a) OBJETIVOS DEL PROGRAMA:

El Programa persigue los siguientes objetivos:

- I) Detectar y combatir la subfacturación y la sobrefacturación, la clasificación errónea y la declaración por defecto de la calidad y cantidad de las mercaderías importadas, y atacar la evasión y elusión impositivas consecuencias de esas prácticas.
- II) Combatir la competencia desleal sufrida por la industria nacional, por mercaderías importadas subvaluadas o sobrevaluadas.
- III) Perfeccionar la aplicación de los métodos de valoración y verificación de las mercaderías importadas utilizados por el servicio aduanero y mejorar la recolección de información estadística sobre las modalidades de las transacciones comerciales con el exterior, a través de la implementación de un programa de transferencia tecnológica, equipamiento físico y capacitación del personal aduanero, con la cooperación de las empresas de inspección.
- IV) Promover el cumplimiento de las normas vigentes en materia aduanera e impositiva y la agilización de los trámites de declaración de importación, por reducción o eliminación de datos erróneos o imprecisos acerca de las mismas.



V) Mejorar los controles de calidad y el cumplimiento de especificaciones técnicas de las mercaderías importadas y su fecha de vencimiento en el caso de las perecedoras.

b) PUESTA EN MARCHA DEL PROGRAMA:

La puesta en marcha del Programa se materializará a través de la realización de un Concurso Público Nacional e Internacional a través del cual se seleccionaran empresas especializadas para que, bajo la supervisión de la Autoridad de Aplicación, se dediquen a la inspección de preembarque de mercaderías a ser introducidas al territorio de la REPUBLICA ARGENTINA.

Las empresas de inspección que resulten seleccionadas, ofrecerán sus servicios a los importadores de la REPUBLICA ARGENTINA y estos podrán elegir libremente a la empresa de inspección.

La selección no les conferirá exclusividad a las empresas de inspección. Las empresas calificadas pero no seleccionadas mantendrán la validez de su calificación por DOS (2) años desde el momento de ser otorgada. La Autoridad de Aplicación podrá autorizar nuevas empresas ya sea seleccionando a las calificadas previamente o mediante un nuevo concurso.

c) MARCO LEGAL DE ACTUACION DE LAS EMPRESAS DE INSPECCION:

I) Obligaciones de las empresas de inspección:

Las empresas de inspección seleccionadas deberán dar cumplimiento a lo dispuesto por las normas del derecho positivo argentino y por las convenciones y tratados internacionales de los cuales la REPUBLICA ARGENTINA sea parte y que regulen las actividades de comercio exterior, del servicio aduanero y de la inspección de preembarque de importaciones.

II) Alcance legal de los servicios de las empresas de inspección:

La intervención de las empresas de inspección no reemplazará o limitará las competencias que las normas vigentes atribuyen al servicio aduanero.

Las empresas de inspección colaborarán, mediante el aporte de la información necesaria, en la confección de bandas de valor y conformación de una base de datos orientadas a la modernización del sistema de valoración y control aduanero.

La intervención de las empresas de inspección no liberará ni sustituirá al exportador de sus responsabilidades contractuales con el importador, ni a éste ni a los agentes de transporte aduanero ni a los despachantes de aduana de sus obligaciones contractuales y legales frente a particulares y autoridades gubernamentales, tanto del país exportador como de la REPUBLICA ARGENTINA, y del cumplimiento del Código Aduanero por el despacho de mercaderías.

III) Autorización para verificar el despacho a plaza y en destino:

Las empresas de inspección deberán presenciar la verificación y/o el libramiento a plaza de las mercaderías amparadas por sus certificados de inspección, sin que ello importe ningún costo adicional para el importador involucrado, cuando así lo requiera la Autoridad de Aplicación y al solo efecto de corroborar la información contenida en dichos certificados.

IV) Carácter del certificado de inspección:

El certificado de inspección emitido por las empresas de inspección tendrá el carácter de documentación complementaria de la declaración de importación y su presentación será obligatoria

para la iniciación del trámite aduanero de la liberación a plaza de la mercadería. La omisión de este requisito hará responsables solidarios a los funcionarios y agentes aduaneros, intermediarios e importador intervinientes en la operación.

V) Finalización de la prestación del servicio:

Cuando una empresa de inspección disponga su propia disolución, o renuncie a la selección oportunamente obtenida, la Autoridad de Aplicación decidirá la finalización de la prestación del servicio sin que la medida revista carácter sancionatorio y por lo tanto no conlleve la ejecución de la garantía de ejecución prevista en el Pliego de Bases y Condiciones del Concurso Público Nacional e Internacional.

La decisión deberá ser comunicada a la Autoridad de Aplicación con NOVENTA (90) días corridos de anticipación a la disolución o renuncia y durante dicho período, la empresa de inspección deberá abstenerse de recibir nuevas solicitudes y cumplimentara las pendientes, o transferirá a la empresa de inspección que le indique el importador la prestación del servicio.

d) SERVICIOS MINIMOS DE PRESTACION OBLIGATORIA:

Las empresas de inspección deberán prestar los siguientes servicios mínimos en relación a los bienes a importar.

