

**XIV REUNION DE LA COMISION DE SEGUIMIENTO DEL
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
(Comisión del Artículo 16)**

ACTA

En la ciudad de Lima, República del Perú, en la Sede del Ministerio de Relaciones Exteriores, entre los días 29 de noviembre y 1º de Diciembre de 2011, se celebró la XIV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16 del ATIT) de los Países del Cono Sur, con la presencia de representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Asimismo, la reunión contó con la presencia de representantes de Colombia y Ecuador, en calidad de observadores, participando también en igual carácter, representantes del sector privado de los distintos países, vinculados al sector transporte en la región. La relación de los participantes se incluye como **Anexo I** de la presente Acta.

El Acto de Apertura contó con las palabras de bienvenida del Embajador José Antonio Meier, Viceministro de Relaciones Exteriores de Perú y del Ingeniero Alejandro Chang Chiang, Viceministro de Transportes de Perú, manifestando su satisfacción por la elección del Perú como sede de la reunión, destacando el carácter integrador del Acuerdo.

A continuación, el Licenciado Roberto França, Jefe del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI agradeció a la delegación del Perú por la organización de la reunión, destacando que se trata de una reunión muy relevante de la Comisión del Art. 16, al congregarse a los Organismos Nacionales Competentes de los siete países signatarios del ATIT, hecho que hace mucho tiempo no acontecía.

Finalizado el acto protocolar de apertura, se dio lugar a la elección del Presidente y Relator de la reunión, recayendo la presidencia sobre el Sr. José Luis Qwistgaard Suarez, Director General de Transporte Terrestre del Perú; y la relatoría sobre el Sr. Carlos Alberto Rivas Paniagua de la DINATRA, República del Paraguay.

A continuación la presidencia puso a consideración de las delegaciones la aprobación del temario tentativo. El temario aprobado se incluye como **Anexo II**.

Antes del desarrollo de la agenda, fueron constituidas las Comisiones de Asuntos Aduaneros y de Transporte Ferroviario, conformadas por representantes de dichos sectores.

TEMAS GENERALES

1.- Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el Proyecto de Acuerdo Regional de Transporte Multimodal y sobre el Proyecto de Certificación de Origen Digital (PCOD).

Seguidamente, se dio inicio a las deliberaciones procediendo la ALADI a realizar una breve síntesis sobre el estado de situación del denominado Acuerdo Regional de

Transporte Multimodal de la ALADI; y sobre los avances del Proyecto de Certificación de Origen Digital (PCOD) que se vienen desarrollando en el marco de la ALADI.

En ese sentido, se informó que el avance regional más relevante a fines de procurar la articulación y convergencia de los acuerdos subregionales de transporte multimodal, se dio en el marco de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, foro que funcionó entre el año 1991 y 1997. En esta instancia, se creó un Grupo de Trabajo sobre Transporte Multimodal bajo la coordinación de Chile, el cual realizó cinco reuniones con la participación de los diez países miembros de la Conferencia (Argentina, Bolivia, Brasil, Colombia, Chile, Ecuador, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela), la ALADI y la CEPAL. Como resultado de estas cinco reuniones, se elaboró un Proyecto de Acuerdo sobre Transporte Multimodal Internacional, que articula las normativas subregionales de la Comunidad Andina y el MERCOSUR. Este Proyecto se aprobó en 1996 como Resolución 23 (III) de la Conferencia y en el mismo los Ministros asumieron el compromiso de realizar las gestiones pertinentes ante sus respectivos gobiernos para que dicho Acuerdo fuera suscrito al amparo del Tratado de Montevideo 1980, para eventualmente facilitar el ingreso de los restantes países miembros de la ALADI.

El Proyecto fue remitido en 1997 a la Secretaría General de la ALADI, la cual preparó el texto del Acuerdo de Alcance Parcial (AAP) para la firma de los Representantes Permanentes ante ALADI pertenecientes a los países miembros de la Conferencia, de los cuales sólo cuatro llegaron a suscribir el Acuerdo: Bolivia, Brasil, Perú y Venezuela.

Por otra parte, sobre el Proyecto de Certificación de Origen Digital, la ALADI informó el estado de situación e implementación del mencionado proyecto en el ámbito de la ALADI.

Las delegaciones tomaron debida nota de las informaciones proveídas por la ALADI con relación a los presentes temas, coincidiendo en que los proyectos enunciados apuntan a beneficiar el sector transporte en la región, entendiéndose apropiado que cada país efectúe las acciones que permitan poner en práctica dichos acuerdos.

2.- Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el estado de situación de la suscripción de los protocolos adicionales en trámite

Sobre el particular, la ALADI informó que respecto al proyecto de Protocolo Adicional al ATIT, acordado en la XII Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT, el mismo fue enviado mediante nota **ALADI/SUBSE-LC 076/11, del 29 de marzo de 2011**, a las Representaciones Permanentes de los países signatarios del ATIT ante la ALADI, recibiendo respuesta de Argentina y Uruguay, indicando que estarían en condiciones de suscribirlo.

Las delegaciones de Brasil, Chile, Paraguay y Perú informaron su conformidad con el mencionado proyecto y que se encuentran en proceso las gestiones correspondientes a los efectos de que se informe por las vías formales a la Secretaría General de la ALADI, que se encuentran en condiciones de suscribirlo.

Por su parte, la delegación de Bolivia se comprometió a gestionar ante las autoridades de su país realizar similar gestión, luego de interiorizarse de una manera más precisa acerca del contenido de dicho Protocolo.

En cuanto al proyecto de Protocolo Adicional al ATIT sobre la eliminación de los Artículos 2 a 10 del Anexo II "Aspectos Migratorios" del Acuerdo; y el proyecto de Protocolo Adicional que modifica el Art. 16 del ATIT, ambos acordados durante la XIII Reunión, la ALADI informó que los mismos fueron enviados mediante notas **ALADI/SG-416/11 de 04/10/2011** y **ALADI/SG-418/11 de 04/10/2011**, respectivamente y aún se encuentra aguardando la conformidad de los países para su suscripción.

A manera de avanzar a la formalización de los tres Protocolos mencionados, las delegaciones acordaron darse un plazo hasta marzo de 2012, para notificar a la Secretaría General de la ALADI por los canales correspondientes, que se encuentran en condiciones de suscribirlo.

Los proyectos mencionados en el presente punto, constan como **Anexo III** del Acta.

TRANSPORTE FERROVIARIO

3.- Actualización del Capítulo Ferroviario. Tratamiento de las propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Brasil y Argentina.

El plenario recibió el informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios conforme consta en el contenido del acta pertinente que se agrega como **Anexo IV**. El mismo pasará a consulta de los países que no estuvieron representados en la comisión, debiendo manifestarse con antelación de 60 días de la próxima reunión.

ASUNTOS ADUANEROS

4.- Finalización de la Revisión del Anexo "Asuntos Aduaneros"

El plenario recibió el acta elaborada por los delegados representantes de las autoridades aduaneras presentes, la que se incluye como **Anexo V**. La misma pasará a consulta de los países que no estuvieron representados en la comisión, debiendo manifestarse con antelación de 60 días de la próxima reunión.

SEGUROS

5.- Seguro Obligatorio de Accidentes para Vehículos de Tránsito Internacional Terrestre (Propuesta de Perú realizada en la X Reunión de la Com. del Art. 16)

La delegación de Perú, en su carácter de proponente del tema, puntualizó la plena vigencia en su país del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y propuso que la ALADI realice un estudio comparativo sobre la situación del SOAT en los países signatarios del ATIT, a los efectos de que la Comisión del Art. 16 pueda evaluar la posibilidad de aplicar el mismo entre sus países asociados, resaltando la

importancia asignada al tema en la actualidad, principalmente por su aplicación inmediata en caso de accidentes en beneficio de los afectados.

La delegación de Argentina solicitó una mayor aclaración por parte de la delegación proponente, en cuanto a las condiciones mínimas de cobertura de dicho seguro, enfatizando la necesidad de contar con mayores informaciones para estudiar y analizar la aplicabilidad en otros países teniendo en cuenta la legislación vigente en cada una de ellas.

A su turno, la delegación de Paraguay manifestó que debe tenerse en cuenta el universo de los tipos de pólizas y coberturas ya existentes en la región en el ámbito de ATIT, reafirmando la importancia social que reviste la implementación de estos instrumentos, mencionando a título informativo que en su país se encuentra en etapa de aprobación parlamentaria el SOAT.

Por su parte, la delegación de Chile solicitó una mayor fundamentación sobre los cambios o propuestas contenidos en la sugerencia planteada por la delegación de Perú. Agregó la necesidad de tratar de compatibilizar las exigencias de las coberturas con la realidad actual.

La delegación de Bolivia solicitó a la Secretaría General de la ALADI, que recopilara la información, acerca de las condiciones que actualmente rigen en materia de pólizas de seguro en los diferentes países, para un mejor análisis de lo planteado por Perú. Mencionó igualmente la existencia del SOAT en Bolivia, haciendo énfasis en la necesidad de establecer montos fijos de las coberturas, considerando que esto es una cuestión que compete a las empresas aseguradoras. En respuesta a dicha solicitud, la que fue acompañada por todas las delegaciones, la Secretaría General de la ALADI se comprometió a realizar la recopilación, para cuyo efecto solicitó a las delegaciones enviar sus respectivas normativas sobre la materia, con un plazo hasta marzo de 2012.

La delegación de Brasil mencionó que las coberturas actualmente vigentes están bien definidas en el Anexo III del ATIT y recordó haber propuesto la actualización de los valores mínimos de dichas pólizas en anterior oportunidad y que para los seguros de vehículos no comerciales podría recoger la experiencia del MERCOSUR en esa materia.

La delegación de Uruguay señaló que el seguro que propone la delegación de Perú cubre la responsabilidad objetiva que no está actualmente contemplada en el ATIT y que será necesario realizar los estudios pertinentes para analizar su incorporación al mismo.

La delegación de Argentina propuso como mandato de la plenaria, estudiar la propuesta de Perú de tal forma que la misma se incluya de manera coherente dentro de las condiciones actuales de los seguros, por lo que se resolvió dejar pendiente el tratamiento del tema para la próxima reunión.

Al respecto, la delegación del Perú respondió que realizará al interior de su país el análisis correspondiente para su presentación en la próxima Reunión.

ASUNTOS MIGRATORIOS

6.-Propuesta de la Delegación de Chile de estudiar la posibilidad de adoptar un sistema de pre-chequeo informático que además permita agilizar el proceso de control migratorio, guardando concordancia con los avances que sobre esta materia se vayan dando en el ámbito del MERCOSUR ampliado, basado en los documentos de identidad y de viajes allí reconocidos.

La delegación de Chile manifestó que el propósito de su propuesta es dar mayor fluidez al proceso de control migratorio entre los distintos países de manera de facilitar y agilizar el mismo en los cruces de frontera, enfatizando las ventajas que conlleva adelantar la información en los distintos puntos de control.

La delegación de Uruguay mencionó que las discusiones sobre el presente tema deben darse con la participación de las autoridades migratorias de los países, entendiendo como muy positivo adoptar mecanismos que faciliten los trámites en frontera.

La delegación de Paraguay consideró importante la inclusión del tratamiento del presente tema en la medida que el mismo esté orientado a la agilización del tráfico y mejoramiento de los controles, agregando que ha tenido algunas experiencias interesantes que han dejado patente los beneficios de dicha práctica.

La delegación de Brasil señaló que en el MERCOSUR se está aplicando dicha práctica y sugirió la posibilidad de inclusión de mejoras que agilicen dichos trámites en el ámbito del ATIT, solicitando a la delegación de Chile la presentación de una propuesta concreta al respecto.

La delegación de Argentina mencionó la necesidad de la implementación efectiva de los acuerdos y propuso a las partes, el mejoramiento en la aplicación interna de las normas pertinentes en la frontera.

La delegación de Chile se comprometió a presentar una propuesta concreta para consideración de las partes en la próxima reunión.

PROPUESTAS

7.- Propuestas presentadas por las Delegaciones antes de la XIV Reunión

Llegado a este punto, las delegaciones procedieron a dar tratamiento a las propuestas presentadas por la delegación de Argentina, de la delegación de Brasil y de la delegación de Perú, las que constan en ése orden, en el **Anexo VI** del presente acta.

Siendo así, la delegación de Argentina procedió a reafirmar la explicación de su propuesta inclusión del denominado "Artículo 21" bis que consta al inicio del documento presentado, argumentando que con ello se pretende aclarar la primacía de la legislación internacional, por sobre las normas locales, evitando superposición de jurisdicciones y normativas.

Tras intercambiar pareceres y efectuar algunas precisiones de orden interno vinculantes a la presente temática, las delegaciones coincidieron en la importancia y ventajas que implicaría la inserción de dicho Artículo en el ATIT, entendiendo razonable los argumentos planteados por la delegación proponente. Sin perjuicio de lo anterior, las demás delegaciones analizarán en detalle la propuesta y renovarán su discusión en la próxima Reunión.

Con relación a la redacción propuesta por la delegación de Argentina denominada "Artículo 34-Inciso Nuevo", que hace relación al tránsito de vehículos de transporte internacional de mercancías peligrosas, conlleva igualmente la intención de establecer la supremacía del ATIT sobre cualquier legislación local al respecto, por cuestiones internas de cada país. Al respecto, se resolvió continuar con el análisis de la propuesta en la próxima reunión en base a las disposiciones constitucionales de cada país.

En cuanto al denominado "Artículo Nuevo" de la propuesta argentina, esta delegación expresó que lo que está proponiendo es sentar un principio general en lo que hace al transporte internacional de pasajeros, que se configura cuando se unen puntos de un País con destinos de otro, destacando que por Acuerdos bilaterales o multilaterales puedan establecerse restricciones a este principio. Obviamente, está prohibido el cabotaje como lo establece el artículo 7 del ATIT.

No existiendo posturas coincidentes entre las delegaciones respecto a la inclusión del mismo en el cuerpo principal del ATIT, se resolvió retomar el tema para un estudio más profundo, en ocasión de la próxima reunión.

En cuanto a la propuesta de modificación del Artículo 31, luego de que las distintas delegaciones manifestaran su postura respecto al mismo, la delegación de Argentina dejó a consideración de las demás delegaciones el estudio de los alcances de su propuesta, sobre la que estaría insistiendo sea considerada en la próxima reunión.

Luego de consideradas las ponencias de la delegación de Argentina, fueron abordadas las propuestas de la delegación de Brasil, conforme se reseñan en los Puntos 8.3, 8.4 y 8.5 desarrollados más adelante, de manera a dar coherencia al seguimiento de los temas con apego al orden de la agenda aprobada para la presente ocasión.

A su turno, la delegación de Perú sometió a consideración de las delegaciones presentes dos propuestas a saber:

- Definición de las características técnicas de los vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros.

Las delegaciones recibieron de manera positiva la propuesta presentada por la delegación de Perú. Sin perjuicio de ello y sin entrar a considerar el contenido de la misma, el plenario de la reunión se planteó la duda sobre la competencia de la Comisión del Artículo 16 para analizar la misma tal como fue formulada.

En ese sentido, se entendió pertinente comparar con otras normas ya vigentes a nivel de MERCOSUR, por ejemplo; y en función a las conclusiones que se puedan identificar de ese análisis comparado, considerar la posibilidad de suscribir un acuerdo

de alcance parcial en lo que corresponda. Al respecto, las delegaciones acordaron seguir debatiendo el tema en la próxima reunión.

-Transporte de Encomiendas en vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros.

Las delegaciones de Chile y Perú, informaron que bilateralmente han acordado adoptar la Resolución GMC N° 28/05 sobre Transporte de Encomiendas en los Vehículos Habilitados al Transporte Internacional Terrestre de Pasajeros, para cuyo efecto realizarán los trámites conducentes a transformarla en un Acuerdo de Alcance Parcial de la ALADI y que por cierto quedará abierto a la adhesión por parte de todos los países signatarios del ATIT.

8.- Propuestas pendientes de reuniones anteriores

8.1.- Artículo 24: Numeral 3: Definir el alcance la figura del representante legal, y en particular, a que la responsabilidad del mismo alcance también a las multas de transporte.

Dando continuidad al presente tema que ya fuera motivo de tratamiento en la anterior reunión, la delegación de Brasil reafirmó que este aspecto debe ser profundizado e insistió en que a su entender, el representante legal debe igualmente ser responsable de las multas de transporte, a la vez que será el vínculo entre la empresa y la autoridad del país en el que hubiese ocurrido algún accidente operacional.

Las delegaciones de Perú y Chile coincidieron en la conveniencia de un estudio pormenorizado de la propuesta de manera a su tratamiento posterior.

La delegación de Uruguay entendió la necesidad de determinar las atribuciones y competencias del representante legal en relación a todos los servicios, tanto regulares como ocasionales de pasajeros y cargas.

La delegación de Argentina y la delegación de Paraguay entendieron conveniente considerar la posibilidad de establecer un mecanismo alternativo de notificación con activa participación de los Organismos Nacionales de Aplicación de cada país.

Se acordó que dicha propuesta continuará siendo analizada en la próxima Reunión.

8.2.- Propuesta de incorporación de un nuevo artículo en el Capítulo II: Propuesta de la Delegación Argentina sobre principio de aplicación respecto de los transportes internacionales de pasajeros por carretera.

Este tema fue desarrollado en el Punto 7 del presente Acta.

8.3 Definir la figura de la subcontratación y el intercambio de tracción a ser incorporadas en el Art. 19.

La delegación de Brasil efectuó un breve informe de cada uno de los puntos que integran su propuesta y que forman parte del mencionado **Anexo VI** del presente Acta.