I) Verificación de precios:

Conforme a los criterios de valoración de las mercaderías contenidos en el Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 se considerarán los precios a los que se ofrezca para la exportación la propia mercadería objeto de valoración, o mercaderías similares en el mismo país de exportación, al mismo tiempo o aproximadamente al mismo tiempo, en condiciones competitivas y en condiciones de venta comparables, de conformidad con la práctica comercial habitual y deducida toda rebaja normalmente aplicable. Deberán tenerse en cuenta todos los factores que determinan el precio real de la transacción.

Las empresas de inspección verificarán los costos del flete y del seguro. Si la realización de esas tareas pudiera demorar la emisión del certificado de inspección, los estimarán en base a criterios aceptados internacionalmente, al solo efecto de que dicha información sea utilizada por el servicio aduanero de manera complementaria para la determinación de la base imponible para el cálculo de los derechos y tributos que recaigan sobre las importaciones.

II) Verificación de cantidad:

Se referirá a la declarada en la solicitud de inspección, que podrá ser determinada por simple conteo visual, análisis por muestreo, peso, densidad o volumen, o cualquier otro método universalmente aceptado.

III) Verificación de calidad:

Se referirá a la declarada en la solicitud de inspección y al solo efecto de establecer la procedencia del tratamiento arancelario y la razonabilidad de los precios, que podrá ser realizada por simple inspección visual, análisis de laboratorio, pruebas de funcionamiento o cualquier otro método universalmente aceptado.

Las empresas de inspección verificarán también la fecha de vencimiento de los productos perecederos, y no otorgarán certificación alguna cuando, en oportunidad de realizarse la inspección física, la fecha



estuviere vencida o pudiera producirse su vencimiento durante el tiempo estimado que resultara necesario para su transporte y distribución en la REPUBLICA ARGENTINA, considerando para ello su vida útil conforme a las reglas internacionales según el ramo al cual pertenezcan.

IV) Verificación de posición arancelaria y descripción:

Se referirá a la declarada en la solicitud de inspección, de conformidad con la nomenclatura arancelaria vigente al momento de la emisión del certificado de inspección.

V) Precintado:

Las empresas de inspección deberán proceder, siempre que sea posible, al precintado de todos los contenedores en el lugar de procedencia de la mercadería, indicando en el certificado de inspección el número de precinto utilizado.

VI) Colaboración con la Auditoría:

Las empresas de inspección colaboraran con la Auditoría ante el requerimiento de información de sus bases de datos, relativa a las inspecciones de preembarque de importaciones realizadas, que le permitan efectuar análisis e identificar deficiencias en el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES.

VII) Prohibición de negativa de servicio:

Las empresas de inspección deberán prestar el servicio para el que hayan sido seleccionadas y que fuera convenido con el importador, con prescindencia del monto de la transacción, la naturaleza de la mercadería involucrada y el país de procedencia de la misma, siempre que la empresa elegida prestare el servicio en dicho país.

e) AMBITO DE APLICACION:

I) Mercaderías y destinaciones alcanzadas por el servicio de inspección:

El certificado de inspección será obligatorio para las importaciones de mercaderías que determine la Autoridad de Aplicación, que se documenten como destinaciones definitivas de importación para consumo, incluyendo las provenientes de zonas francas. Quedan exceptuadas las sujetas al régimen de reimportación de mercadería exportada para consumo y las de importación para compensar envíos de mercaderías con deficiencias.

Las mercaderías usadas recibirán el mismo tratamiento que las nuevas, debiendo determinarse su precio y calidad conforme a las normas vigentes, respetándose los criterios comerciales y financieros en uso en la plaza de procedencia.

II) Excepciones a la obligatoriedad del servicio de inspección:

1) Mercadería que forme parte de equipaje acompañado y no acompañado perteneciente a los viajeros que ingresen al territorio nacional.

2) Efectos personales (excluyendo vehículos automotores), Introducidos por los no residentes en el territorio nacional que pasan a fijar su residencia en este.

3) Encomiendas postales sin valor comercial.



4) Muestras comerciales.

5) Bienes importados por los organismos centralizados y descentralizados de la Administración Pública Nacional, Provincial y Municipal, y las Fuerzas Armadas y de Seguridad.

6) Bienes importados por las misiones diplomáticas y consulares extranjeras, por organismos internacionales y organizaciones no gubernamentales, acreditados en la REPUBLICA ARGENTINA, o por sus miembros, siempre que sean para su propio uso o el de su grupo familiar.

7) Bienes importados cuyo valor F.O.B., F.O.R. o F.O.T., de exportación sea inferior a PESOS TRES MIL (\$ 3.000), o su equivalente en otra moneda, salvo que se trate de:

7.1) Despachos parciales de mercaderías amparadas en una sola factura comercial.

7.2) Mercaderías amparadas en distintas facturas comerciales emitidas por un mismo exportador, consignadas a un mismo importador, y que arriben en un mismo medio de transporte, si en conjunto su valor es mayor al mínimo establecido.