Luego de un intercambio de ideas y opiniones generales sobre cada uno de estos temas, la delegación de Brasil ratificó el alcance y contenido de los mismos, así como cada uno de los fundamentos que los respaldan, manifestando expresamente que ésa es su propuesta a considerar.

Las delegaciones solicitaron a la Secretaría General de la ALADI la elaboración de un compendio sinóptico en el cual se integren todas las propuestas presentadas formalmente por los distintos países y sus fundamentos, de forma de trabajar sobre la consideración de un documento único.

La delegación de Argentina informó que enviará a la brevedad a la Secretaría General de la ALADI, su propuesta de definiciones para incorporar en el Art. 19 del ATIT.

Las delegaciones acordaron presentar sus comentarios acerca de las propuestas de Brasil.

8.4 Revisar algunos puntos del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones: Incorporar plazos de prescripción y eventual creación de un apartado en materia de transporte fronterizo.

En cuanto al tema plazo de prescripción, la delegación de Brasil encaminará su propuesta con antelación suficiente para que sea tratada en la próxima Reunión.

En cuanto al segundo punto, la propuesta de la delegación de Brasil consiste en crear un anexo o apartado que trate de montos diferenciados a ser aplicados a las infracciones ya previstas en el ATIT y que serían aplicados al transporte fronterizo. Al respecto, dicha delegación se comprometió presentar un artículo del referido anexo o apartado que permitiría establecer mediante acuerdos bilaterales o multilaterales, las ciudades que estarían comprendidas dentro del concepto de transporte fronterizo.

Al respecto, las delegaciones consideraron pertinente la propuesta de la delegación de Brasil y coincidieron en la necesidad de analizar los montos y definir cuál sería el instrumento más apropiado para su implementación, lo que será tratado en la próxima reunión.

8.5 Definir conceptos en materia de transporte de pasajeros: temporada turística, permanente y no permanente; esquema operacional; puntos de apoyo; puntos de parada; secciones; entre otros.

La delegación de Brasil reiteró la necesidad de discutir la propuesta a la mayor brevedad posible, teniendo en cuenta los eventos deportivos que tendrán lugar en Brasil en los próximos años.

La consideración de este punto concluyó en los términos manifestados en el Punto 8.3.

8.6 Revisión del Proyecto de Reglamento presentado por la SG de la ALADI.

Llegado a esta instancia, las delegaciones procedieron a considerar la Propuesta de "Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16)", el cual fuera elaborado por la Secretaría General de la ALADI y cuya versión preliminar fuera incorporada al acta de la XIII Reunión.

Luego de analizar el texto en general; y de manera particular, considerar y discutir aspectos relacionados a la cantidad de delegaciones requeridas para validar las sesiones de la Comisión, funciones de la presidencia, entre otras cosas, las delegaciones presentaron la propuesta de proyecto de Reglamento que consta en el **Anexo VII** del Acta.

OTROS TEMAS

9.- La delegación de Brasil reiteró lo presentado como Anexo V de la XII Reunión de la Comisión del Art. 16 sobre la actualización de los montos mínimos de cobertura de las pólizas. El cuadro consta como **Anexo VIII**.

Al respecto, las delegaciones acordaron estudiar esta propuesta a los efectos de poder emitir una opinión en la próxima reunión.

Agotadas las deliberaciones respecto a los temas en agenda, las delegaciones manifestaron su satisfacción por los avances logrados y coincidieron en reiterar sus agradecimientos a la delegación del Perú, por la generosa hospitalidad y el invaluable apoyo brindados para el desarrollo de la XIV Reunión de la Comisión del Art. 16.

La delegación de Perú igualmente agradeció a todos los participantes de la Reunión, por la realización de la presente reunión, oportunidad que ha permitido congregarse a todos los Organismos Nacionales Competentes del ATIT y los representantes del sector privado y manifestó su compromiso de estar presente en la próxima reunión.

Por último, se acordó efectuar la XV Reunión de la Comisión del Artículo 16 en el mes de junio de 2012 en la Sede de la ALADI, en Montevideo, Uruguay.

En cuanto a las comunicaciones, se reiteró lo acordado en la pasada Reunión, de que las notas de convocatoria a las Reuniones de la Comisión serán remitidas por la Secretaría General de la ALADI a los Organismos Nacionales Competentes de los países signatarios del ATIT, siendo responsabilidad de cada Organismo la convocatoria a otras entidades de sus respectivos países.

Luego de finalizado el acto de clausura del evento, las delegaciones procedieron a suscribir ocho (8) ejemplares originales de la presente Acta, el día jueves 1 de diciembre de 2011.



Por Argentina



Por Bolivia



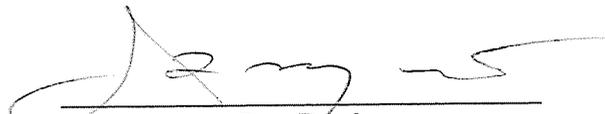
Por Brasil



Por Chile



Por Paraguay



Por Perú



Por Uruguay

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.

Jefe de la Delegación:

CUENCE, Antonio Raúl

Subsecretaría de Transporte Automotor

Delegados:

FAVIER, Paula Eugenia
MOLINARI, Alejandro
GOMEZ VALDEZ, Pablo
ROVEDA, Pedro
VERONELLI, Mariano
TOCE, Juan Carlos
BRIEL, Cristina

Cancillería Argentina.
Superintendencia de Seguros de la Nación
AFIP – Dirección General de Aduanas
AFIP – Dirección General de Aduanas
Superintendencia de Seguros de la Nación
Embajada Argentina
Embajada Argentina

Observadores

RICCO, Egidio
BOULIN, Fernando
RITACCO, Alejandro
JAIME, Daniel
TELLO FARINA, Fabian
JOULIA, Martin Miguel
CALVO, Juan Francisco

CATAC
CELADI
HANSEAMCA
CELADI
El Rápido Internacional
Centro de Agentes de Transporte Aduanero
Centro de Agentes de Transporte Aduanero

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

Jefe de la Delegación:

OFUGI, Noboru

ANTT

Delegados:

RODRIGUES HADDAD, Sonia
LIMA DAS NEVES, Marcos Antonio
FURLAN RIBEIRO, Sandra

ANTT
ANTT
ANTT

Observadores:

ROTONDO, Sonia
DE ALMEIDA, José Carlos
BOGER, Guilherme
BECKER, José Carlos
MOSCARDINI, Luiz
BUENO FAGUNDEZ, Mario
RODRIGUES FREITAS, Neival
VINCI, Gladys
DUTRA KRASSMANN, Elizabeth
MATIAS GUEDES, Antonio
DA SILVA, Marcio Tadeu

NTC e Logística
FENSEG
ABTI
ABTI
MAGNA Seguros
NTC e CTTI
FENSEG
CTTI / OCERGS
SETAL
São Cristovao Logística
ABC. Cargas

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA.

Jefe de la Delegación:

MARAÑON GAMBOA, Edwin

Viceministro de Transportes

Delegados:

MANRIQUE ARDUZ, Jorge Juan Segundo Secretario

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Jefe de Delegación:

ORTIZ MENDEZ, Pablo Subsecretaría de Transportes
VERGARA, Ester Servicio Nacional de Aduanas

Observadores:

FERNANDEZ, Sergio AGETICH
CERAIN REINOSO, Marcela Andes Mar Chile - Cruz del Sur

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY

Jefe de Delegación

GARCÍA ROIG, César Augusto DINATRAN

Delegados:

GAONA GALEANO, José Domingo DINATRAN
OJEDA ORTEGA, Miguel Angel DINATRAN
GAMARRA RAMIREZ, Julio César DINATRAN
AMARILLA PÁEZ, Sergio Eloy DINATRAN
ACOSTA GUILLEN, Artemio DINATRAN
TALAVERA AYALA, Ovidio Javier DINATRAN
FERNANDEZ RIVEROS, José Manuel DINATRAN
RIVAS PANIAGUA, Carlos Alberto DINATRAN
WENDELL, Emigdio Viceministerio de Transporte
ZAYAS ACEVEDO, Luis Dirección Nacional de Aduanas
AYALA SANTANDER, César Ministerio de Relaciones Exteriores

Observadores:

WAGNER, Marcelo FEPASA
VENICA, Magdalena ATIP
ALFONZO CATTONAR, Víctor CAPECO

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Jefe de Delegación:

QWISTGAARD SUAREZ, José Luis Director General de Transportes Terrestre

Delegados

URDAY TORRES, Miriam Asesora – Viceministro de Transportes
CATERIANO, Doris Asesora – Viceministro de Transportes
TAPIA TARRILLO, Jesús DGTT
ALIAGA ABANTO, Arturo DGTT
YSLA OLAZO, Justo DGTT
HERNANDEZ LOZANO, Rosario DGTT
ALTAMIRANO YARMA, Perla DGTT
CHILLCE OLIVA, Maricela DGTT
GUERRA RODRIGUEZ, Norma DGTT
GALVEZ CABRERA, Gastón DGTT

SOTELO LARA, Arnulfo
GONZALES, Karina
CORNEJO CORRALES, Juan
BACA ARGOMEDO, Edgar
ALVARADO MEDRANO, Luciano
HERNANDEZ SOTELO, René
GAMERO ALANIA, Julián
CORDOVA VELIZ, Rina

DGFC
DIRECTORA DE IMAGEN -MTC
SUTRAN
SUTRAN
ADUANAS - SUNAT
ADUANAS - SUNAT
MINCETUR
DIGEMIN - MININTER

Observadores:

VÁSQUEZ SOLIS, Antonio Oscar
CORONADO LA TORRE, Luis
ANGULO, Rodil
NAVARRETE TAPIA, José
MARCOS, Luis
DIAZ MARIN, Felipe
SALAS BARTRA, Víctor
LUNA ALFARO, Ramiro
VINAZZA JAUREGUI, Luis Mario
MARQUINA MAUMY, Víctor
CHIRINOS ROSAS, Milagros
CHAMBILLA ALEJOS, Hugo
MORENO WONG, Patricia Cecilia
VILLANUEVA NAZARIO, Alex Miguel
CORREA JIMENEZ, Leomegildo
PALOMINO, Verónica
JARA, Jimmy
ZARATE, Humberto

Expreso Internacional Ormeño S.A.
Expreso Internacional Ormeño S.A.
Transportes Cruz del Sur
Transportes Cruz del Sur
UNT
Cargueros Terrestres
REITRANS PERU BOL. S.R.L.
Sindicato de Camioneros – Arequipa
AGETRAPAR
Cámara Interamericana de Transp
Fundación Transitemos
UTC – TACNA
ATLAS CARGO SAC
ATLAS CARGO SAC
EL R CELADI
IMAGEN – MTC
IMAGEN – MTC
IMAGEN – MTC

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Jefe de Delegación:

EMBED, Eliana

Dirección Nacional de Transporte - MTOP

Delegados:

SILVEIRA, Juan
GARAGORRY, Javier
LARRAMENDI, José

AFE
Dirección Nacional de Transporte - MTOP
Dirección Nacional de Transporte - MTOP

Observadores:

LURASCHI, Néstor Hugo

CATIDU / ANETRA

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Jefe de la Delegación:

PAEZ BARAJAS, Daniel

Director Nacional de Transporte

Delegados:

ZAMBRANO ORDOÑEZ, Martha Patricia
ALEMAN PARRA, Bertha Patricia

Ministério de Comercio, Industria y Turismo
Ministério de Relaciones Exteriores

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE ECUADOR.

Jefe de la Delegación:

GUERRERO MOSQUERA, Cynthia

Agencia Nacional de Tránsito

Observadores:

LUZURIAGA, Georgi

FENATRAPE

REINOSO HARO, Ernesto

FENATRAPE

VIZCAINO, Harrison

Câmara Interamericana de Transportes

**DELEGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN -
ALADI –**

FRANÇA, Roberto

Jefe del Departamento de Integración Física y
Digital

MIRANDA, Verónica

Técnica del Departamento de Integración
Física y Digital

Anexo II



ALADI
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE ESTADOS
DEPENDIENTES Y ASOCIADOS



**XIV REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE
SEGUIMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL
SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT**

Lima, 29 y 30 de noviembre y 1 de diciembre de 2011

**XIV REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO
SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE**

29 y 30 de noviembre y 1º diciembre de 2011

**MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
Edificio Carlos García Bedoya
Jirón Lampa 545, Primer Piso, Cercado de Lima
Lima – Perú**

TEMARIO

TEMAS GENERALES

1. Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el Proyecto de Acuerdo Regional de Transporte Multimodal y sobre el Proyecto de Certificación de Origen Digital (PCOD).
2. Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el estado de situación de la suscripción del protocolos adicionales en trámite.
 - Protocolo Adicional que recoge las modificaciones acordadas en la XII Reunión.
 - Protocolo Adicional modificatorio del Art. 16 incorporando a la SG de la ALADI como Secretaría Técnica del Acuerdo, acordado en la XIII Reunión.
 - Protocolo Adicional que modifica el Anexo II sobre Asuntos Migratorios acordado en la XIII Reunión.

TRANSPORTE FERROVIARIO

3. Actualización del Capítulo Ferroviario. Tratamiento de las propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil.

ASUNTOS ADUANEROS

4. Finalización de la revisión del Anexo "Asuntos Aduaneros".

SEGUROS

5. Seguro Obligatorio de Accidentes para Vehículos de Tránsito Internacional Terrestre (Propuesta de Perú realizada en la X Reunión de la Comisión del Art. 16.)

ASUNTOS MIGRATORIOS

6. Propuesta de la Delegación de Chile de estudiar la posibilidad de adoptar un sistema de pre-chequeo informático que además permita agilizar el proceso de control migratorio, guardando concordancia con los avances que sobre esta materia se vayan dando en el ámbito del MERCOSUR ampliado, basado en los documentos de identidad y de viaje allí reconocidos.

PROPUESTAS

7. Propuestas presentadas por las Delegaciones antes de a la XIV Reunión
8. Propuestas pendientes de reuniones anteriores:
 - 8.1. **Artículo 24: Numeral 3:** Definir el alcance de la figura del representante legal y, en particular, a que la responsabilidad del mismo alcance también a las multas de transporte.
 - 8.2. Propuesta de incorporación de un nuevo artículo en el Capítulo II: Propuesta de la delegación argentina sobre principio de aplicación respecto de los transportes internacionales de pasajeros por carretera
 - 8.3. Definir la figura de la subcontratación y el intercambio de tracción a ser incorporadas en el Art. 19.
 - 8.4. Revisar algunos puntos del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones: Incorporar plazos de prescripción y eventual creación de un apartado en materia de transporte fronterizo.
 - 8.5. Definir conceptos en materia de transporte de pasajeros: temporada turística, permanente y no permanente; esquema operacional; puntos de apoyo; puntos de parada; secciones; entre otros.
 - 8.6. La delegación de Chile sugirió con relación al Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones analizar aquellos casos en los que podrían existir superposiciones con infracciones de carácter aduanero.
 - 8.7. Revisión del Proyecto de Reglamento presentado por la SG de la ALADI

OTROS TEMAS

Anexo III

VERSIÓN DE FECHA 29 DE MARZO DE 2011

REF.: XII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de fecha 29 de noviembre y 1° de diciembre de 2010.

Ref: NOTA ALADI/SUBSE-LC- 076 11

PROYECTO

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

.....Protocolo Adicional

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes otorgados en buena y debida forma, que fueran depositados oportunamente en la Secretaría General de la ALADI,

VISTO Los puntos 1.2 y 3 del Acta de la XI Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16) y el Acta de la XII Reunión de la referida Comisión.

CONSIDERANDO La necesidad de protocolizar en la ALADI las modificaciones al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas en la citada Reunión para su formalización en un instrumento jurídico vinculante,

CONVIENEN:

Artículo 1°.- Sustituir el numeral 1 del Artículo 4° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 4°.-

1. Se aplicarán al transporte internacional las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de cada país signatario, salvo las disposiciones contrarias al texto de este Acuerdo.”.

Artículo 2°.- Sustituir el Artículo 7° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 7°.- Los vehículos habilitados de las empresas autorizadas a prestar servicios de transporte por carretera por uno de los países signatarios, no podrán realizar transporte local en territorio de los otros.”.

Artículo 3°.- Sustituir el Artículo 9° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 9°.- Los documentos que habilitan para conducir vehículos, expedidos por un país signatario a los conductores que realicen tráfico regulado por el presente Acuerdo, serán reconocidos como válidos por los demás países signatarios. Tales documentos no se podrán retener en caso de infracciones de tránsito o transporte, salvo que al conllevar estas infracciones otra sanción distinta a la pecuniaria requiera necesariamente su entrega a la autoridad competente.”.

Artículo 4°.- En el Artículo 19° del Acuerdo, sustituir todas las referencias a "transporte terrestre" por la expresión "transporte por carretera".

Artículo 5°.- Sustituir el numeral 10 del Artículo 19° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 19°.-

10. Equipos: el conjunto de implementos y accesorios instalados en vehículos de transporte de pasajeros o carga, tales como equipo de audio y video, de transmisión satelital, aparatos de radio transmisión, tacógrafos, heladeras, televisores, acondicionadores de aire y calentadores; y otros aparatos necesarios para el desarrollo de la actividad tales como extintores, llantas, cubiertas y cámaras de repuestos, gatos, herramientas, piezas de recambio para emergencias, botiquines, linternas."

Artículo 6°.- En el numeral 4 del Artículo 22° del Acuerdo, sustituir la expresión "documento de idoneidad" por el término "certificado".

Artículo 7°.- Sustituir el numeral 5 del Artículo 22° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 22°.-

5. No obstante lo señalado en el párrafo precedente, no será necesaria la emisión de un nuevo permiso originario cuando se modifique la flota habilitada. Esta modificación será comunicada vía fax, correo electrónico u otros medios disponibles acordados bilateralmente, incluyéndose la relación actualizada de la flota. Las unidades dadas de alta estarán autorizadas para operar, con la sola exhibición de la copia autenticada por el Organismo de Aplicación emisor del fax o correo electrónico."