7.3) Envíos parciales de mercaderías de distinta naturaleza correspondientes a una misma transacción entre el mismo exportador y el mismo importador, cuando el valor total de esta sea mayor al mínimo establecido.

f) PROCEDIMIENTOS:

Los procedimientos a aplicar para el cumplimiento de las operaciones involucradas, deberán ajustarse a las reglas internacionalmente aceptadas y a la reglamentación que se dictare al efecto. Genéricamente, estos procedimientos son los siguientes:

I) Selección de la empresa de inspección:

Será opción privativa del importador elegir en forma indistinta a cualquiera de las empresas seleccionadas para operar en la inspección de preembarque de importaciones.

Para ello, será obligación de la empresa informar al importador acerca de los países en los cuales se ha comprometido a prestar el servicio como resultado de su calificación y selección.

Una vez que el Importador elija a una de las empresas de inspección, no podrá cambiarla por otra durante el transcurso del trámite hasta la obtención del certificado de inspección, salvo autorización por escrito de la Autoridad de Aplicación.

II) Registro de la solicitud de inspección:

El proceso de inspección se iniciará con la presentación de la Solicitud de Inspección por parte del importador o de su apoderado debidamente acreditado ante la empresa de inspección, lo cual deberá ocurrir tan pronto como se formalice el contrato de compraventa internacional, factura proforma o documento equivalente, o el instrumento por el que se hubiese perfeccionado la operación y a más tardar, con una antelación de QUINCE (15) días corridos a la fecha prevista o estimada del embarque.

La solicitud de inspección deberá contener como mínimo los siguientes datos, sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación a dictarse sobre el particular.

1) Nombre y Apellido o razón social, y domicilio del importador.



- 2) Clave Unica de Identificación Tributaria del importador.
- 3) Número de inscripción del importador en el Registro de Importadores y Exportadores.
- 4) Nombre y Apellido o razón social del exportador, domicilio, número de teléfono y de fax, y persona de contacto.
- 5) Identificación del contrato de compraventa internacional, factura proforma o documento equivalente, o instrumento por el que se hubiese perfeccionado la operación.
- 6) País de origen de la mercadería.
- 7) Lugar de procedencia de la mercadería.
- 8) Ultimo lugar de reembarque de la mercadería en el exterior.
- 9) Lugar de tránsito, traslado o transbordo de la mercadería en la REPUBLICA ARGENTINA.
- 10) Lugar de destino de la mercadería en la REPUBLICA ARGENTINA.
- 11) Fecha estimada de embarque.
- 12) Posición arancelaria de la mercadería por ítem.
- 13) Descripción de la mercadería, incluyendo especificaciones técnicas, calidad, estado (nuevo o usado), peso, volumen y cantidad.
- 14) Divisa utilizada para la transacción, si la hubiere, y tipo de cambio con el dólar estadounidense.
- 15) Precio unitario de la mercadería.
- 16) Valor F.O.B., F.O.T. o F.O.R. de la mercadería importada.
- 17) Costo real o estimado del flete.
- 18) Costo real o estimado del seguro.
- 19) Si se trata de un contenedor completo o consolidado.
- 20) Adjunto a la solicitud de inspección, el importador deberá entregar a la empresa de inspección, copia del contrato de compraventa internacional, factura proforma o documento equivalente, o del instrumento por el cual se hubiese perfeccionado la operación.
- 21) El importador o su apoderado podrán modificar por escrito cualquiera de los datos proporcionados a través de la solicitud de inspección. Las modificaciones serán aceptadas por la empresa de inspección hasta el momento previo a producirse la inspección física.

Según el Acuerdo sobre Inspección Previa a la Expedición adoptado por la Ley N° 24.425, la empresa de inspección no podrá solicitar al exportador que le facilite información respecto de:

- 21.1) Datos de fabricación relativos a procedimientos patentados, bajo licencia o reservados, o a procedimientos cuya patente este en tramitación.



21.2) Datos técnicos no publicados que no sean los necesarios para comprobar la observancia de los reglamentos técnicos o normas.

21.3) La fijación de los precios internos, incluidos los costos de fabricación.

21.4) Los niveles de beneficio.

21.5) Las condiciones de los contratos entre los exportadores y sus proveedores, a menos que la empresa de inspección no pueda de otra manera proceder a la inspección en cuestión. En tales casos, la empresa de inspección no pedirá mas que la información necesaria a tal fin.

III) Notificación del requisito de inspección al exportador:

El importador deberá informar a su proveedor en el exterior de las obligaciones emergentes de la inspección y el nombre de la empresa de inspección contratada al efecto, requiriéndole que le facilite a esta la información necesaria y el acceso a sus instalaciones para realizar la inspección, dentro de los plazos establecidos en el inciso f) apartado IV) de este Programa.

IV) Tiempo y lugar de realización de la inspección física:

1) Inspección física en el país de procedencia:

La inspección física de los bienes a ser importados deberá efectuarse antes del embarque, en los centros de producción, depósitos de almacenamiento o lugares de embarque, de acuerdo a la naturaleza del producto y las condiciones de la operación.