Artículo 8°.- Sustituir el Artículo 24° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 24°.-

1. A los fines de requerir el permiso complementario al país de destino o de tránsito, la empresa deberá presentar al Organismo Nacional Competente del otro país signatario, en un plazo de ciento veinte (120) días a partir de la fecha de expedición del certificado que acredita el permiso originario, conjuntamente con la solicitud de permiso complementario según formulario del Apéndice 2, únicamente los siguientes documentos:

a) Certificado bilingüe que acredite el permiso originario.

b) Prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país. El domicilio declarado por el representante legal será considerado válido para toda notificación o intimación que se efectúe a todo efecto.

2. Sin perjuicio de lo anterior, se podrá obviar la presentación del certificado del permiso originario, cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de firma electrónica contenida en el mismo, en cuyo caso este último documento se comunicará por parte de la autoridad emisora mediante correo electrónico dirigido al Organismo Nacional competente que debe otorgar el permiso complementario.

3. El representante legal será solidariamente responsable del pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieren incurrido en infracciones de tránsito.”.

Artículo 9°.- Sustituir el Artículo 25° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 25°.-

1. Los permisos originarios serán otorgados por la autoridad competente con una vigencia determinada. Por su parte el permiso complementario será otorgado en iguales términos y plazo, por lo que este último mantendrá su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su cancelación.

2. La vigencia del permiso originario podrá ser prorrogada, en cuyo caso será suficiente con la comunicación realizada por la autoridad competente, conforme al modelo establecido en el Apéndice 6, para que se prorrogue el permiso complementario.”.

Artículo 10°.- Sustituir el Artículo 26° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 26°.-

1. Las autoridades competentes deberán decidir sobre el otorgamiento de los permisos complementarios que se les soliciten, dentro del plazo de 180 días de presentada la solicitud correspondiente.

2. Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24 numeral 1 o la comunicación de documento firmado electrónicamente según lo dispuesto en el numeral 2 del mismo artículo conjuntamente con la prueba de la designación de representante, un permiso provisorio que se oficializará, mediante fax u otro medio acordado bilateralmente, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo.

~~3. La autoridad del país al que se solicite el permiso complementario, certificará su otorgamiento en fotocopia del respectivo certificado de permiso originario, autenticada por el Organismo Nacional Competente, no siendo necesaria la extensión de ninguna otra documentación.”.~~

Artículo 11°.- Sustituir el numeral 1 del Artículo 29° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 29°.-

1. El transporte de pasajeros y cargas entre los países signatarios será establecido por negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.”.

Artículo 12°.- En el Artículo 30° del Acuerdo, versión en idioma portugués, sustituir el término “cotas” por “rotas”.

Artículo 13°.- En el Artículo 31° del Acuerdo, versión en idioma portugués, sustituir la expresión “*arrendamento mercantil ou leasing*” por la expresión “*arrendamento mercantil (leasing)*”.

Artículo 14°.- Sustituir el Artículo 35° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 35°.- El transporte propio se regirá por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente.”.

Artículo 15°.- Sustituir, el numeral 1 del Artículo 58° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 58°,-

1. Los países signatarios designan como organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones a los siguientes:

ARGENTINA:

Secretaría de Transporte (Subsecretaría de Transporte Automotor).

BOLIVIA: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Viceministerio de Transportes).

BRASIL: Agencia Nacional de Transportes Terrestres, ANTT.

CHILE: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Subsecretaría de Transportes).

PARAGUAY: Dirección Nacional de Transporte, DINATRAN.

PERÚ: Dirección General de Transporte Terrestre.

URUGUAY: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transporte)”.

Artículo 16°.- Sustituir el Apéndice I del Acuerdo por el que figura como Anexo I al presente Protocolo.

Artículo 17°.- Sustituir el Apéndice 2 del Acuerdo por el que figura como Anexo II al presente Protocolo.

Artículo 18°.- Sustituir el Apéndice 4 del Acuerdo por el que figura como Anexo III al presente Protocolo.

Artículo 19°.- Sustituir el Apéndice 5 del Acuerdo por el que figura como Anexo IV al presente Protocolo.

Artículo 20°.- Incorporar al Acuerdo como Apéndice 6 el "Modelo de Comunicación de Renovación de Permiso Originario", el cual figura en el Anexo V al presente Protocolo.

Artículo 21°.- Sustituir el Artículo 13° del Anexo I Aspectos Aduaneros del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 13°

1. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.

2. Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios."

Artículo 22°.- El presente Protocolo entrará en vigor 30 días contados a partir de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor.

La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a los días del mes de de dos mil , en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:

.....

Por el Gobierno del Estado Plurinacional de Bolivia:

.....

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

Por el Gobierno de la República de Chile:

.....
.....

Por el Gobierno de la República del Paraguay:

.....

Por el Gobierno de la República del Perú:

.....

Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:

.....

ANEXO I

APENDICE 1

APÊNDICE 1

Certificado de permiso originario N° de
Certificado de licença originária N° de

La autoridad competente que suscribe certifica que se ha otorgado permiso originario para efectuar transporte internacional por carretera, a la empresa individualizada en los términos que se indican:

A autoridade competente que subscreve certifica que foi outorgada licença originária para efetuar transporte internacional por rodovia, à empresa individualizada nos seguintes termos:

1. Nombre y domicilio legal de la empresa en el país de origen.
Nome e endereço da empresa no país de origem.
2. Naturaleza del transporte (de pasajeros o de carga).
Natureza do transporte (de passageiros ou de carga).
3. Modalidad del tráfico a efectuar (bilateral o bilateral en tránsito, indicando países).
Modalidade do tráfego a efetuar (bilateral ou bilateral em trânsito, indicando países).
4. Origen y destino del viaje.
Origem e destino da viagem.
5. Vigencia permiso.
Vigência licença.
6. Itinerario (sólo para el caso de pasajeros).
Itinerário (somente para o caso de passageiros).
7. Frecuencia (sólo para el caso de pasajeros).
Frequência (somente para o caso de passageiros).

Lugar y fecha:

Lugar e data.

Firma y sello de la autoridad competente

Assinatura e carimbo da autoridade competente

Nota:

Nota:

1. El presente documento incluye la descripción de la flota habilitada.
O presente documento inclui a descrição da frota habilitada.

Anexo al certificado de permiso originario N° de
Anexo ao certificado de licença originária N° de

Descripción de los vehículos habilitados

Descrição dos veículos habilitados

TIPO DE VEHÍCULO

TIPO DE VEÍCULO

MARCA

MARCA

TIPO DE CARROCERÍA

TIPO DE CARROCERIA

AÑO

ANO

CHASIS N°.

CHASSIS N°

N° EJES (sólo para el caso de cargas).

N° EIXOS (*somente para o caso de cargas*)

CAPACIDAD CARGA O N° TOTAL DE ASIENTOS

CAPACIDADE CARGA OU N° TOTAL DE ASSENTOS

PATENTE O PLACA O MATRICULA

PLACA OU MATRÍCULA

Lugar y fecha

Lugar e data

Firma y sello de la autoridad competente

Assinatura e carimbo da autoridade competente

ANEXO II

APENDICE 2

Solicitud de permiso complementario para efectuar servicio
internacional de transporte terrestre de pasajeros

.....

Al Señor

.....

.....

Nombre o Razón Social.....

domiciliada en calleciudadpaís.....

representada por.....

con domicilio en calle.....N° ciudad.....

Teléfono..... , solicita tenga a bien otorgar permiso complementario para
efectuar transporte de pasajeros (o carga) entre..... y.....

utilizando el (los) Paso(s) Fronterizo(s) de.....

.....

de conformidad con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre vigente, para lo
cual se adjunta la siguiente documentación:

1. Certificado de permiso originario y sus anexos.
2. Prueba de designación, en el territorio del país de destino y tránsito del Representante Legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción de dicho país.

Agradeceré a Usted otorgarme permiso provisorio mientras no se otorga el
permiso complementario definitivo.

Saluda atentamente a Usted,

.....

Firma interesado o Representante Legal

ANEXO III

APÉNDICE 4

Procedimiento para el otorgamiento de permisos ocasionales en circuito cerrado (pasajeros)

A efecto de la realización de un servicio de transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado, la autoridad competente del país bajo cuya jurisdicción se encuentra la empresa solicitante expedirá el correspondiente permiso, el cual deberá contener la siguiente información:

- Nombre o razón social de la empresa propietaria del vehículo
- Individualización del vehículo (tipo, marca y matrícula)
- Itinerario del viaje (origen, destino y puntos intermedios)
- Pasos fronterizos a utilizar (ida y regreso)
- Período en que se efectuará el viaje (fecha de salida y fecha de llegada)

El citado documento deberá ser llevado durante todo el recorrido, debiendo ser presentado a las autoridades de frontera conjuntamente con la lista de pasajeros.

El permiso a que se hizo mención no requerirá la complementación por parte de las autoridades de transporte de los restantes países (de destino y, eventual mente de tránsito).

Para servicios realizados en diferentes modos de transporte, podrán ser emitidos permisos ocasionales para grupos cerrados de pasajeros.

Los permisos citados serán de porte obligatorio durante todo el itinerario debiendo ser presentados a las autoridades de frontera conjuntamente con la lista de pasajeros, especificando los tramos en que el vehículo transitará sin pasajeros o con una parte de los pasajeros embarcados al inicio del viaje.

La emisión de los permisos será comunicada a las autoridades competentes de los países transitados, que se manifestarán dentro de un plazo de 48 horas después de la comunicación. No habiendo manifestación en el plazo estipulado, será considerado como aceptado sin necesidad de complementación.

ANEXO IV

APÉNDICE 5

Procedimiento para otorgar permiso ocasional de transporte de carga por carretera

1. La autoridad competente del país a cuya jurisdicción pertenezca la empresa solicitará la conformidad al país de destino (y tránsito si correspondiera) para otorgar el permiso ocasional, indicando:

- Nombre o razón social de la empresa responsable del viaje ocasional.
- Nombre o razón social del propietario del vehículo.
- Origen y destino del viaje y pasos de frontera a utilizar, tanto de ida como de regreso.
- Tipo de carga a transportar (tanto de ida como de regreso).
- Tipo de vehículo, número de chasis y número de matrícula.
- Vigencia del permiso (que no podrá ser superior a 6 meses).
- Justificación de la ocasionalidad.

2. Obtenida la conformidad, la autoridad competente del país de origen expedirá a la empresa el documento correspondiente en el cual figurará la información antes detallada.

3. Para los casos en que se acuerde bilateral o multilateralmente, podrá prescindirse de la solicitud de conformidad al país de destino a que se hace mención en el numeral 1.

En esas circunstancias, el país de origen comunicará al de destino (y tránsito si correspondiera) la autorización otorgada, y expedirá a la empresa el documento correspondiente.

En ambos casos se detallará la información que se presenta en el numeral 1.

ANEXO V

APÉNDICE 6

Modelo de Comunicación de Renovación de Permiso Originario

El organismo de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de _____, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 25 del mismo instrumento, comunica a la autoridad de aplicación de _____ que ha sido renovado el permiso originario N° _____ de la empresa _____ con vigencia hasta el (día)/(mes)/(año).

Se adjunta a la presente comunicación un anexo con la flota actualizada de la empresa, que incluye las altas y bajas debidamente comunicadas. (Firma autoridad. Fecha de emisión).

VERSÃO DE 29 DE MARÇO DE 2011

REF.: XII Reunião da Comissão de Seguimento do Acordo sob Transporte Internacional Terrestre de 29 de novembro e 1º de dezembro de 2010.

Ref: NOTA ALADI/SUBSE-LC- 076 /11

PROJETO

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

.....Protocolo Adicional

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos, segundo poderes outorgados em boa e devida forma, depositados oportunamente na Secretaria-Geral da ALADI,

TENDO EM VISTA os pontos 1.2 e 3 da Ata da XI Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16) e a Ata da XII Reunião da mencionada Comissão.

CONSIDERANDO a necessidade de protocolizar, na ALADI, as modificações ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas na mencionada Reunião para sua formalização em um instrumento jurídico vinculante,

CONVÊM EM:

Artigo 1º.- Substituir o ponto 1 do Artigo 4º do Acordo por:

“Artigo 4º.-

1. Aplicar-se-ão ao transporte internacional as leis e regulamentos vigentes no território de cada país signatário, a exceção das disposições contrárias ao texto deste Acordo.”.

Artigo 2º.- Substituir o Artigo 7º do Acordo por:

“Artigo 7º.- Os veículos habilitados das empresas autorizadas para prestar serviços de transporte rodoviário por um dos países signatários não poderão realizar transporte local em território dos outros.”.

Artigo 3º.- Substituir o Artigo 9º do Acordo por:

“Artigo 9º.- Os documentos de habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo presente Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito ou transporte, salvo que estas infrações ao implicarem outra sanção diferente à pecuniária requeira necessariamente sua entrega à autoridade competente.”.

Artigo 4º.- No Artigo 19º do Acordo, substituir todas as referências a “transporte terrestre” pela expressão “transporte rodoviário”.

Artigo 5º.- Substituir o ponto 10 do Artigo 19º do Acordo por:

“Artigo 19º.-

10. Equipamentos: o conjunto de implementos e acessórios instalados em veículos de transporte de passageiros ou carga, tais como, equipamentos de áudio e vídeo, de transmissão por satélite, aparelhos de rádio transmissão, tacógrafos, geladeiras, televisores, condicionadores de ar e aquecedores e outros aparelhos necessários para o desenvolvimento da atividade, tais como: extintores, rodas, pneus, câmaras, macacos, ferramentas, peças de reposição para emergências, estojos de primeiros socorros e lanternas.”

Artigo 6º.- No ponto 4 do Artigo 22º do Acordo, substituir a expressão “documento de idoneidade” por “certificado”.

Artigo 7º.- Substituir o ponto 5 do Artigo 22º do Acordo por:

“Artigo 22º.-

5. Não obstante o indicado no parágrafo precedente, não será necessária a emissão de uma nova licença originária quando se modifica a frota habilitada. Esta modificação será comunicada mediante fac-símile, correio eletrônico ou outros meios disponíveis acordados bilateralmente, incluindo-se a relação atualizada da frota. As unidades adicionadas estarão autorizadas a operar mediante tão somente com a apresentação da cópia autenticada pelo Organismo de Aplicação emissor do fac-símile ou correio eletrônico.

Artigo 8º.- Substituir o Artigo 24º do Acordo por:

“Artigo 24º.-

1. A fim de solicitar a licença complementar ao país de destino ou de trânsito, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de cento e vinte (120) dias a partir da data de expedição do certificado que comprova a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do apêndice 2, unicamente os seguintes documentos:

a) Certificado bilingue que comprove a licença originária; e

b) Prova da designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país. O domicílio declarado pelo representante legal será considerado válido para toda notificação ou intimação que seja efetuada para qualquer efeito.

2. Sem prejuízo do estabelecido anteriormente, será possível dispensar a apresentação do certificado de licença originária, quando as autoridades competentes celebrarem acordos de reconhecimento de assinatura eletrônica contida no mesmo, em cujo caso este último documento será comunicado pela autoridade emissora mediante correio eletrônico ao Organismo Nacional competente que deve outorgar a licença complementar.

3. O representante legal será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores dos veículos que tiverem incorrido em infrações de trânsito.”.

Artigo 9º.- Substituir o Artigo 25º do Acordo por:

“Artigo 25º.-

1. As licenças originárias serão outorgadas pela autoridade competente com uma vigência determinada. A licença complementar será outorgada em períodos iguais pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que outorgou a licença originária não comunicar a caducidade desta.

2. A vigência da licença originária poderá ser prorrogada, em cujo caso será suficiente com a comunicação feita pela autoridade competente, conforme o modelo estabelecido no Apêndice 6, para que seja prorrogada a licença complementar.”.

Artigo 10º.- Substituir o Artigo 26º do Acordo por:

“Artigo 26º.-

1. As autoridades competentes deverão decidir sobre a concessão das licenças complementares que lhes forem solicitadas no prazo de 180 dias depois de apresentada a solicitação correspondente.

2. Enquanto a autorização complementar é tramitada, as autoridades competentes concederão, dentro de 5 (cinco) dias úteis, mediante tão somente a apresentação dos documentos a que se refere o artigo 24, ponto 1 ou a comunicação do documento assinado eletronicamente conforme disposto no ponto 2 do mesmo artigo junto com a prova da designação de representante, uma autorização provisória que será oficializada mediante fac-símile ou outro meio acordado bilateralmente, que caducará quando for concedida ou negada a licença complementar definitiva.

3. A autoridade do país ao qual se solicite a licença complementar certificará sua concessão em fotocópia do certificado de licença originária, autenticada pelo Organismo Nacional Competente, não sendo necessária a expedição de qualquer outro documento.”

Artigo 11°.- Substituir o ponto 1 do Artigo 29° do Acordo por:

“Artigo 29°.-

1. O tráfego de passageiros e cargas entre os países signatários será estabelecido por negociação direta entre os Organismos Nacionais Competentes, em base de reciprocidade”.

Artigo 12°.- No Artigo 30° do Acordo, versão em idioma português, substituir o termo “*cotas*” por “*rotas*”.

Artigo 13°.- No Artigo 31° do Acordo, versão em idioma português, substituir a expressão “*arrendamento mercantil ou leasing*” pela expressão “*arrendamento mercantil (leasing)*”.

Artigo 14°.- Substituir o Artigo 35° do Acordo por:

“Artigo 35°.- O transporte próprio reger-se-á por um regime especial que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente.”.