Corresponderá a la empresa de inspección organizar con el exportador la verificación de la mercadería y realizar los arreglos necesarios para la manipulación, presentación y muestreo de la mercadería. Para tal efecto, la empresa de inspección deberá obtener del exportador la disponibilidad y ubicación del embarque a ser inspeccionado, con CINCO (5) días hábiles de anticipación a la fecha de realización de la inspección.

Al término de la inspección física o en su defecto cuando esta no hubiera podido realizarse, se labrará un acta en la cual quedará asentado el resultado obtenido por aquella, que deberá ser firmada por los representantes de la empresa de inspección y del exportador.

2) Inspección física en destino:

La inspección física podrá realizarse excepcionalmente luego del arribo de las mercaderías importadas al territorio de la REPUBLICA ARGENTINA, cuando:

2.1) Mediante razones de caso fortuito o fuerza mayor que hayan impedido realizar la inspección en el lugar de embarque de los bienes, y esta circunstancia fuera comunicada por escrito por la empresa de inspección al importador y al Comité Ejecutivo, siempre que la causa invocada fuera aceptada por este.

2.2) La mercadería proviniera de un país no cubierto por el servicio de ninguna empresa de inspección.

2.3) La mercadería proviniera de una zona franca situada en el territorio nacional.

2.4) Se configurare la causal prevista en el artículo 271 del Código Aduanero para mercaderías



declaradas en una destinación suspensiva de importación temporaria.

V) Emisión del Aviso de Conformidad:

Una vez concluida la inspección y no habiéndose encontrado discrepancia entre la información contenida en la solicitud de inspección y la verificada por la empresa de inspección, el exportador deberá remitir a la empresa de inspección autorizada una copia de la factura comercial, o del instrumento pertinente, del conocimiento de embarque y de los demás documentos que se requieran, tan pronto como estén a su disposición. A su vez, la empresa de inspección emitirá un Aviso de Conformidad para el exportador, si éste así se lo requiriera.

VI) Emisión del Aviso de No Conformidad:

Concluida la inspección y en caso de haberse comprobado discrepancias entre la información contenida en la solicitud de inspección y la verificada por la empresa de inspección autorizada según lo establecido en el Acta de Inspección Física, la empresa de inspección podrá otorgarle al exportador un nuevo plazo de CINCO (5) días hábiles para que rectifique las discrepancias detectadas y solicite una nueva inspección. En caso de que al realizarse esta, nuevamente se comprobaren discrepancias, la empresa de inspección dejará constancia de ello en el Acta de Inspección Física y emitirá un Aviso de No Conformidad para el exportador, detallando los motivos que fundamentan su posición.

VII) Emisión del Certificado de Inspección:

Concluida la inspección y recibida de parte del exportador la documentación necesaria, la empresa de inspección emitirá el Certificado de Inspección para el importador, aun cuando existieren discrepancias entre la información contenida en la solicitud de inspección y la verificada por la empresa de inspección. En tal caso, ésta dejará constancia de dichas discrepancias en el Certificado de Inspección y el servicio aduanero asignará a la mercadería importada el canal rojo de selectividad.

El Certificado de Inspección deberá contener como mínimo los siguientes datos, sin perjuicio de lo que establezca la reglamentación a dictarse sobre el particular:

- 1) Lugar, fecha de emisión y número del Certificado de Inspección.
- 2) Lugar y fecha de realización de la inspección física.
- 3) Nombre y apellido o razón social, y domicilio del exportador.
- 4) Nombre y apellido o razón social, y domicilio del importador.
- 5) Clave Única de Identificación Tributaria del Importador.
- 6) Número de inscripción del Importador en el Registro de Importadores y Exportadores.
- 7) Número y fecha de emisión de la factura comercial, o datos del instrumento correspondiente.
- 8) País de origen de la mercadería.
- 9) Lugar de procedencia de la mercadería.
- 10) Lugar de embarque de la mercadería con destino final a la REPUBLICA ARGENTINA.
- 11) Lugar de tránsito, traslado o reembarque de la mercadería en la REPUBLICA ARGENTINA.



- 12) Lugar de destino de la mercadería en la REPUBLICA ARGENTINA.
- 13) Posición arancelaria de la mercadería por ítem.
- 14) Descripción de la mercadería, incluyendo especificaciones técnicas, calidad, estado (nuevo o usado), peso, volumen y cantidad.
- 15) Divisa utilizada para la transacción, si la hubiere, y tipo de cambio con el dólar estadounidense.
- 16) Precio unitario de la mercadería.
- 17) Valor F.O.B., F.O.R. o F.O.T. de la mercadería importada. Si hubiere discrepancias, se dejará constancia del valor determinado por la inspección.
- 18) Costo real o estimado del flete, de acuerdo a las condiciones de la operación.
- 19) Costo real o estimado del seguro, de acuerdo a las condiciones de la operación.
- 20) Identificación del contenedor.
- 21) Número del precinto o indicación de la causa por la cual no se precintó.

El certificado de inspección será entregado por la oficina de enlace de la empresa de inspección en la REPUBLICA ARGENTINA al importador o a su apoderado, en el término máximo de DOS (2) días hábiles para las mercancías que se importen por vía aérea o terrestre y de CINCO (5) días hábiles para las que se importen por vía marítima, contados a partir de la entrega por parte del proveedor o del importador de todos los documentos requeridos por la empresa de inspección.

La Autoridad de Aplicación, en uso de sus atribuciones reglamentarias, podrá reducir los plazos fijados en el párrafo anterior, en atención a los requerimientos que puedan plantear las modalidades de transporte utilizadas o a utilizarse con los países limítrofes.

VIII) Incorporación del Certificado de Inspección a la declaración de importación:

La oficina de enlace de la empresa de inspección en la REPUBLICA ARGENTINA, deberá transmitir la información contenida en el Certificado de Inspección a una base de datos específica administrada por el servicio aduanero, el mismo día de la entrega del Certificado de Inspección al importador. Cada Certificado de Inspección será individualizado con un código identificatorio.

El servicio aduanero continuará operando los sistemas informáticos existentes y proveerá los mecanismos necesarios para la vinculación de la base de datos alimentada por las empresas de inspección con las bases de datos de dichos sistemas informáticos.

El importador o su apoderado, al momento de confeccionar la declaración de importación, deberá incorporar a esta el código identificatorio del Certificado de Inspección que ampare la operación en curso.

La reglamentación a dictarse al efecto determinará las características de funcionamiento de la base de datos, la modalidad de conexión entre las empresas de inspección y la base de datos, el modelo único de formulario de Certificado de Inspección y todos los demás requisitos y exigencias necesarios para hacer operativo el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES.

g) DETERMINACION DE LAS MERCADERIAS ALCANZADAS POR EL PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES Y PACO DEL SERVICIO:

I) Se encontraran sujetas a la inspección de preembarque las Importaciones de bienes de consumo y de vehículos y automotores de pasajeros (ambos según clasificación del INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (I.N.D.E.C.) dependiente de la SECRETARIA DE PROGRAMACION ECONOMICA DEL MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS) y de todas aquellas mercaderías que la Autoridad de Aplicación determine. La Autoridad de Aplicación confeccionara los listados de las mercaderías sujetas a inspección de preembarque, con el detalle de las respectivas posiciones arancelarias.

II) Las empresas de inspección percibirán por sus servicios:

1) El CERO COMA OCHO POR CIENTO (0,8 %) del valor F.O.B., F.O.R. o F.O.T. declarado en cada Certificado de Inspección de las mercaderías alcanzadas por el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES.

El honorario mínimo a percibir por cada operación será de DOSCIENTOS CINCUENTA DOLARES ESTADOUNIDENSES (US\$ 250).

Los importes resultantes serán abonados mensualmente por la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, en la forma y con los requisitos que establezca la Autoridad de Aplicación.

2) Un monto adicional en función del incremento de la recaudación aduanera por derechos de importación y tasa de estadística, el que será distribuido trimestralmente entre las empresas de inspección en relación a los valores F.O.B., F.O.T. o F.O.R., de los Certificados de Inspección emitidos por cada una. El monto a distribuir será del CINCO POR CIENTO (5 %) de dicho incremento, hasta un límite del CERO COMA DOS POR CIENTO (0.2 %) del valor F.O.B., F. O. T. o F. O. R. de los Certificados de Inspección que el conjunto de las firmas de inspección hayan emitido en dicho período.

A los efectos de determinar el monto adicional se tomará como base el promedio de recaudación en el trimestre anterior al del pago del mismo, partiéndose del promedio de recaudación en el trimestre anterior al de la puesta en marcha del Programa.

El importe resultante será abonado por la ADMINISTRACION FEDERAL DE INGRESOS PUBLICOS, en la forma y con los requisitos que establezca la Autoridad de Aplicación.

h) INFORMES OBLIGATORIOS:

Las empresas de inspección deberán presentar al Comité Ejecutivo hasta el día QUINCE (15) de cada mes, los siguientes informes acerca de los Certificados de Inspección emitidos durante el mes inmediato anterior.

I) La suma del valor F.O.B., F.O.T. o F.O.R. amparado por los Certificados de Inspección, clasificados por país de procedencia, y el total general.

II) Por cada país de procedencia de la mercadería, con el listado de los Certificados de Inspección debidamente identificados, los importadores, la posición arancelaria y el valor F. O. B., F. O. T. o F. O. R. amparado por los mismos.

III) Por posición arancelaria, con el listado de los Certificados de Inspección debidamente identificados, los países de procedencia, los importadores y el valor F.O.B., F.O.T. o F.O.R.

amparado por los mismos.

IV) Por importador, con el listado de los certificados de inspección debidamente identificados, los países de procedencia, la posición arancelaria y el valor F.O.B., F.O.T. o F.O.R. amparado por los mismos.

V) Por lugar de tránsito, traslado o transbordo de la mercadería en la REPUBLICA ARGENTINA, con el listado de los certificados de inspección debidamente identificados, el lugar de destino, el importador, la posición arancelaria y el valor F.O.B., F.O.T. o F.O.R. amparado por los mismos.