Artigo 15°.- Substituir o ponto 1 do Artigo 58° do Acordo por:

“Artigo 58°,-

1. Os países signatários designam como organismos nacionais competentes para a aplicação do presente Acordo, em suas respectivas jurisdições, os seguintes:

ARGENTINA:

Secretaria de Transportes (Subsecretaria de Transporte Automotivo).

BOLÍVIA:

Ministério de Obras Públicas, Serviços e Habitação (Vice-Ministério de Transportes).

BRASIL: Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT.

CHILE: Ministério dos Transportes e Telecomunicações (Subsecretaria de Transportes).

PARAGUAI:

Direção Nacional de Transportes, DINATRAN.

PERU:

Direção-Geral de Transporte Terrestre.

URUGUAI:

Ministério dos Transportes e Obras Públicas (Direção Nacional de Transportes).“

Artigo 16°. - Substituir o Apêndice I do Acordo pelo que consta como Anexo I ao presente Protocolo.

Artigo 17°. - Substituir o Apêndice 2 do Acordo pelo que consta como Anexo II ao presente Protocolo.

Artigo 18°. - Substituir o Apêndice 4 do Acordo pelo que consta como Anexo III ao presente Protocolo.

Artigo 19°. - Substituir o Apêndice 5 do Acordo pelo que consta como Anexo IV ao presente Protocolo.

Artigo 20°. - Incorporar ao Acordo como Apêndice 6 o "Modelo de Comunicação de Renovação de Licença Originária", que consta no Anexo V ao presente Protocolo.

Artigo 21°. - Substituir o Artigo 13° do Anexo I Aspectos Aduaneiros do Acordo por:

"Artigo 13°

1. Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional de acordo com o presente Acordo, constituem-se de pleno direito como garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.

2. As empresas poderão optar por apresentar garantias formais em substituição dos veículos, na forma e condições estabelecidas pela legislação aduaneira dos países signatários."

Artigo 22°. - O presente Protocolo entrará em vigor 30 dias contados a partir da data em que a Secretaria-Geral da ALADI comunicar às Partes o recebimento da última notificação referente ao cumprimento das disposições legais internas para sua colocação em vigor.

A Secretaria-Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo na cidade de Montevideú, aosdias do mês de de dois mil, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

Pelo Governo da República Argentina:

.....

Pelo Governo do Estado Plurinacional da Bolívia:

.....

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

.....

Pelo Governo da República do Chile:

.....

Pelo Governo da República do Paraguai:

.....

Pelo Governo da República do Peru:

.....

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

.....

ANEXO I

APENDICE 1

APÊNDICE 1

Certificado de permiso originario N° de
Certificado de licença originária N° de

La autoridad competente que suscribe certifica que se ha otorgado permiso originario para efectuar transporte internacional por carretera a la empresa individualizada en los términos que se indican:

A autoridade competente que subscreve certifica que foi outorgada licença originária para efetuar transporte internacional por rodovia, à empresa individualizada nos seguintes termos:

1. Nombre y domicilio legal de la empresa en el país de origen.
Nome e endereço da empresa no país de origem.
2. Naturaleza del transporte (de pasajeros o de carga).
Natureza do transporte (de passageiros ou de carga).
3. Modalidad del tráfico a efectuar (bilateral o bilateral en tránsito, indicando países).
Modalidade do tráfico a efetuar (bilateral ou bilateral em trânsito, indicando países).
4. Origen y destino del viaje.
Origem e destino da viagem.
5. Vigencia permiso.
Vigência licença.
6. Itinerario (sólo para el caso de pasajeros).
Itinerário (somente para o caso de passageiros).
7. Frecuencia (sólo para el caso de pasajeros).
Frequência (somente para o caso de passageiros).

Lugar y fecha:

Lugar e data:

Firma y sello de la autoridad competente

Assinatura e carimbo da autoridade competente

Nota:

Nota:

1. El presente documento incluye la descripción de la flota habilitada.
O presente documento inclui a descrição da frota habilitada.

Anexo al certificado de permiso originario N° de
Anexo ao certificado de licença originária N° de

Descripción de los vehículos habilitados

Descrição dos veículos habilitados

TIPO DE VEHÍCULO

TIPO DE VEÍCULO

MARCA

MARCA

TIPO DE CARROCERÍA

TIPO DE CARROCERIA

AÑO

ANO

CHASIS N°

CHASSIS N°.

N° EJES (sólo para el caso de cargas).

N° EIXOS (samente para o caso de cargas).

CAPACIDAD CARGA O N° TOTAL DE ASIENTOS

CAPACIDADE CARGA OU N° TOTAL DE ASSENTOS

PATENTE O PLACA O MATRICULA

PLACA OU MATRÍCULA

Lugar y fecha

Lugar e data

Firma y sello de la autoridad competente

Assinatura e carimbo da autoridade competente

ANEXO II

APÊNDICE 2

Solicitação de licença complementar para efetuar serviço internacional de transporte terrestre de passageiros

.....

AO SENHOR

.....

.....

Nome ou Razão Social

domiciliada em no. cidade

país

representada por

com domicílio em no. cidade

Telefone, requer se digne Vossa Senhoria outorgar-lhe licença complementar para efetuar transporte de passageiros (ou carga) entree.....utilizando o(os) Ponto(s) de Passagem Fronteiriço(s) de nos termos do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre vigente, para o qual anexa a seguinte documentação:

1. Certificado de licença originária e seus anexos.
2. Prova de designação, no território do país de destino e de trânsito do Representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição desse país.

Rogo a Vossa Senhoria conceder-me autorização provisória enquanto a licença complementar definitiva não seja outorgada.

Atenciosamente,

.....

Assinatura do interessado ou do seu Representante Legal

ANEXO III

APÉNDICE 4

Procedimento para a concessão de autorizações ocasionais em circuito fechado (passageiros)

Para a realização de um serviço de transporte de passageiros de caráter ocasional em circuito fechado, a autoridade competente do país sob a jurisdição do qual se encontra a empresa solicitante expedirá a licença correspondente, que deverá conter as seguintes informações:

- Nome ou razão social da empresa proprietária do veículo;
- Individualização do veículo (tipo, marca, e placa);
- Itinerário da viagem (origem, destino e pontos intermediários);
- Pontos de fronteira a serem utilizados (ida e volta); e
- Período em que se efetuará a viagem (data de saída e data de chegada).

O documento citado deverá ser conservado durante todo o itinerário, devendo ser apresentado às autoridades de fronteira juntamente com a lista de passageiros.

A licença referida não necessitará de complementação pelas autoridades de transporte dos demais países (de destino e, eventualmente, de trânsito).

Para serviços realizados em diferentes modais de transporte, poderão ser emitidas autorizações ocasionais para grupos fechados de passageiros.

As mencionadas autorizações serão de porte obrigatório durante todo o itinerário devendo ser apresentadas às autoridades de fronteira junto com a lista de passageiros, especificando os trechos em que o veículo transitará sem passageiros ou com uma parte dos passageiros embarcados no início da viagem.

A emissão das autorizações será comunicada às autoridades competentes dos países transitados, que se manifestarão em um prazo de 48 horas depois da comunicação. Não havendo manifestação no prazo estipulado, será considerada aceita sem necessidade de complementação.

ANEXO IV

APÊNDICE 5

Procedimento para a concessão de autorização ocasional de transporte de carga por rodovia

1. A autoridade competente do país, a cuja jurisdição pertença a empresa, solicitará a concordância do país de destino (e de trânsito, se for o caso) para a concessão de autorização ocasional, indicando:

- Nome ou razão social da empresa responsável pela viagem ocasional.
- Nome ou razão social do proprietário do veículo.
- Origem e destino da viagem e pontos de fronteira a serem utilizados, tanto na ida como no regresso.
- Tipo de carga a ser transportada (tanto na ida como no regresso).
- Tipo de veículo, número de chassis e número da placa.
- Vigência da licença (que não poderá ser superior a 6 meses).
- Justificativa da ocasionalidade.

2. Obtida a concordância, a autoridade competente do país de origem fornecerá à empresa o documento correspondente, do qual constará as informações supramencionadas.

3. Caso seja acordado bilateral ou multilateralmente, a concordância do país de destino mencionado no item no. 1 poderá ser dispensada.

Nessa circunstância, o país de origem comunicará ao de destino (e de trânsito, se cabível) a autorização concedida, e expedirá à empresa o documento correspondente.

Em ambos os casos, deverão ser prestadas as informações de que trata o item no. 1.

ANEXO V

APÊNDICE 6

Modelo de Comunicação de Renovação de Licença Originária

O organismo de aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de _____, em conformidade com o disposto no Artigo 25 do mesmo instrumento, comunica à autoridade de aplicação de _____ que foi renovada a licença originária N° _____ da empresa _____ com vigência até o (dia)/(mês)/(ano).

Na presente comunicação consta um anexo com a frota atualizada da empresa, que inclui os credenciamentos e descredenciamentos devidamente comunicados. (Assinatura autoridade. Data de emissão).

VERSIÓN DE FECHA 4 DE OCTUBRE DE 2011

REF.: XIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de fecha 29 de junio y 1° de julio de 2011

Ref: NOTA ALADI/SG- 416 /11

PROYECTO

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

..... Protocolo Adicional

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, del Estado Plurinacional de República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes otorgados en buena y debida forma que fueran depositados oportunamente en la Secretaría General de la ALADI,

VISTO.- Lo establecido en el punto 6 del Acta de la XIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16),

CONVIENEN:

Artículo 1°.- Sustituir el texto del Anexo II "Aspectos Migratorios" del Acuerdo por el que figura en anexo al presente Protocolo.

Artículo 2°.- El presente Protocolo entrará en vigor a los 30 días corridos contados desde la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes Signatarias la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas necesarias para su puesta en vigor.

La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a losdías del mes de de, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente validos.

ANEXO

ANEXO II

ASPECTOS MIGRATORIOS

De las empresas transportadoras y de los tripulantes

Artículo 1

Todo tripulante de un medio de transporte internacional terrestre, natural, naturalizado o extranjero, residente legal de un país, podrá ingresar en cualquiera de los otros países en esa calidad, sujeto al régimen del presente Anexo.

Artículo 2

En caso de fuerza mayor y a requerimiento de la empresa transportadora o sus representantes legales, las autoridades estatales competentes de control migratorio de cada país podrán prorrogar la estada por los plazos que consideren necesarios.

Artículo 3

Vencido el plazo de estada legal autorizado por las autoridades estatales competentes de control migratorio de los países, el tripulante deberá abandonar el territorio del país en que se encuentre o requerir prórroga de su estada.

Artículo 4

Las compañías, empresas, agencias o sociedades propietarias, consignatarias o explotadoras de medios de transporte serán responsables de los gastos que demanden los procedimientos necesarios para hacer abandonar o expulsar del territorio del respectivo país a los tripulantes de sus medios de transporte internacional terrestre.

Artículo 5

Las entidades referidas en el artículo anterior y los tripulantes están sujetos a las disposiciones de las respectivas leyes migratorias vigentes en los países.

VERSÃO DE 4 DE OUTUBRO DE 2011

REF.: XIII Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de 29 de junio y 1° de julio de 2011

Ref: NOTA ALADI/SG- 416 /11

PROJETO

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

..... Protocolo Adicional

Os Plenipotenciários da República Argentina, do Estado Plurinacional da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos, segundo poderes outorgados em boa e devida forma, depositados oportunamente na Secretaria-Geral da ALADI,

TENDO EM VISTA o estabelecido no ponto 6 da Ata da XIII Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16),

CONVÊM EM:

Artigo 1°.- Substituir o texto do Anexo II "Aspectos Migratórios" do Acordo pelo texto que consta em anexo ao presente Protocolo.

Artigo 2°.- O presente Protocolo entrará em vigor aos 30 dias corridos contados a partir da data em que a Secretaria-Geral da ALADI comunicar às Partes Signatárias o recebimento da última notificação referente ao cumprimento das disposições legais internas necessárias para sua colocação em vigor.

A Secretaria-Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo na cidade de Montevideú, aos.....dias do mês de de, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente válidos.

ANEXO II

ASPECTOS MIGRATÓRIOS

Das empresas transportadoras e dos tripulantes

Artigo 1

Todo tripulante de um meio de transporte internacional terrestre, nacional, naturalizado ou estrangeiro residente permanente de um país, poderá ingressar em qualquer dos outros países nessa qualidade, sujeito ao regime do presente Anexo.

Artigo 2

Em caso de força maior e a pedido da empresa transportadora ou de seus representantes legais, as autoridades nacionais competentes de controle de imigração de cada país poderão prorrogar a estada dos tripulantes pelos prazos que considerem necessários.

Artigo 3

Vencido o prazo de estada legal autorizado pelas autoridades nacionais competentes de controle de imigração dos países, o tripulante deverá retirar-se do território do país em que se encontre ou requerer prorrogação da sua estada.

Artigo 4

As companhias, empresas, agências ou sociedades proprietárias, consigna-tárias ou exploradoras de meios de transporte, serão responsáveis pelos gastos que demandem os procedimentos necessários para fazer sair ou expulsar do território do país respectivo os tripulantes dos seus veículos de transporte internacional terrestre.

Artigo 5

As entidades referidas no artigo anterior e os tripulantes estão sujeitos às disposições das respectivas leis migratórias vigentes nos países.

VERSIÓN DE FECHA 4 DE OCTUBRE DE 2011

REF.: XIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de fecha 29 de junio y 1° de julio de 2011

Ref: NOTA ALADI/SG- 418 /11

PROYECTO

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

..... Protocolo Adicional

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, del Estado Plurinacional de República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes otorgados en buena y debida forma que fueran depositados oportunamente en la Secretaría General de la ALADI,

VISTO.- Lo establecido en el punto 15 del Acta de la XIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16),

CONVIENEN:

Artículo 1°.- Modificar el Artículo 16° del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre el cual quedará redactado de la siguiente forma:

“Artículo 16°.- Los países signatarios designarán sus Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del presente Acuerdo, cuyas autoridades o sus representantes constituirán una Comisión destinada a la evaluación permanente del Acuerdo y sus Anexos, de modo de proponer a sus respectivos Gobiernos, las modificaciones que su aplicación sugiera. La Comisión se reunirá por convocatoria de cualquiera de los países signatarios, lo que deberá hacerse con una antelación mínima de 60 días.

La Secretaría de la Comisión será ejercida por la Secretaría General de la ALADI.

La Comisión adoptará su propio Reglamento.”

Artículo 2°.- El presente Protocolo entrará en vigor a los 30 días corridos contados desde la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes Signatarias la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas necesarias para su puesta en vigor.

La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a losdías del mes de de, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente validos.

VERSÃO DE 4 DE OUTUBRO DE 2011

REF.: XIII Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de 29 de junio y 1° de julio de 2011

Ref: NOTA ALADI/SG- 418 /11

PROJETO

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

..... Protocolo Adicional

Os Plenipotenciários da República Argentina, do Estado Plurinacional da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos, segundo poderes outorgados em boa e devida forma, depositados oportunamente na Secretaria-Geral da ALADI,

TENDO EM VISTA o estabelecido no ponto 15 da Ata da XIII Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16),

CONVÊM EM:

Artigo 1°.- Modificar o Artigo 16° do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, que ficará redigido da seguinte forma:

“Artigo 16°.- Os países signatários designarão seus Organismos Nacionais competentes para a aplicação do presente Acordo, cujas autoridades ou seus representantes constituirão uma Comissão destinada a avaliar permanentemente este Acordo e seus Anexos, de modo a propor a seus respectivos Governos as modificações que sua aplicação possa requerer. Essa Comissão reunir-se-á por convocação de qualquer dos países signatários, a qual deverá ser feita com a antecedência mínima de 60 dias.

A Secretaria da Comissão será exercida pela Secretaria-Geral da ALADI.

A Comissão adotará seu próprio Regulamento.”

Artigo 2°.- O presente Protocolo entrará em vigor aos 30 dias corridos contados a partir da data em que a Secretaria-Geral da ALADI comunicar às Partes Signatárias o recebimento da última notificação referente ao cumprimento das disposições legais internas necessárias para sua colocação em vigor.

A Secretaria-Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos dos países signatários.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo na cidade de Montevideú, aos.....dias do mês de de, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente validos.

Anexo IV

ACTA DE REUNIÓN

TRANSPORTE FERROVIARIO

Actualización del Capítulo Ferroviario. Tratamiento de las propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil

Grupo de Trabajo de Transporte Ferroviario

La comisión conformada por los representantes de las delegaciones de Uruguay, representada por el Sr. Juan Silveira, por Paraguay el Abog. Emigdio Wendell y el Lic. Marcelo Wagner, por parte de Brasil, el Sr. Marcos Antonio Lima Das Neves y por Perú el Ing. Ángel Bottino y el Abog. Arnulfo Sotelo Lara.

Se tomó como base de análisis las propuestas de modificaciones presentadas por Brasil y Argentina en la XII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre y la propuesta presentada por la delegación del Perú para esta reunión. Estudiados los artículos en los cuales se planteaban modificaciones y/o supresiones en el Capítulo Ferroviario, concluyó en el resumen siguiente que se detalla a continuación:

Art. 36 Ítem 4 Ferrocarril: Las empresas ferroviarias que participan del transporte ferroviario internacional

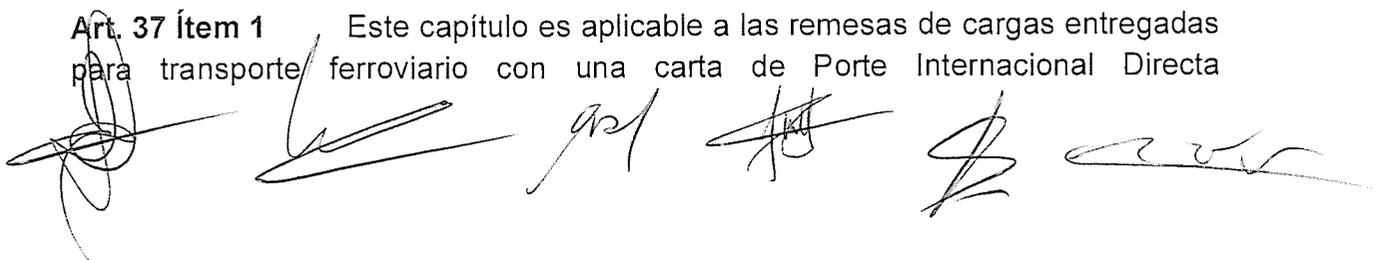
Art. 36 Ítem 5 Estación: Las instalaciones operativas ferroviarias, incluyendo sus desvíos particulares, los puertos de los servicios de navegación y todos los demás establecimientos o infraestructuras necesarias para su operatividad, abiertos o no al público

Art. 36 Ítem 6 Almacenamiento: la custodia y/o acopio de las mercancías en un almacén, depósito o área a cielo abierto, cuando aquella sea realizada por el ferrocarril, ya sea por sus agentes o por otros pero baja la responsabilidad de aquél

Art. 36 Ítem 17 Tarifa de Transporte: El conjunto de condiciones, previamente establecidas que corresponda percibir por los servicios prestados por el ferrocarril, sobre cuya base se formaliza el contrato de transporte

Art. 36 Ítem 18 Se elimina

Art. 37 Ítem 1 Este capítulo es aplicable a las remesas de cargas entregadas para transporte ferroviario con una carta de Porte Internacional Directa



"Conocimiento - Carta de Porte Internacional - TIF", emitida para proyectos que incluyan los territorios de, por lo menos, dos países.

Art. 37 Ítem 2 Las condiciones de transporte de mercancías serán realizadas de común acuerdo y en forma directa entre las empresas ferroviarias.

Art. 37 Ítem 2 Se considerará transporte internacional de mercancías a aquel que involucre a dos o más países, existiendo la posibilidad de que dicho transporte se efectúe también por otros medios. El movimiento y manipulación de las cargas por el modo no ferroviario será de responsabilidad de la empresa que lleve a cabo dichas operaciones.

Art. 37 Ítem 3 No se modifica

Art. 37 Ítem 4 No se modifica

Art. 37 Ítem 5 Será excepción al ámbito de aplicación de este capítulo el transporte de cargas cuyas estaciones de origen y destino estén situadas en territorio de un mismo país, pero que deban transitar por otro. En dicho caso el transporte de cargas será considerado como en tránsito y no internacional siempre que haya acuerdo entre los países involucrados.

Art. 37 Ítem 6 Eliminar

Art. 38 Ítem 2 Mercancías admitidas en determinadas condiciones

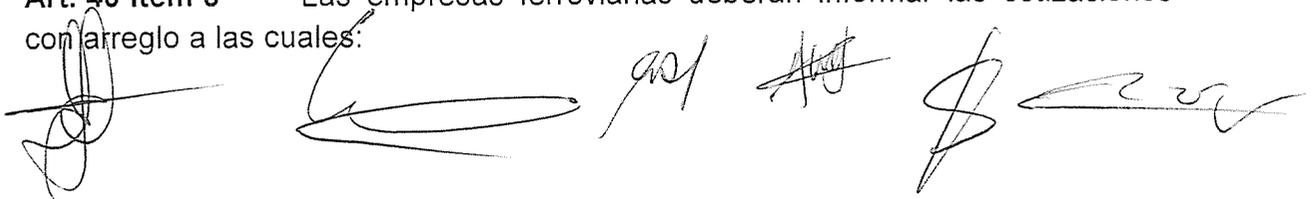
- a) Las Mercancías que tengan la consideración de peligrosas al menos para uno de los países del recorrido, cuando exista acuerdo entre los países involucrados.
- b) Los transportes funerarios, los vehículos particulares de ferrocarril que circulan sobre sus propias ruedas y los animales vivos, cuando por medio de acuerdos entre país o bien entre empresas ferroviarias se convengan las condiciones necesarias.

Art. 38 Ítem 3 Eliminar

Art. 39 Ítem 1 No se modifica

Art. 39 Ítem 3 Los ferrocarriles podrán establecer tarifas especiales. Las mismas deberán ser informadas en el "Conocimiento - Carta de Porte"

Art. 40 Ítem 3 Las empresas ferroviarias deberán informar las cotizaciones con arreglo a las cuales:



Art. 40 Ítem 3 a) Efectúen el cambio de su moneda nacional a dólares (cotización de la conversión).

Art. 40 Ítem 3 b) Acepten el pago de monedas extranjeras (cotización)

Art. 40 Ítem 3 Dicha acción deberá ser informada en el "Conocimiento - Carta de Porte"

Art. 41 Ítem 1 Dos o más países signatarios a través de sus Organismos Nacionales competentes podrán establecer disposiciones especiales y complementarias para la ejecución de lo dispuesto en el presente capítulo.

Art. 41 Ítem 2 Las disposiciones referidas entrarán en vigor en la forma establecida por las leyes y reglamentos de cada país.

Art. 42 No se modifica

Art. 43 No se modifica

Art. 44 Ítem 1 El remitente podrá solicitar en el Conocimiento - Carta de Porte el recorrido a seguir, indicando los puntos fronterizos o estaciones fronterizas y, en caso de ser necesario, las estaciones de tránsito entre ferrocarriles. También podrá designar aquellas estaciones en las que deban efectuarse las formalidades exigidas por las aduanas o por las demás autoridades administrativas, así como aquellas en las que deban prestarse cuidados especiales a la expedición

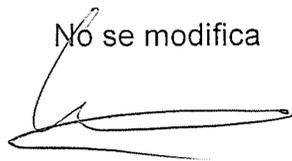
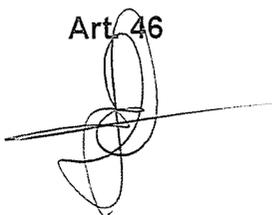
Art. 44 Ítem 2 Fuera de los casos previstos en el Artículo 55 del presente capítulo, el ferrocarril no podrá efectuar el transporte por un recorrido distinto del indicado por el remitente. Así mismo deberá cumplir con las siguientes condiciones:

Art. 44 Ítem 2 a) Las formalidades exigidas por las aduanas o por las demás autoridades administrativas, así como los cuidados especiales que deban prestarse a la expedición, tengan siempre lugar en las estaciones designadas por el remitente.

Art. 44 Ítem 2 b) Los gastos y plazos de entregas no sean superiores a los gastos y plazos calculados según el recorrido prescrito por el remitente.

Art. 45 No se modifica

Art. 46 No se modifica



Art. 46 Ítem 5 Serán de cargo del remitente los gastos y todas las consecuencias de una operación de cargue defectuosa y especialmente deberá reparar el perjuicio que el ferrocarril haya experimentado por dicha causa. La prueba del defecto señalado corresponderá al ferrocarril

Art. 46 Ítem 7 La aplicación de precintos en los vagones estará regulada por las prescripciones vigentes en la estación de partida. Será obligación del remitente completar en el Conocimiento - Carta de Porte el número y la designación de los precintos que ponga en los vagones.

Art. 47 No se modifica

Art. 48 No se modifica

Art. 49 No se modifica

Art. 50 No se modifica

Art. 51 No se modifica

Art. 52 No se modifica

Art. 53 Ítem 4 En caso de falta de pago por parte de uno de los ferrocarriles, todos los ferrocarriles consignados en las respectivas cartas de porte tendrán derecho a apelar contra aquel que tenga comprobada dicha falta de pago.

Art. 54 No se modifica

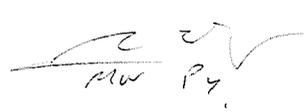
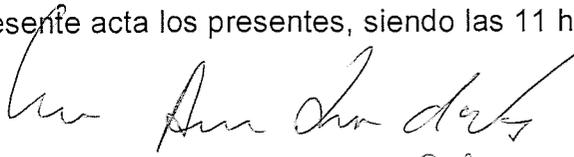
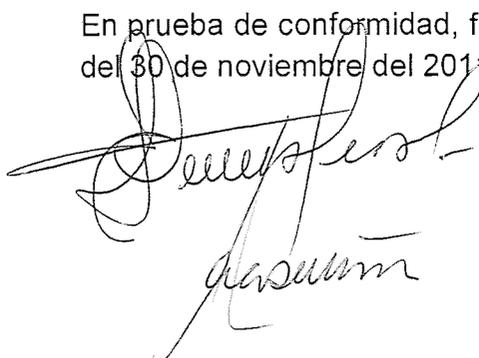
Art. 55 No se modifica

Art. 56 No se modifica

Art. 57 No se modifica

Art. 58 No Corresponde al Capítulo Ferroviario su tratamiento

En prueba de conformidad, firman el presente acta los presentes, siendo las 11 hs del 30 de noviembre del 2011.



Anexo V

**XIV REUNION DE LA COMISION DEL ART.16 DEL A.T.I.T.
MONTEVIDEO 29 Y 30 DE NOVIEMBRE Y 1 DE DICIEMBRE DE
2011**

La Comisión de Asuntos Aduaneros del Artículo 16 del ATIT se reunió con participación de representantes aduaneros de Argentina, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay (representada esta última por un funcionario del Ministerio de Transporte en calidad de observador), con el objetivo de cumplir con lo resuelto en la XIII Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT y continuar analizando la propuesta de modificación del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo contenido en el Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT elaborado por la Secretaría de ALADI.

Las Delegaciones propusieron realizar la revisión de los artículos y propuestas de modificación del Anexo I, conforme lo acordado en la XI Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT y el documento elaborado en la LXVI Reunión del CT2 "Asuntos Aduaneros" de la CCM, aportado por los Estados Parte del MERCOSUR pendientes de aprobación, a los fines que Argentina y Perú se pronuncien sobre los puntos allí señalados, que cuentan con la conformidad de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay; según el detalle que se expresa a continuación:

Apartado 1 del Artículo 1 del Capítulo I

La Delegación de Perú presta su conformidad.

Apartado 10 del Artículo 1 del Capítulo I

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestaron su conformidad.

Apartado 11 del Artículo 1 del Capítulo I

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestaron su conformidad.

Apartado 13 del Artículo 1 del Capítulo I

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestaron su conformidad respecto de mantener el término de "recargo".

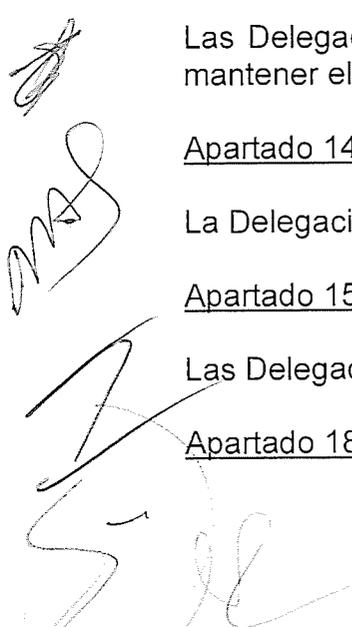
Apartado 14 del Artículo 1 del Capítulo I

La Delegación de Argentina presta su conformidad.

Apartado 15 del Artículo 1 del Capítulo I

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestaron su conformidad.

Apartado 18 del Artículo 1 del Capítulo I



Con relación a la eliminación de la palabra “especial” en la definición de tránsito aduanero internacional las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.

En lo que respecta a la propuesta de Perú en lo referente a sustituir “recinto aduanero a otro” por “aduana de partida a una aduana de destino”, dicha delegación mantiene su propuesta, mientras que las Delegaciones de Argentina, Chile y Paraguay sostienen que debe mantenerse el texto original

Apartado 19 del Artículo 1 del Capítulo I

La Delegación de Perú presta conformidad sobre la propuesta realizada por Argentina.

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad sobre la sustitución de la expresión “una orden” por “un endoso”.

Apartado 20 del Artículo 1 del Capítulo I

Las delegaciones de Argentina, Chile y Perú proponen incorporar como encabezado del apartado 20 el siguiente texto:

“Al solo efecto de las disposiciones del presente Anexo quedaran comprendidos en este apartado los siguientes elementos:”

La Delegación de Paraguay analizará la propuesta.

Cabe destacar que Argentina, Chile y Perú reconocen al contenedor como una “unidad de carga” y no como “una unidad de transporte”.

Apartado 1 Artículo 2 del Capítulo II

La Delegación Argentina presta conformidad sobre incluir la frase “internacional terrestre” como ámbito de aplicación del Anexo.

Queda pendiente la observación formulada por la delegación peruana en la XI Reunión de la Comisión.

Artículo 4 Del Capítulo IV

La Delegación de Perú presta conformidad.

Artículo 9 del Capítulo IV

La Delegación de Perú presta conformidad.

Artículo 12 del Capítulo VI

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 3 del Artículo 14 del Capítulo VIII

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 6 del Artículo 14 del Capítulo VIII

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 1 del Artículo 15 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 3 del Artículo 15 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 2 del Artículo 16 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 3 del Artículo 16 del Capítulo IX

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.

Apartado 4 del Artículo 16 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 5 del Artículo 16 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 6 del Artículo 16 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Artículo 17 del Capítulo IX

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 3 Artículo 18 del Capítulo X

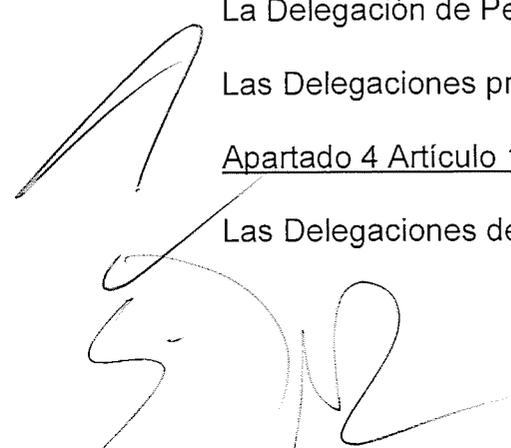
La Delegación de Perú presta conformidad.

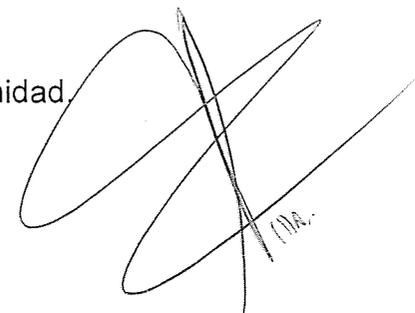
Las Delegaciones proponen sustituir el término "devuelta" por "devuelto".

Apartado 4 Artículo 18 del Capítulo X

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.







Apartado 5 Artículo 18 del Capítulo X

La Delegación de Perú presta conformidad.

Apartado 2 del Artículo 19 del Capítulo XI

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.

Apartado 1 del Artículo 21 del Capítulo XI

La Delegación de Perú presta conformidad.

Capítulo XIII

La Delegación de Perú presta conformidad.

Artículo 24 del Capítulo XIII

La Delegación de Perú presta conformidad.

Artículo 26 del Capítulo XIII

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.

Apartado 1 del Artículo 27 del Capítulo XIII

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.

Apartado 2 del Artículo 27 del Capítulo XIII

La Delegación de Perú presta conformidad.

Artículo 28 del Capítulo XIII

Las Delegaciones de Argentina y Perú prestan conformidad.

Artículo 29 del Capítulo XIII

La Delegación Argentina presta conformidad al texto propuesto para el apartado 3.

La Delegación de Perú presta conformidad sobre el agregado de los apartados 2 y 3.

Comentarios Generales.

Con relación a la propuesta de la Delegación de Perú para la modificación del Artículo 13 del Anexo I "Asuntos Aduaneros", los delegados presentes aclaran que este tema ya fue acordado y aprobado en el Plenario de la XI Reunión de la Comisión.

A los efectos de concluir el proceso de revisión del Anexo "Aspectos Aduaneros" del ATIT se solicita a los representantes de los organismos competentes remitir las propuestas elaboradas durante la presente reunión a consideración de las Aduanas de Bolivia, Brasil y Uruguay, y procurar la presencia de representantes aduaneros de todos los países signatarios en una próxima reunión.

En este sentido las delegaciones proponen remitir el documento que contiene la revisión del Anexo "Aspectos Aduaneros" a la Delegación de Bolivia a los fines de conocer su opinión sobre el mismo en forma previa a la realización de la próxima reunión.

Propuestas:

ARGENTINA

La Delegación Argentina propone:

- 1) Incorporar un nuevo Capítulo en el Anexo "Aspectos Aduaneros", a continuación del Capítulo V, con el siguiente texto:

Título: Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional.

Las Aduanas podrán implementar mecanismos de control, sustentados en una plataforma tecnológica de seguimiento satelital de las unidades de transporte, que permitan conocer la trazabilidad de las operaciones de tránsito aduanero internacional (TAI) que circulen por el territorio de los países signatarios del presente Acuerdo.

Estos mecanismos podrán ser aplicados bilateral o multilateralmente cuando los países signatarios acuerden las condiciones para su implementación.

- 2) Modificar el título del Capítulo V del Anexo "Aspectos Aduaneros" por el siguiente:

"Precintos aduaneros y dispositivos de seguridad".

Por otro lado, se propone también la modificación del texto correspondiente al apartado 4, artículo 10 del Capítulo V del Anexo "Aspectos Aduaneros", por el que se detalla a continuación:

"4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con tecnología moderna que permitan fortalecer los mecanismos tendientes a

garantizar la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional.”

La Delegación Argentina durante el mes de marzo de 2012 presentará al resto de las delegaciones, a través de la Secretaría de ALADI, la propuesta de estandarización de los datos del MIC/DTA.