VI) Descripción de los resultados obtenidos por las inspecciones acerca de las inexactitudes de valor, cantidad y calidad detectados, plazos de cumplimiento de las inspecciones y cantidad de reclamos de los importadores indicando el resultado de sus resoluciones.

VII) Informe sobre los rangos de valor máximos y mínimos verificados para las mercaderías que, según su posición arancelaria hasta el nivel de ítem, determine a tal efecto el servicio aduanero.

La Autoridad de Aplicación podrá disponer la presentación de otros informes con otra frecuencia temporal y determinara sus modelos únicos y sus contenidos exactos.

Las empresas de inspección deberán constituir un archivo con todas las solicitudes de inspección recibidas de los importadores, manteniéndolo debidamente actualizado y a disposición de la Autoridad de Aplicación, a efectos de los controles que esta disponga.

La Autoridad de Aplicación podrá exigir en cualquier momento a las empresas de inspección, la comprobación y demostración de la exactitud de la información contenida en los Certificados de Inspección expedidos por ellas, en uso de sus facultades de fiscalización.

i) AUTORIDAD DE APLICACION:

El MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS será la Autoridad de Aplicación del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES y dictará sus normas aclaratorias, complementarias y reglamentarias, quedando expresamente facultado para determinar en cada caso, el alcance de la normas que implementen el régimen de inspección de preembarque de importaciones.

El Señor Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos podrá delegar el ejercicio de las funciones previstas en el PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES en el Organismo que determine a tal efecto.

1) Comité Ejecutivo del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES.

La supervisión de las actividades relacionadas con el Programa, estará a cargo del Comité Ejecutivo del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES.

Serán funciones del Comité Ejecutivo, entre otras y sin perjuicio de las que le asigne la Autoridad de Aplicación:

1) Aplicar las normas de procedimiento contenidas en este Programa y las que se dicten en su consecuencia.

2) Proponer a la Autoridad de Aplicación, la revisión y actualización de las normas de procedimiento,



según los requerimientos prácticos que demande la ejecución del Programa, en coordinación con el servicio aduanero.

3) Evaluar y proponer a la Autoridad de Aplicación la adopción de las medidas previstas por el Régimen Sancionatorio o modificaciones a éste.

4) Recibir y procesar los informes mensuales obligatorios y todos los que prevea la Autoridad de Aplicación, que deban entregar las empresas de inspección.

5) Coordinar las tareas de auditoría de las empresas de inspección.

6) Aplicar los recursos destinados a la modernización del sistema aduanero, de acuerdo a las directivas que al respecto imparta la Autoridad de Aplicación.

7) Llevar el Registro del Sistema de Inspección de Preembâque de Importaciones.

8) Recibir las sugerencias y propuestas de los sectores involucrados en el comercio exterior y elevar los informes evaluatorios correspondientes a la Autoridad de Aplicación.

9) Coordinar con las áreas competentes del servicio aduanero, el procesamiento de la información conducente para el cotejo entre los Certificados de Inspección introducidos por las empresas de inspección en la base de datos del Sistema Informativo y las declaraciones de importación efectivamente realizadas por los importadores.

10) Recibir, controlar y verificar la documentación y las liquidaciones que presenten las empresas, a los fines del cobro de los servicios prestados.

La integración y el funcionamiento del Comité Ejecutivo será determinada por el señor Ministro de Economía y Obras y Servicios Públicos.

II) Registro del Sistema de Inspección de Preembarque de Importaciones:

El Comité Ejecutivo obrará como depositario oficial de la documentación proporcionada por las empresas de inspección en cumplimiento de lo dispuesto por el Pliego de Bases y Condiciones del Concurso Público Nacional e Internacional para la implementación del servicio de inspección de preembarque de importaciones y de la documentación que posteriormente la actualice. Tendrá también a su cargo el registro de firmas de los directivos de las empresas de inspección autorizados a representarlas y a suscribir los Certificados de Inspección y los informes obligatorios, de las resoluciones por las cuales se impongan sanciones y de los demás actos que emanen del Comité Ejecutivo.

j) REGIMEN SANCIONATORIO:

Las empresas de inspección serán pasibles de sanciones administrativas por la comisión de faltas u omisión de sus obligaciones, de acuerdo con lo dispuesto por el presente régimen sancionatorio.

Las multas las suspensiones y las cancelaciones serán, impuestas por la Autoridad de Aplicación, previa substanciación y dictamen fundado del Comité Ejecutivo.

El Comité Ejecutivo procederá en todos los casos a asentar en el Registro del Sistema de Inspección de Preembarque de Importaciones las sanciones administrativas impuestas, para su toma de conocimiento y formación de antecedentes.

I) Multa de hasta CINCO (5) veces la tarifa mínima de la inspección:

1) Cuando la empresa de inspección haya incurrido en negativa de servicio, en los términos dispuestos en el inciso d) apartado VII) de este Programa. La reiteración de negativas dará origen a las sanciones previstas en el inciso j) apartado IV).