PARAGUAY

La Delegación de Paraguay propone:

1) Incluir como apartado 5 del Artículo 26 del Capítulo XIII, el siguiente texto:

5. “Las autoridades aduaneras igualmente podrán acordar la adopción o implementación de instrumentos que brinden los avances tecnológicos, sean estos entendidos como declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos, etc., y otros que pudieran surgir en el futuro en el devenir del desarrollo científico-tecnológico, los cuales serán considerados como controles aduaneros, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones del TAI como a brindar seguridad de la operación en sí. Aquellas operaciones del TAI efectuadas bajo el presente articulado estarán exentas del control preceptuado en el artículo anterior.”

PERÚ

La Delegación de Perú propone:

1) Capítulo I Artículo 1°

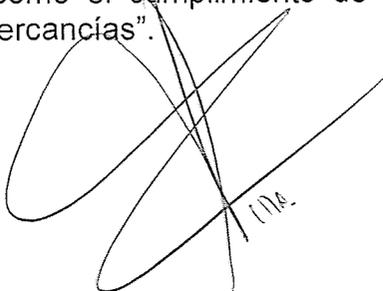
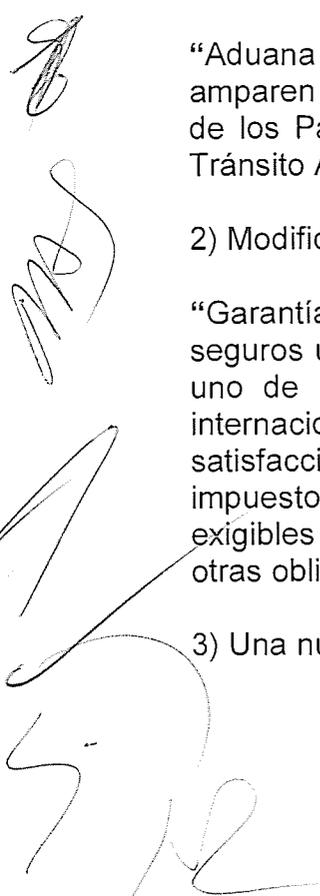
Incluir a continuación del numeral 5 la siguiente definición:

“Aduana de garantía: La aduana de un país que acepta las garantías que amparen operaciones de tránsito aduanero internacional, a favor de cualquiera de los Países Signatarios donde circulen las mercancías bajo el régimen de Tránsito Aduanero Internacional”.

2) Modificar el numeral 12 por el siguiente texto:

“Garantía: Documento emitido por una institución bancaria, financiera, de seguros u otra de naturaleza similar o equivalente, con representación en cada uno de los Países Signatarios por donde se realiza el tránsito aduanero internacional, debidamente autorizada para emitirla, que asegure, a satisfacción de las autoridades aduaneras, el pago de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias, eventualmente exigibles sobre las mercancías transportadas, así como el cumplimiento de otras obligaciones contraídas con relación a dichas mercancías”.

3) Una nueva redacción del Artículo 6 del Capítulo IV:



“Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los 30 días calendario, contados a partir de su ingreso al país signatario, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras”.

4) Artículo 13 modificado

Al respecto: los vehículos habilitados de las empresas autorizadas no todos son de su propiedad por lo que no pueden constituirse dichos vehículos en garantía por la operación de tránsito aduanero internacional, teniendo en cuenta esta formalidad se propone el siguiente texto:

“1.- Los vehículos **PROPIOS** de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.

2.- Los vehículos **ADQUIRIDOS MEDIANTE LEASING Y LOS ALQUILADOS DE TERCEROS** de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, **DEBERAN PRESENTAR** garantía **ECONOMICA** por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países”.

Como numeral 3 se consignaría el numeral 2 aprobado en el Plenario de la XI Reunión de la Comisión.

Los abajo firmantes, representantes de las Aduanas de los países signatarios que se señalan a continuación, prestan conformidad de los acuerdos alcanzados en la presente reunión, agregándose como Anexo el Proyecto elaborado.

ARGENTINA

Pedro Roveda

proveda@afip.gov.ar

Pablo Gomez Valdez

pgomezvaldez@afip.gob.ar

CHILE

Ester Vergara Ormazábal

evergara@aduana.cl

PARAGUAY


Luis Emmanuel Zayas Acevedo

lzayas@aduana.gov.py

PERÚ


René Hernández Sotelo

rhernandezs@sunat.gob.pe


Luciano Alvarado Medrano

talvarado@sunat.gob.pe

XIV REUNION DE LA COMISION DEL ART.16 DEL A.T.I.T.
MONTEVIDEO 29 Y 30 DE NOVIEMBRE Y 1 DE DICIEMBRE DE
2011

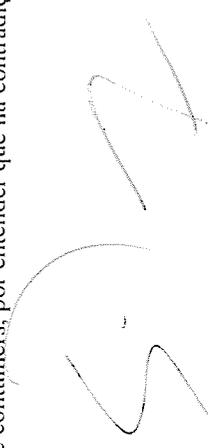
REVISION DEL ANEXO "ASUNTOS ADUANEROS" DEL ATIT

| ANEXO I - ASSUNTOS ADUANEIROS | ANEXO I - ASUNTOS ADUANEROS |
|--|--|
| CAPÍTULO I – Definições | CAPÍTULO I – Definiciones |
| <p>Artigo 1 - Para fins do presente Anexo, entende-se por:</p> <p>1. Admissão temporária: Regime aduaneiro especial (AR, BR, CH, PY, PE e UY) que permite receber em um território aduaneiro, com suspensão do pagamento dos gravames de importação, certas mercadorias ingressadas com um fim determinado e destinadas a serem reexportadas, dentro de um prazo estabelecido, sem haver sofrido modificações, salvo a depreciação normal como consequência do uso que se faça delas.</p> <p>2. Aduana de carregamento: A aduana, sob cujo controle são carregadas as mercadorias nas unidades de transporte e onde se colocam os lacres aduaneiros, a fim de facilitar o começo de uma operação TAI na aduana de partida.</p> <p>3. Aduana de destino: A aduana de um país signatário sob cuja jurisdição conclui uma operação TAI.</p> | <p>Artículo 1 - A los fines del presente Anexo, se entiende por:</p> <p>1. Admisión temporal: régimen aduanero especial (AR, BR, CH, PY, PE y UY) que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión del pago de los gravámenes a la importación, ciertas mercancías ingresadas con un fin determinado y destinadas a ser reexportadas, dentro de un plazo establecido, sin haber sufrido modificaciones salvo la depreciación normal como consecuencia del uso que se haga de ellas.</p> <p>2. Aduana de carga: la aduana bajo cuyo control son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y donde se colocan precintos aduaneros, a fin de facilitar el comienzo de una operación TAI en una aduana de partida.</p> <p>3. Aduana de destino: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción se concluye una operación TAI.</p> <p>4. Aduana de partida: la aduana de un país bajo cuya</p> |

¹ A delegação do Peru propõe modificar a definição de *containers* e incorporar a definição de "unidade de carga", conforme utilizado pela Comunidade Andina. Houve apoio da Bolívia. Por não se ter alcançado consenso, ficará como futura proposta a ser apresentada por ambos os países.

² Argentina sugere esclarecer a definição de *containers*, por entender que há contradição entre o termo empregado nesta alínea "A" e o parágrafo 7 do artigo 1º.





| | |
|---|--|
| <p>4. Aduana de partida: A aduana de um país signatário sob cuja jurisdição começa uma operação TAI.</p> <p>5. Aduana de passagem de fronteira: A aduana de um país signatário pela qual ingresa ou sai do país uma unidade de transporte no curso de una operación TAI.</p> <p>6. Carregamento excepcional: Um ou vários objetos pesados ou volumosos que, por razón de seu peso, suas dimensões ou sua natureza, não possam ser transportados em unidades de transporte fechadas, sob reserva de que possam ser fácilmente identificados. Neste conceito, também se comprendem os veículos novos que se transportam por seus próprios meios.</p> <p>7. Contenedor¹: Elemento do equipamento de transporte (baú portátil, tanque móvel ou análogo com seus acessórios, incluidos os equipamentos de refrigeração, lonas, etc.) que corresponda às seguintes condições:</p> <p>a) Constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente destinado a conter mercadorias;</p> <p>b) Tenha carácter permanente portante seja suficientemente resistente para suportar seu uso repetido;</p> <p>c) Haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;</p> <p>d) Esteja construído de maneira tal que permita sua movimentação fácil e segura, em particular no momento de ser trasladado de um meio de transporte a outro;</p> | <p>jurisdicción comienza una operación TAI.</p> <p>5. Aduana de paso de frontera: la aduana de un país por la cual ingresa o sale del país una unidad de transporte en el curso de una operación TAI.</p> <p>6. Cargamento excepcional: uno o varios objetos pesados o voluminosos que, por razón de su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no puedan ser transportados en unidades de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificados, en este concepto también se comprenden los vehículos nuevos que se transportan por sus propios medios.</p> <p>7. Contenedor³: elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones:</p> <p>a) Constituya un compartimento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;</p> <p>b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;</p> <p>c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga;</p> <p>d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro;</p> |
| <p>a) Constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente destinado a conter mercadorias;</p> <p>b) Tenha carácter permanente portante seja suficientemente resistente para suportar seu uso repetido;</p> <p>c) Haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;</p> <p>d) Esteja construído de maneira tal que permita sua movimentação fácil e segura, em particular no momento de ser trasladado de um meio de transporte a outro;</p> | <p>a) Constituya un compartimento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;</p> <p>b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;</p> <p>c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga;</p> <p>d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro;</p> |

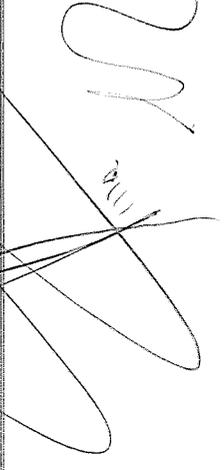
³ La delegación del Perú propuso modificar la definición de contenedores e incorporar la definición de "unidad de carga", conforme utilizado por la Comunidad Andina. Hubo apoyo de Bolivia. No se alcanzó consenso por lo que quedará como futura propuesta a ser presentada por esos países.

⁴ Argentina sugiere aclarar la definición de contenedores, que entiende haber una contradicción entre el término empleado en ese punto "a" y el apartado 7 del artículo 1°.

| | |
|---|---|
| <p>e) Haja sido desenhado de tal maneira que resulte fácil enchê-lo e esvaziá-lo;</p> <p>f) Seu interior seja facilmente acessível à inspeção aduaneira sem a existência de lugares onde possam ocultar-se mercadorias;</p> <p>g) Esteja dotado de partes e outras aberturas providas de dispositivos de segurança que garantam sua inviolabilidade durante seu transporte ou armazenamento e que permitam receber lacres, cintas ou outros elementos de segurança aduaneiros; e</p> <p>h) Seja identificável mediante marcas e números gravados de forma que não possam modificar-se ou alterar-se e pintados de maneira que sejam facilmente visíveis; e</p> <p>[f] Tenham um volume inferior de um metro cúbico pelo menos. (ME)]</p> | <p>e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;</p> <p>f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías;</p> <p>g) Esté dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan recibir la colocación de (AR, BR, CH, PY, PE y UY) sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; y</p> <p>h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan modificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles; e</p> <p>[f] Tengan un volumen inferior de un metro cúbico, por lo menos. (ME)]</p> |
| <p>8. Controle aduaneiro: Conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja encarregada de aplicar.</p> <p>9. [Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA): A manifestação da mercadoria perante a aduana pelo declarante:</p> <p>Manifesto Internacional de Carga Rodoviária / Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (MIC/DTA): a manifestação da mercadoria perante a Aduana pelo declarante, a qual poderá ser efetuada por escrito em suporte papel ou através dos sistemas informáticos segundo acordado pelas autoridades aduaneiras dos Países Signatários (ADU_ATIT)]</p> <p>10. Declarante: [A pessoa que, de acordo com a legislação</p> | <p>8. Control aduanero: conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.</p> <p>9. [Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante.</p> <p>Manifiesto Internacional de Carga por Carretera / Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante, la que podrá ser efectuada por escrito en soporte papel o a través de los sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los Países Signatarios. (ADU_ATIT)]</p> |

S-

MAS



vigente de cada país signatário, solicite o início de uma operação aduaneira internacional, nos termos do presente Anexo, apresentando uma declaração DTA perante a aduana de partida e responda frente às autoridades competentes pela exatidão de sua declaração. A pessoa que, de acordo com a legislação vigente de cada Parte país signatário (AR, BR, CH, PY, PE e UY), solicita o início de uma operação de trânsito aduaneiro internacional, nos termos do presente Anexo, apresentando um MIC/DTA perante a Aduana de partida e responda frente às autoridades competentes pela exatidão de sua declaração. (ADU_ATIT)]

11. Depósito aduaneiro: Regime aduaneiro especial (AR, BR, CH, PY, PE e UY) em virtude do qual as mercadorias são armazenadas sob o controle da aduana no recinto aduaneiro com suspensão do pagamento dos gravames que incidem sobre a importação ou exportação.

12. Garantia: Obrigação que se contrai, a favor da aduana, com o objetivo de assegurar o pagamento dos gravames ou cumprimento de outras obrigações contraídas frente a ela.

13. Gravames de importação ou exportação: Direitos aduaneiros e qualquer outro encargo de efeito equivalente, seja de caráter fiscal, monetário, cambial ou de outra natureza que incidam sobre as importações e exportações. Não se incluem neste conceito as taxas e encargos análogos quando correspondam ao custo dos serviços prestados.

14. Operação de Trânsito Aduaneiro Internacional (TAI): O transporte de mercadorias desde a jurisdição de uma aduana de partida até a jurisdição de uma aduana de destino localizado [no mesmo ou (PE)] em outro país, sempre que seu

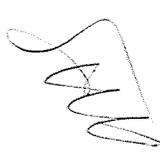
10. Declarante: [la persona que, de acuerdo a la legislación de cada país, solicita el inicio de una operación de tránsito aduaneiro internacional, en los términos del presente Anexo, presentando una declaración DTA ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración; la persona que de acuerdo a la legislación de cada Parte país signatario (AR, BR, CH, PY, PE y UY) solicita el inicio de una operación de tránsito aduaneiro internacional en los términos del presente Anexo, presentando un MIC/DTA ante la Aduana de partida y responde ante las autoridades competentes por la exactitud de su declaración. (ADU_ATIT)]

11. Depósito aduaneiro: régimen aduaneiro especial (AR, BR, CH, PY, PE y UY) -en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduaneiro con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación.

12. Garantía: obligación que se contrae, a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.

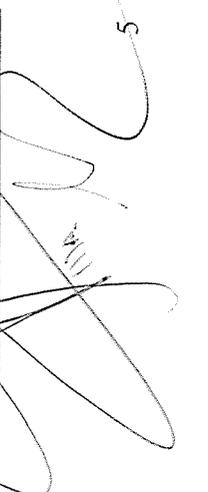
13. Gravámenes a la importación o exportación: derechos aduaneiros y cualesquiera otro recargo (de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.