2) No proporcionar la información o documentación relacionadas con el servicio de inspección que fueren requeridas por escrito por la Autoridad de Aplicación o el Comité Ejecutivo, dentro de los OCHO (8) días hábiles contados a partir del día siguiente al de la notificación del requerimiento.

3) No cumplir en tiempo y forma con la entrega de los informes obligatorios.

II) Multa de hasta DIEZ (10) veces la tarifa mínima de la inspección:

1) Cuando como resultado del aforo o del proceso de control posterior, se compruebe que los, Certificados de Inspección están formulados inexacta o incorrectamente con respecto:

1.1) Al valor, cuando el valor asignado difiriera en más del DIEZ POR CIENTO (10 %) respecto del valor en Aduana, obtenido de acuerdo a las Reglas de Valoración de Mercaderías mencionadas en el inciso d) apartado 1).

1.2) A la cantidad, peso o volumen, cuando excedieren la tolerancia legal dispuesta por el Código Aduanero y su reglamentación.

1.3) A la calidad o especie, si ello determinare una modificación de la clasificación arancelaria con incidencia tributaria.

1.4) A la posición arancelaria, si ello tuviera incidencia tributaria.

2) Cuando como resultado del control que realice el servicio aduanero, se constate el incumplimiento de la obligación del precintado de los contenedores si correspondiere, o la inobservancia de las formalidades que a tal efecto establezca la reglamentación.

La reiteración de los hechos enunciados en este inciso dará lugar a las sanciones previstas en el inciso j) apartado IV).

III) Multa de hasta VEINTE (20) veces la tarifa mínima de la inspección:

1) Cuando la empresa de inspección no prestare el servicio en los plazos establecidos en el inciso f) apartado IV) o no emitiera el correspondiente Certificado de Inspección en los plazos establecidos en el inciso n) apartado VII), siempre que ello sucediese por su propia responsabilidad.

2) Cuando la mercadería de importación objeto del servicio de inspección, fuese declarada sin el correspondiente Certificado de Inspección, siempre que ello sucediese por responsabilidad de la empresa de inspección.

3) Cuando la empresa de inspección no ingresara electrónicamente los datos contenidos en los Certificados de Inspección a la base de datos del servicio aduanero, en tiempo y forma.

La reiteración de los hechos anunciados en esta sección dará lugar a las sanciones previstas en el inciso j) apartado IV).

IV) Suspensión de la autorización para operar:

Corresponderá la aplicación de la suspensión de la autorización acordada, por un plazo máximo de TREINTA (30) días corridos a partir de la fecha de notificación de la medida, en los casos que a continuación se detallan:

- 1) Cuando la empresa de inspección haya incurrido en negativa de servicio, en los términos dispuestos en el inciso d) apartado VII) de este Programa, en DOS (2) oportunidades en el plazo de los primeros SEIS (6) meses a partir de la fecha de iniciación efectiva de la prestación del servicio, o en UNA (1) oportunidad en el transcurso de cualquier período semestral posterior.
- 2) Cuando la empresa de inspección haya incurrido en la conducta descrita en el inciso j) apartado I), subapartados 2) y 3), en DOS (2) oportunidades en el plazo de UN (1) año.
- 3) Cuando la empresa de inspección haya incurrido en cualesquiera de las causales señaladas en el inciso j) apartado II), en una proporción equivalente al UNO POR CIENTO (1 %) de los Certificados de Inspección emitidos por ella durante los primeros SEIS (6) meses a partir de la fecha de iniciación efectiva de la prestación del servicio, o al CERO COMA CINCO POR CIENTO (0,5 %) en el transcurso de cualquier período semestral posterior.
- 4) Cuando la empresa de inspección haya incurrido en cualesquiera de las causales señaladas en el inciso j) apartado III), en VEINTE (20) oportunidades durante los primeros SEIS (6) meses a partir de la fecha de iniciación efectiva de la prestación del servicio, o en DIEZ (10) oportunidades en el transcurso de cualquier período semestral posterior.
- 5) Cuando la empresa de inspección se encontrare en concurso preventivo y no prestare una fianza adicional de una institución bancaria de primera línea dentro del plazo que a tal efecto le fije la Autoridad de Aplicación y a su satisfacción.

En este supuesto el plazo de suspensión correrá desde el día siguiente al del vencimiento del plazo otorgado por la Autoridad de Aplicación para la constitución de la fianza adicional.

- 6) Cuando la empresa de inspección no efectuare los reajustes a la garantía de ejecución que pudieran determinarse.

En este supuesto el plazo de suspensión correrá desde el día siguiente al de la fecha de vencimiento fijado para el cumplimiento de los reajustes.

- 7) Cuando el representante legal, los administradores, socios ilimitadamente responsables o autorizados para emitir los Certificados de Inspección de la empresa de inspección, fueren judicialmente procesados por delito reprimido con pena privativa de libertad, con excepción de los delitos contra las personas, el honor, la honestidad y el estado civil, y el procesado no cesare en su función dentro de los DIEZ (10) días hábiles siguientes a la intimación que a tal fin se efectuará a la empresa de inspección.

Durante el plazo de vigencia de la suspensión, la empresa de inspección perderá su capacidad para aceptar nuevas solicitudes de inspección, pero podrá continuar gestionando las solicitudes en trámite y las pendientes, salvo que el importador decidiera transferir la solicitud a otra empresa de inspección a su elección. El plazo de la suspensión se interrumpirá con el cumplimiento por parte de la empresa de inspección de las obligaciones que le hayan sido impuestas.

V) Cancelación de la autorización para operar:

- 1) Corresponderá la cancelación de la autorización acordada cuando la empresa de inspección sea

pudieran suscitarse entre las empresas de inspección y los importadores, se deberán formular ante la Comisión Mixta de Solución de Controversias. Esta Comisión estará integrada por los miembros que designe la Autoridad de Aplicación y por representantes de las empresas de inspección, los importadores y las cámaras empresarias del comercio y de la industria. Cada una de las partes podrá proponer el nombramiento de expertos independientes, que deberán ser aceptados por la otra. La Autoridad de Aplicación determinará las entidades que estarán representadas, el número de representantes y las normas de funcionamiento.

III) Procedimientos de reclamos administrativos:

1) Entre la Autoridad de Aplicación y las empresas de inspección: Se observarán al respecto los recursos administrativos previstos en la Ley N° 19.549 y en el Reglamento de Procedimientos Administrativos, Decreto N° 1759/72 T.O. 1991.

2) Entre las empresas de inspección y los importadores: Una vez que el importador haya agotado la instancia del reclamo ante la oficina de enlace de la empresa de inspección con sede en la REPUBLICA ARGENTINA, podrá interponer recurso ante la Autoridad de Aplicación, la que tomará conocimiento de lo actuado y girará la actuación a la Comisión Mixta de Solución de Controversias, la que deberá expedirse en el plazo máximo de SIETE (7) días hábiles de recibidos los actuados, lo que dará por agotada la vía administrativa. El silencio en expedirse en el plazo citado se considerará como negativa y habilitará la instancia judicial federal.

Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos**COMERCIO EXTERIOR****Resolución 1177/97**

Establécese la fecha a partir de la cual los importadores o sus apoderados podrán presentar solicitudes de inspección de mercaderías y determinase el momento desde el que los embarques de mercaderías deberán someterse en forma obligatoria a la inspección previa a la importación, en el marco del Decreto N° 477/97.

Bs. As., 17/ 10/97

B.O:22/10/97

VISTO el Expediente N° 080-007005/97 del registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, y

CONSIDERANDO:

Que por Resolución N° 1066 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, de fecha 17 de setiembre de 1997, se seleccionaron las empresas que prestarán el servicio de inspección de mercaderías, en el marco del PROGRAMA DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES, aprobado por Decreto N° 477 de fecha 22 de mayo de 1997.

Que en orden a lo preceptuado en el punto e) VII) del Anexo II del decreto citado, corresponde fijar la fecha a partir de la cual los importadores o sus apoderados podrán presentar solicitudes de inspección de mercaderías.

Que, asimismo corresponde determinar el momento desde el que los embarques de mercaderías deberán someterse en forma obligatoria a la inspección previa a la importación.

Que de acuerdo a lo dispuesto en el punto g) I) del Anexo I del Decreto N° 477/97 debe elaborarse la lista de las mercaderías que se encuentran sujetas a la Inspección de preembarque de importaciones.

Que la DIRECCION GENERAL DE ASUNTOS JURIDICOS ha tomado la intervención correspondiente.

Que la presente se dicta en uso de las facultades conferidas por el Decreto N° 477/97.

Por ello,

EL MINISTRO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS

RESUELVE:

Artículo 1°-Fijase el 14 de noviembre de 1997 como fecha a partir de la cual las empresas de inspección seleccionadas mediante Resolución N° 1066/97 del MINISTERIO DE ECONOMIA Y OBRAS Y SERVICIOS PUBLICOS, recibirán de los importadores, o de sus apoderados, las solicitudes de inspección de mercaderías sujetas a la inspección de preembarque de importaciones dispuesta por el Decreto N° 477/97.

Art. 2º-La inspección de preembarque de importaciones dispuesta por el citado decreto, será obligatoria para los embarques que se realicen a partir del 29 de noviembre de 1997 inclusive. A tal fin, se considerará como fecha de embarque la consignada en el respectivo conocimiento de embarque, carta de porte o guía aérea.

Art. 3º-A los fines dispuestos en el punto g) I) del Anexo I del Decreto N° 477/97, determinase que esteran sujetas al REGIMEN DE INSPECCION DE PREEMBARQUE DE IMPORTACIONES, las mercaderías incluidas en el listado que como Anexo forma parte integrante de la presente resolución.

Art.4º-Comuníquese, publíquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.-Roque B. Fernández.

NOTA: EL ANEXO DE LA PRESENTE RESOLUCION PODRA SER CONSULTADO EN EL BOLETIN OFICIAL DEL 22/10/97.