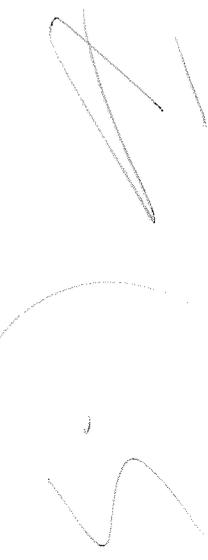
14. Operación de tránsito aduaneiro internacional (TAI): el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana


4

| | |
|--|--|
| <p>percurso inclua a passagem por uma ou mais fronteiras (sempre que o trânsito compreenda ao menos os territórios de dois países) (GT2), sob o regime estabelecido no presente Anexo. (BR CH, PY e UY) 15. Pessoa: Indistintamente uma pessoa física ou natural ou uma pessoa jurídica, a menos que o contexto dispense outra coisa. (AR, BR CH, PY, PE e UY)</p> <p>16. Recinto aduaneiro: Lugar habilitado pela aduana destinado à realização de operações aduaneiras.</p> <p>17. Transbordo: Traslado de mercadorias efetuado sob controle aduaneiro de uma mesma aduana, de uma unidade de transporte a outra, ou para mesma em viagem distinta, incluindo sua descarga em terra, com objetivo de continuar até seu lugar de destino.</p> <p>18. Trânsito aduaneiro internacional: Regime aduaneiro especial (AR, BR CH, PY, PE e UY) sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas de [um recinto aduaneiro a outro] uma Aduana de Partida a uma Aduana de Destino (PE) numa mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras, segundo [o estabelecido em (ADU_ATT)] acordos bilaterais ou multilaterais.</p> <p>19. Transportador: A pessoa autorizada para realizar o transporte internacional terrestre nos termos do presente Acordo, e que assume a responsabilidade perante as autoridades competentes pela correta execução da operação TAI, em tudo que for de sua incumbência.</p> <p>[Remetente, : a pessoa, física ou jurídica, que por conta própria ou de terceiro, formaliza o contrato de transporte internacional terrestre de mercadorias, entregando-as para tal efeito ao</p> | <p>de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada [en el mismo o (PE)] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Anexo, siempre que en su curso incluya el pasaje por una o más fronteras. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>15. Persona: indistintamente una persona física o natural o una persona jurídica, a menos que el contexto dispense otra cosa. (AR, BR CH, PY, PE y UY)</p> <p>16. Recinto aduanero: lugar habilitado por la aduana destinado a la realización de operaciones aduaneras.</p> <p>17. Transbordo: traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.</p> <p>18. Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero especial (AR, BR CH, PY, PE y UY) bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de [un recinto aduanero a otro] una Aduana de Partida a una Aduana de Destino (PE) en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras [según lo establecido en acuerdos de acuerdo con arreglos (ADU_ATT)] bilaterales o multilaterales.</p> <p>19. Transportador: la persona autorizada para realizar el transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, y que asume la responsabilidad ante las autoridades competentes por la correcta ejecución de la operación TAI, en todo lo que es de su incumbencia.</p> <p>[Remitente, : la persona, física o jurídica, que por cuenta propia</p> |
|--|--|





5

| | |
|--|---|
| <p>Transportador. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)]</p> <p>[Destinatario: a pessoa, física ou jurídica, a quem são enviadas as mercadorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou indicada em uma-ordem um endosso (AR, BR, CH, PY, PE y UY) ulterior à emissão do mesmo. (AR)]</p> <p>[Consignatário: a pessoa, física ou jurídica, facultada para receber as mercadorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou indicada em uma-ordem (AR) um endosso (AR, BR, CH, PE, UY) ulterior à emissão da mesma.</p> <p>20. Unidades de transporte:</p> <p>a) Os containers contêineres ;²</p> <p>(E necessário debater esse conceito na reunião, para esclarecer a definição de que o container: contêiner e uma unidade de transporte. Ao que parece, seria mais adequado considera-lo como unidade de carga – Há contradição com a definição do item 7)(AR)</p> <p>b) Os veículos rodoviários, incluídos os reboques e semi-reboques; e</p> <p>c) Os vagões ferroviários.</p> | <p>o ajena, formaliza el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera entregándolas para tal efecto al Transportador. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)]</p> <p>[Destinatario: la persona, física o jurídica a quien se le envían las mercancías y como tal es designada en la carta de porte o indicada en una-orden un endoso (AR, BR, CH, PY, PE UY) ulterior a la emisión de la misma. (AR)]</p> <p>[Consignatario: la persona, física o jurídica, facultada para recibir las mercancías y como tal es designada en la carta de porte o indicada en una-orden-ulterio (AR)]-un endoso ulterior (AR, BR, CH, PY, PE, UY) a la emisión de la misma.</p> <p>20. Unidades de transporte:</p> <p>a) Los contenedores; ⁴</p> <p>(Es necesario discutir este concepto para aclarar la definición de que si el contenedor es una unidad de transporte. Sería más adecuado considerarlo como unidad de carga- Hay contradicción con la definición del numeral 7) (AR)</p> <p>b) Los vehículos de carretera, comprendidos los remolques y semirremolques; y</p> <p>c) Los vagones de ferrocarril.</p> |
| <p>CAPÍTULO II - Campo de aplicación</p> <p>Artigo 2</p> <p>1. O presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias</p> | <p>CAPÍTULO II - Campo de aplicación</p> <p>Artículo 2</p> <p>1. El presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías</p> |

| | |
|---|---|
| <p>em unidades de transporte internacional terrestre (AR, BR, CH, PY, PE y UY), cuja realização inclua ao menos os territórios de dois países, com a condição de que a operação de transporte inclua o cruzamento de pelo menos uma fronteira entre a aduana de partida e a aduana de destino.</p> <p><i>[As disposições do presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias em unidades de transporte e carga, que utilizando um ou mais modos de transporte e cuja realização compreenda ao menos os territórios de dois países, sob condição de que a operação de transporte inclua o cruzamento de pelo menos uma fronteira entre a aduana de partida e a aduana de destino:</i></p> | <p>en unidades de transporte internacional terrestre (AR, BR, CH, PY, PE y UY) , cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.</p> <p><i>[Las disposiciones del presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte y carga, que utilizando uno o más modos de transporte y cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino:</i></p> |
| <p>a) Desde uma aduana de partida de um País Membro até uma aduana de destino de outro País Membro;</p> <p>b) Desde uma aduana de partida de um País Membro com destino a um terceiro país, em trânsito por um ou mais Países Membros distintos do da aduana de partida;</p> <p>c) Desde uma aduana de partida até uma aduana de destino localizados no mesmo País Membro, sempre que se transite pelo território de outro País Membro; (PE)]</p> | <p>a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;</p> <p>b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida;</p> <p>c) Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro; (PE)]</p> |
| <p>2. As disposições do presente Anexo não são aplicáveis ao transporte de mercadorias provenientes ou destinadas a terceiros países que não sejam países signatários. As disposições do presente Anexo são também aplicáveis ao transporte de mercadorias provenientes ou destinadas a terceiros países que não sejam países signatários. [XVIII Reunión de Ministros]</p> | <p>2. Las disposiciones del presente Anexo no son aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean países signatarios. Las disposiciones del presente Anexo son también aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean parte países signatarios. [XVIII Reunión de Ministros]</p> |
| <p>3. As disposições do parágrafo 1 do presente artigo são</p> | <p>3. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo son</p> |

⁵ Redação original do Anexo I mantido.

| | |
|--|--|
| <p>aplicáveis inclusive se a operação de trânsito inclui um trajeto por via aquática sem que se faça transbordo das mercadorias.</p> <p>4. No presente Anexo, salvo disposições em contrário, a expressão "unidade de transporte" inclui igualmente os carregamentos excepcionais.</p> <p>5. [Da mesma forma as operações de trânsito aduaneiro internacional estarão sujeitas às restrições que resultem da aplicação do estabelecido no artigo 50 do Tratado de Montevideu 1980. (ADU_ATIT)⁵]</p> | <p>aplicables incluso si la operación de tránsito comprende un trayecto por vía acuática sin que se produzca transbordo de las mercancías.</p> <p>4. En el presente Anexo, salvo disposiciones en contrario, la expresión "unidades de transporte" comprende igualmente los cargamentos excepcionales.</p> <p>5. [Asimismo, las operaciones de tránsito aduanero internacional estarán sujetas a las restricciones que se deriven de la aplicación de lo establecido en el artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980. (ADU_ATIT)⁶]</p> |
| <p>CAPÍTULO III - Suspensão de gravames à importação ou à exportação</p> | <p>CAPÍTULO III - Suspensión de gravámenes a la importación o exportación</p> |
| <p>Artigo 3 - As mercadorias transportadas em trânsito aduaneiro internacional (TAI), ao amparo do presente Anexo, gozarão da suspensão dos gravames à importação ou à exportação eventualmente exigíveis enquanto dure a operação TAI, sem prejuízo do pagamento de taxas pelos serviços efetivamente prestados.</p> | <p>Artículo 3 - Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional (TAI) al amparo del presente Anexo, gozarán de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación TAI, sin perjuicio del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados.</p> |
| <p>CAPÍTULO IV - Condições aplicáveis às empresas e às unidades de transporte</p> | <p>CAPÍTULO IV - Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte</p> |
| <p>Artigo 4⁷ [1. Para autorizar a admissão temporária de veículos;</p> | <p>Artículo 4⁸ 1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos;</p> |

⁶ Redacción original del Anexo I.

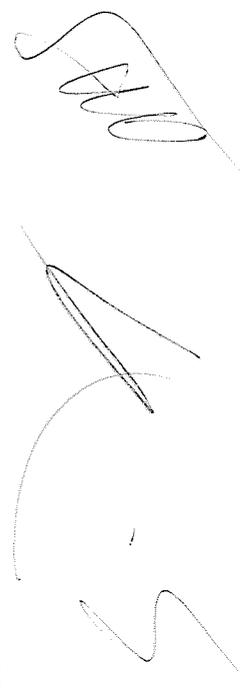
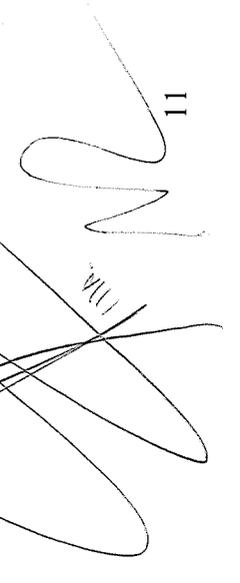
⁷ As delegações concordam sobre a necessidade de reformular o art. 4, visto que as Aduanas não realizam atualmente um registro de veículos habilitados para o transporte internacional, senão que obtêm a informação das autoridades de transporte de cada parte.

⁸ Las delegaciones acordaron la necesidad de reformular el artículo 4 en función de que las Aduanas no llevan actualmente un registro de vehículos habilitados para realizar transporte internacional, sino que toman la información de las autoridades de transporte de cada parte.

| | |
|---|--|
| <p>transportando ou não mercadorias, exigir-se-á a inscrição das empresas transportadoras e seus veículos na Administração de Aduanas do país de origem, a qual emitirá um documento para cada veículo, onde conste tal inscrição para ser apresentada às aduanas habilitadas para o trânsito aduaneiro internacional, segundo o artigo 26 do presente Anexo. Dito documento deverá conter os mesmos dados indicados na licença originária que deverá apresentar a empresa transportadora para sua inscrição.</p> <p>2. As administrações ferroviárias dos países signatários ficarão isentas das exigências a que se refere o parágrafo anterior. (AR e PY)]</p> | <p>conduciendo o no mercancias, se exigirá la inscripción de las empresas transportadoras y sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen, la cual emitirá un documento para cada vehículo, donde conste tal inscripción para ser presentado en las aduanas habilitadas para el tránsito aduanero internacional de acuerdo al artículo 26 del presente Anexo. Dicho documento deberá contener los mismos datos que se indican en el permiso originario que deberá presentar la empresa transportadora para su inscripción.</p> <p>2. Las administraciones ferroviarias de los países quedarán exceptuadas de las exigencias a que se refiere el párrafo anterior.</p> |
| <p>[</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Para autorizar a admissão temporária de veículos, transportando ou não mercadorias, as empresas e suas unidades devem estar habilitados para o transporte internacional pelo organismo competente de cada Estado-Parte-País Signatario: 2. As Aduanas e as autoridades de transporte dos países signatários poderão dispor de um procedimento de intercâmbio de informação, através dos mecanismos que cada país determine, permitindo o fornecimento e uso conjunto dos dados registráveis dos transportadores habilitados (AR, BR, CH, PY, PE e UY) | <ol style="list-style-type: none"> 1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancias, las empresas y sus unidades deben estar habilitados para el transporte internacional por el organismo competente de cada País Signatario. 2. Las Aduanas y las autoridades de transporte de los países signatarios podrán disponer de un procedimiento de intercambio de información, a través de los mecanismos que cada país determine, permitiendo el suministro y uso conjunto de los datos registrales de los transportistas habilitados (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)] |
| <p>Artigo 5</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. As unidades de transporte passíveis de serem lacradas, utilizadas para o transporte de mercadorias na aplicação do presente Anexo, devem estar construídas e fabricadas de tal | <p>Artículo 5</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar construídas y fabricadas de tal modo: |

| | |
|---|---|
| <p>modo:</p> <p>a) Que lhes possa ser colocado um lacre aduaneiro de forma simples e eficaz;</p> <p>b) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte lacrada da unidade de transporte ou ser introduzida nesta sem deixar marcas visíveis de maneira irregular ou sem ruptura do lacre aduaneiro;</p> <p>c) Que não tenha nenhum espaço oculto que permitam dissimular a mercadoria;</p> <p>d) Que todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis para as inspeções aduaneiras;</p> <p>e) Que sejam identificáveis mediante marcas e números gravados que não se possam alterar ou modificar.</p> <p>2. Os países reunidos, conforme as disposições do artigo [30.1 34 (ADU_ATT)] do presente Anexo, prepararán, caso necessário, recomendações que estipulem as condições e modalidades de aprovação das unidades de transporte, para que a atuação das diferentes aduanas que intervenham em uma operação TAI seja uniforme.</p> | <p>a) Que pueda serles colocado un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz;</p> <p>b) Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero;</p> <p>c) Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías;</p> <p>d) Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras; y</p> <p>e) Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o modificarse</p> <p>2. Los países reunidos conforme a las disposiciones del artículo [30.1 34 (ADU_ATT)] del presente Anexo prepararán, en caso necesario, recomendaciones que estipulen las condiciones y modalidades de aprobación de las unidades de transporte, para que la actuación de las diferentes aduanas que intervengan en una operación TAI sea uniforme.</p> |
| <p>Artigo 6 – Os veículos e seus equipamentos devem sair do país no qual ingressaram dentro dos prazos que bilateralmente se acordem, conservando as mesmas características e condições que possuíam ao ingressar, que serão controladas pelas autoridades aduaneiras.</p> | <p>Artículo 6 - Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los plazos que bilateralmente se acuerden, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras.</p> |
| <p>Artigo 7 - As Aduanas pelas quais se admitam temporariamente os veículos sob amparo do presente Acordo e seus Anexos procederão à verificação dos equipamentos</p> | <p>Artículo 7 - Las aduanas por las cuáles se admitan temporalmente los vehículos amparados por el presente Acuerdo y sus anexos, procederán a verificar el equipamiento</p> |

| | |
|---|---|
| <p>normais dos mesmos para sua correta identificação no momento do ingresso, saída ou reingresso, oportunidades nas quais se levará em conta o desgaste natural provocado pelo uso.</p> | <p>normal del mismo, para su correcta identificación al momento del ingreso, salida o reingresso, según corresponda, oportunidades en las cuales se tendrá en cuenta el desgaste natural provocado por el uso.</p> |
| <p>Artigo 8</p> <p>1. As autoridades aduaneiras poderão permitir o estabelecimento de depósitos particulares alfandegados para os efeitos de armazenar peças de reposição e acessórios indispensáveis à manutenção das unidades de transporte e equipamento das empresas estrangeiras habilitadas.</p> <p>2. O ingresso e egresso dos mesmos estará isento de gravames de importação e exportação, sempre que procedam de qualquer parte, ainda que sejam originários de um terceiro país.</p> <p>3. As peças de reposição e acessórios que tenham sido substituídos serão reexportados ao país de procedência, abandonados a favor da Administração aduaneira ou destruídos ou privados de todo valor comercial, sob controle aduaneiro, devendo assumir o transportador qualquer custo que de fato se origine.</p> | <p>Artículo 8</p> <p>1. Las autoridades aduaneras podrán permitir el establecimiento de depósitos particulares fiscalizados a los efectos de almacenar repuestos y accesorios indispensables para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas extranjeras habilitadas.</p> <p>2. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación, siempre y cuando procedan de cualquier país, aunque sean originarios de un tercer país.</p> <p>3. Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.</p> |
| <p>Artigo 9 - Cada Aduana em cuja jurisdição se produza a entrada ou saída dos veículos sujeitos ao regime de admissão temporário, fará um registro destes movimentos que poderá ser efetuado por escrito em suporte de papel ou através de sistemas informatizados acordados pelas autoridades aduaneiras dos países signatários. (AR, BR, CH, PY, PE e UY)</p> | <p>Artículo 9 - Cada aduana en cuya jurisdicción se produzca la entrada o salida de los vehículos sujetos al régimen de admisión temporal, llevará un registro de control de dichos movimientos el que podrá ser efectuado por escrito en soporte papel o a través de sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los países signatarios. (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p> |

| | |
|---|--|
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V - Lacres Aduaneiros</p> <p>Artigo 10</p> <p>1. Os lacres aduaneiros utilizados em uma operação de trânsito aduaneiro internacional efetuada ao amparo do presente Anexo devem corresponder às condições mínimas prescritas no Apêndice 1 do presente Anexo.</p> <p>2. Na medida do possível, os países aceitarão os lacres aduaneiros que correspondam às condições mínimas prescritas no parágrafo 1, quando tenham sido colocados pelas Autoridades Aduaneiras de outro país. No entanto, cada país terá o direito de colocar seus próprios lacres quando os que tenham sido empregados não sejam considerados suficientes ou não ofereçam a segurança requerida.</p> <p>3. Quando os lacres aduaneiros colocados no território de um país forem aceitos pelo outro país, gozarão, no território deste, da mesma proteção jurídica que os lacres nacionais.</p> <p>[4. As Aduanas poderão utilizar ademais, dispositivos de segurança com tecnologia moderna que garantam a integridade e a segurança das cargas e facilitem as operações de Trânsito Aduaneiro Internacional (ADU_ATT)].</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V - Precintos aduaneros</p> <p>Artículo 10</p> <p>1. Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Anexo deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1 al presente Anexo.</p> <p>2. En la medida de lo posible, los países aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescritas en el párrafo 1, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de colocar sus propios precintos cuando los que se hayan empleado se consideren insuficientes o no ofrezcan la seguridad requerida.</p> <p>3. Cuando los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país son aceptados por el otro país, gozarán en el territorio de éste de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.</p> <p>[4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con tecnología moderna que garanticen la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional (ADU_ATT)]</p> |
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI - Declaração das mercadorias e responsabilidade</p> <p>Artigo 11 - Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, dever-se-á apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, [uma Declaração de</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI – Declaración de las mercancías y responsabilidad</p> <p>Artículo 11 - Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida [una Declaración de Tránsito Aduanero</p> |

| | |
|---|---|
| <p>1. As empresas autorizadas a realizar o transporte internacional terrestre de carga estão isentas de apresentar garantias formais para cobrir os gravames eventualmente exigíveis pelas mercadorias sob o regime de trânsito aduaneiro internacional e pelos veículos sob o regime de admissão temporária.</p> <p>2. Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional de acordo com o presente Acordo, são de pleno direito, a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.</p> <p>1. Os veículos das empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional segundo o presente Acordo, se constituem, de pleno direito, como garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que puderem afetar tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.</p> <p>2. As empresas poderão optar por apresentar garantias formais em substituição aos veículos, na forma e nas condições estabelecidas pela legislação aduaneira dos países signatários. (ADU_ATTIT) Redação aprovada na XI Reunião da Comissão do art. 16 ATTIT.</p> | <p>1. Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal.</p> <p>2. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.</p> <p>1. Los vehículos de las empresas autorizados, habilitados para realizar transporte internacional según el presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países”</p> <p>2. Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios. (ADU_ATTIT) Redacción aprobada en la XI Reunión de la Comisión art. 16 ATTIT</p> |
| <p>CAPÍTULO VIII - Formalidades a serem observadas nas aduanas de partida</p> | <p>CAPÍTULO VIII - Formalidades a observar en las aduanas de partida</p> |
| <p>Artigo 14</p> | <p>Artículo 14</p> |

| | |
|---|--|
| <p>1. [Na aduana de partida, a unidade de transporte com a carga deverá ser apresentada junto com a declaração DTA. O transportador deverá apresentar na aduana de partida a unidade de transporte com a carga junto com o MIC/DTA. (ADU_ATIT)]</p> | <p>1. [En la aduana de partida la unidad de transporte con la carga deberá ser presentada junto con la declaración DTA. El transportador deberá presentar en la aduana de partida la unidad de transporte con la carga junto con el MIC/DTA. (ADU_ATIT)].</p> |
| <p>2. As autoridades de aduana de partida controlarão:</p> <p>a) [Que a declaração DTA esteja em ordem que o MIC/DTA cumpra com os requisitos estabelecidos no presente Anexo; (ADU_ATIT)]</p> | <p>2. Las autoridades de la aduana de partida controlarán:</p> <p>a) [Que la declaración DTA esté en regla; que el MIC/DTA cumpla con los requisitos establecidos en el presente Anexo; (ADU_ATIT)]</p> |
| <p>b) Que a unidade de transporte ofereça a segurança necessária conforme as condições estipuladas no artigo 5;</p> <p>c) Que as mercadorias transportadas correspondam em sua natureza e número àquelas especificadas na declaração; e</p> <p>d) [Que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação, que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação, em suporte papel ou em meio eletrônico, através dos sistemas informáticos acordados pelas autoridades aduaneiras dos países signatários. (ADU_ATIT)]</p> | <p>b) Que la unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;</p> <p>c) Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y</p> <p>d) [Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación, que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación en soporte papel o por medios electrónicos a través de los sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los países signatarios. (ADU_ATIT)]</p> |
| <p>3. Uma vez realizadas as verificações, as autoridades da aduana de partida colocarão seus lacres, [controlarão os dispositivos de segurança, se for o caso, (ADU_ATIT)] e referendarão por meio informatizado ou manual (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE e UY) a declaração DTA o MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE e UY)</p> | <p>3. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos, [controlarán los dispositivos de seguridad en caso de corresponder (ADU_ATIT)] y referendarán por medio informático o manual (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY) la declaración DTA. El MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p>4. As autoridades da aduana de partida se limitarão, na medida do possível e sem prejuízo do direito que possuem de caráter geral, a proceder ao exame das mercadorias e a efetuar este</p> | <p>4. Las autoridades de la aduana de partida se limitarán, en la medida de lo posible, y sin perjuicio del derecho que tienen con carácter general de proceder al examen de las mercancías, a</p> |

| | |
|--|---|
| <p>exame pelo sistema de amostragem.</p> <p>5. [A-declaração-DTA O MIC/DTA (ADU_ATIT)] se registrará e se devolverá ao declarante que adotará as disposições necessárias para que, nas diferentes etapas da operação TAI, possa ser apresentada para fins de controle aduaneiro. As autoridades da aduana de partida conservarão um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA. (AR,BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>[No caso em que o MIC/DTA seja apresentado por meio eletrônico, a aduana de partida registrará sua intervenção no sistema informatizado e transmitirá os dados às demais aduanas intervenientes no TAI. O MIC/DTA poderá ser impresso, para fins de ser apresentado perante eventuais controles que possam ser efetuados durante a operação de trânsito. (ADU_ATIT)]</p> <p>6. No que concerne aos embarques excepcionais, se dará o seguinte procedimento:</p> <p>a) A autorização para realizar a operação TAI está subordinada ao critério de que seja possível identificar facilmente os embarques excepcionais assim como qualquer acessório com relação aos mesmos. Para esses efeitos, como meio de identificação se utilizarão especialmente as marcas ou números de fabricação que possuam, ou a descrição que se faça dos mesmos, ou a colocação de marcas de identificação ou lacres aduaneiros, de forma tal que estes embarques ou acessórios não possam ser substituídos na sua totalidade ou em parte, por outros e que nenhum dos seus componentes possa ser retirado, sem que se torne evidente;</p> <p>b) Se as autoridades aduaneiras exigem que se anexe</p> | <p>efectuar este examen por el sistema de muestreo.</p> <p>5. [La-declaración-DTA El MIC/DTA (ADU_ATIT)] se registrará y se devolverá al declarante, quien adoptará las disposiciones necesarias para que en las diferentes etapas de la operación TAI, pueda ser presentada a los fines del control aduanero. Las autoridades de la aduana de partida conservarán un ejemplar del la-declaración-DTA del MIC/DTA. (AR,BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>[En caso que el MIC/DTA sea presentado por medios electrónicos, la aduana de partida registrará su intervención en el sistema informático y transmitirá los datos a las demás aduanas intervenientes en el TAI. El MIC/DTA podrá ser impreso, a los efectos de ser presentado ante eventuales controles que puedan efectuarse durante la operación de tránsito. (ADU_ATIT)]</p> <p>6. En lo que concierne a los cargamentos excepcionales se seguirá el siguiente procedimiento:</p> <p>a) La autorización para realizar la operación TAI se subordina a que según el criterio de las autoridades aduaneras sea posible identificar fácilmente los cargamentos excepcionales así como cualquier accesorio en relación con los mismos. Para estos efectos, como medio de identificación se utilizarán especialmente las marcas o números de fabricación de que vayan provistos, o la descripción que se haga de los mismos, o la colocación de marcas de identificación o precintos aduaneros, de tal forma que estos cargamentos o accesorios no puedan ser sustituidos en su totalidad o en parte por otros y que ninguno de sus componentes pueda ser retirado, sin que</p> |
|--|---|

| | |
|---|--|
| <p>documentação adicional identificatória da carga, se fará menção da mesma na declaração-DTA no MIC/DTA. (AR, BR, CH, PY, PE y UY) e por meios informatizados quando estes forem utilizados. (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)</p> | <p>ello sea evidente; b) Si las autoridades aduaneras exigen que se adjunte documentación adicional identificatoria de la carga se hará mención de la misma en la declaración-DTA en el MIC/DTA y por medios informáticos cuando éstos fueran utilizados (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p>CAPÍTULO IX - Formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira</p> | <p>CAPÍTULO IX - Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera</p> |
| <p>Artigo 15</p> <p>1. Em cada aduana de passagem de fronteira, na saída do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercadorias o MID/DTA (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY). As autoridades controlarão que a unidade de transporte não tenha sido objeto de manipulações não autorizadas, de que os lacres aduaneiros ou as marcas de identificação estejam intactos e referendarão por meio informatizado ou manual a declaração-DTA. o MIC/DTA (CT 2 2010) (AR, BR, CH , PY, PE y UY)</p> <p>2. As autoridades da aduana de passagem de fronteira de saída poderão conservar um exemplar da declaração-DTA do 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 tomaguia, para que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no território deste país.</p> | <p>Artículo 15</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías el MIC/DTA. (AR, BR, CH, PY, PE y UY) Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y referendarán por medio informático o manual la declaración-DTA. el MIC/DTA (CT2) (AR, BR, CH , PY, PE y UY)</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA (CT2 2010) (AR, BR, CH , PY, PE y UY) para su constancia de la operación y enviarán otro ejemplar referendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tomaguía, para, que esta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.</p> <p>3. Lo dispuesto en el apartado anterior podrá ser sustituido</p> |

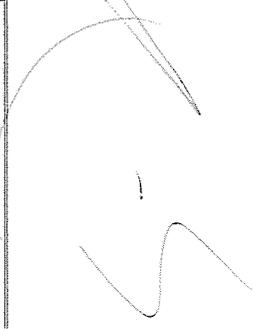
| | |
|--|---|
| <p>3. O disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um processo informatizado, quando disponível (CT2 2010). (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p> | <p>por un proceso informatico, cuando este disponible (CT22010). (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p>Artigo 16</p> <p>1. Em cada aduana de passagem de fronteira na entrada do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercaderias- o MIC/DTA. (AR, BR, CH , PY, PE y UY)</p> <p>2. As autoridades da aduana de fronteira controlarão que:</p> <p>a) A declaração-DTA O MIC/DTA esteja correto (AR, BR, CH, PY PE y UY);</p> <p>b) A unidade de transporte ofereça a segurança necessária em relação a carga (AR, BR, CH, PY, PE y UY) e que os lacres aduaneiros estejam intactos ou, tratando-se e-se trata de um carregamento excepcional, que corresponda às prescrições do parágrafo 6 do artigo 14 do presente Anexo.</p> <p>3. Para todos os efeitos, a declaração-DTA o-MIC/DTA- fará às vezes de manifesto das mercaderias de carga-e de declaração de trânsito aduaneiro (AR, BR, CH, PY, PE y UY), portanto, não se exigirá outro documento para cumprir tal finalidade.</p> <p>4. Uma vez realizadas as comprovações de praxe, as autoridades da aduana de fronteira referendarão, por meio informatizado ou manual o MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY) , a declaração-DTA e colocarão seus lacres somente se os existentes derem margem a dúvidas sobre sua efetividade, em cujo caso deixarão constância na declaração-DTA. no MIC/DTA</p> | <p>Artículo 16</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías-el MIC/DTA (AR, BR, CH , PY, PE y UY).</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán que:</p> <p>a) La declaración-DTA está en regla- El MIC/DTA esté en regla (AR, BR, CH , PY, PE y UY);</p> <p>b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria con relación a la carga (AR, BR, CH , PY, PE y UY) y que los precintos aduaneros están intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del presente Anexo.</p> <p>3. Para todos los efectos, la declaración-DTA el MIC/DTA hará las veces de manifiesto de carga de las mercancías y de declaración de tránsito aduanero (AR, BR, CH , PY, PE y UY) y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.</p> <p>4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera referendarán por medio informatico o manual el MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE, y UY) la declaración-DTA y colocarán sus precintos</p> |

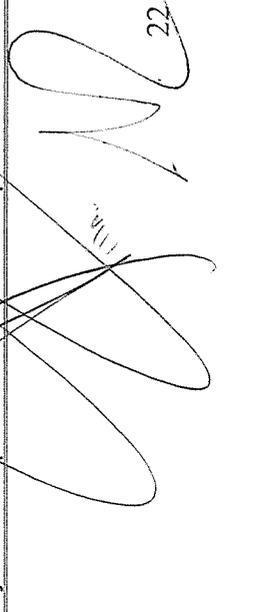
| | |
|--|--|
| <p>(CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>5. As autoridades da Aduana do ponto de fronteira de entrada poderão conservar um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA para registro da operação. (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>6. O disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um processo informatizado, quando disponível (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> | <p>solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellas en la declaración-DTA. en el MIC/DTA--(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>5. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada podrán conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA para constancia de la operación. (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>6. Lo dispuesto en el apartado anterior podrá ser sustituido por un proceso informático, cuando este disponible (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p>Artigo 17 - Quando, em uma aduana de passagem de fronteira, ou durante o trajeto, as Autoridades Aduaneiras removerem um lacre aduaneiro para proceder à inspeção de uma unidade de transporte carregada, farão constar esta ocorrência na declaração-DTA no MIC/DTA que acompanha a unidade de transporte e/ou nos sistemas informatizados de controle utilizados (CT2), (AR, BR, CH, PY, PE y UY) assim como as observações decorrentes da inspeção e as características do novo lacre aduaneiro colocado.</p> | <p>Artículo 17 - Cuando en una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, harán constar este hecho en la declaración-DTA el MIC/DTA que acompaña a la unidad de transporte, y/o en los sistemas informáticos de control utilizados (AR, BR, CH, PY, PE y UY), así como las observaciones que les merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado.</p> |
| <p>CAPÍTULO X - Formalidades a serem observadas na aduana de destino</p> | <p>CAPÍTULO X - Formalidades a observar en la aduana de destino</p> |
| <p>Artigo 18</p> <p>1. O transportador deverá apresentar, às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercadorias o MIC/DTA. AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneiras efetuarão os controles que</p> | <p>Artículo 18</p> <p>1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías el MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que</p> |

| | |
|--|---|
| <p>juizguem necesarios para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante foram cumpridas.</p> <p>3. As autoridades aduaneiras supra-referidas certificarão, no MIC/DTA, a data de apresentação da unidade de transporte com a carga e o resultado dos seus controles. Uma via da declaração-DTA do MIC/DTA assim processado será entregue ao interessado. AR ,BR, CH, PY y UY)</p> <p>4. A Aduana de destino conservará poderá conservar um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA e exigirá a apresentação de uma via adicional dessa declaração para ser encaminhada à aduana do ponto de fronteira de entrada ao país, na qualidade de tomaguia, para a conclusão definitiva da operação TAI.</p> <p>5. O disposto nos parágrafos 3 e 4 poderão ser substituídos total ou parcialmente por um processo informatizado, quando disponível (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> | <p>juizguem necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.</p> <p>3. Estas autoridades aduaneras certificarán sobre la declaración-DTA el MIC/DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA-asi diligenciado será devuelto a la persona interesada. AR ,BR, CH, PY y UY)</p> <p>4. La aduana de destino conservará podrá conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tomaguia, para la cancelación definitiva de la operación TAI.</p> <p>5. Lo dispuesto en los apartados 3 y 4 podrá ser sustituido total o parcialmente por un proceso informatico, cuando este disponible (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p> |
| <p>CAPÍTULO XI - Infrações aduaneiras, reclamações e acidentes</p> | <p>CAPÍTULO XI - Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes</p> |
| <p>Artigo 19</p> <p>1. Se a Alfândega aduana de um país detectar a existência de indícios de suspeitar que uma infração aduaneira será cometida (BR), adotará as medidas legais cabíveis previstas em seus próprios regulamentos. Em caso de retenção de veículo, a empresa autorizada poderá apresentar uma garantia que satisfaça às autoridades competentes, a fim de obter a liberação do veículo enquanto prosseguem os trâmites</p> | <p>Artículo 19</p> <p>1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los</p> |

| | |
|---|--|
| <p>administrativos ou judiciais.</p> <p>2. Sem prejuízo das ações administrativas e judiciais que venham a ser tomadas quando do cometimento das infrações aduaneiras de que trata o parágrafo anterior, as aduanas se reservam o direito de requerer ao Organismo Nacional Competente do seu país a suspensão da licença originária ou complementar que haja concedido à empresa envolvida. Se uma empresa autorizada incorre em infrações reiteradas, o Organismo Nacional Competente, a pedido de Autoridade Aduaneira, cancelará a licença originária ou complementar, conforme se aplique.</p> | <p>trâmites administrativos o judiciales.</p> <p>2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan adopten por las infracciones aduaneras a que se refiere el párrafo anterior, las Aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda.</p> |
| <p>Artigo 20 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país tenham certificado o cumprimento satisfatório da parte da operação TAI que se haja realizado em seu território, não poderão mais reclamar o pagamento dos gravames citados no artigo 3 do presente Anexo, a menos que o certificado tenha sido obtido de maneira irregular ou fraudulenta, ou que tenha havido violação das disposições do presente Anexo.</p> | <p>Artículo 20 - Cuando las autoridades aduaneras de un país hayan certificado el cumplimiento satisfactorio de la parte de la operación TAI que se ha desarrollado en su territorio, no podrán ya reclamar el pago de los gravámenes citados en el artículo 3 del presente Anexo, a menos que la certificación haya sido obtenida de manera irregular o fraudulenta o que haya habido violación de las disposiciones del presente Anexo.</p> |
| <p>Artigo 21</p> <p>1. Se os lacres aduaneiros se romperem ou forem destruídos ou mercadorias em curso de uma operação TAI, forem avariadas acidentalmente a pessoa que efetua o transporte comunicará, no prazo mais breve, a ocorrência à aduana mais próxima. As autoridades desta aduana lavrarão um termo de comprovação do acidente e tomarão as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. Uma cópia do termo de comprovação deverá ser juntada à declaração-DTA ao MIC/DTA o que poderá ser substituído por um processo informático quando disponível (BR, CH, PY, PE e UY)</p> | <p>Artículo 21</p> <p>1. Si los precintos aduaneros se rompieran o si se destruyesen o se averiasen accidentalmente mercancías en el curso de una operación TAI, la persona que efectúa el transporte comunicará, en el más breve plazo, los hechos a la aduana más próxima. Las autoridades de esta aduana levantarán un acta de comprobación de accidente y tomarán las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación deberá adjuntarse a la declaración MIC/ DTA. lo que podrá ser sustituido por un proceso informático cuando esté disponible (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |

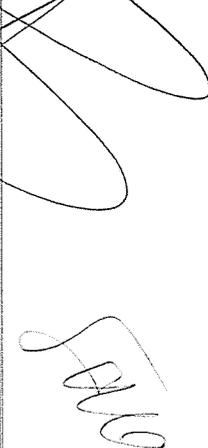
| | |
|--|---|
| <p>2. Na impossibilidade de pôr-se imediatamente em contato com uma autoridade aduaneira, o transportador deverá dirigir-se à autoridade policial mais próxima. Esta lavrará um registro do acidente e o anexará à declaração-DTA ao MIC/DTA. Este registro deverá ser apresentado juntamente com a unidade de transporte com a carga e a declaração-DTA ao MIC/DTA na alfândega aduana mais próxima, que tomará as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. (AR ,BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>3. Em caso de perigo iminente que torne necessária a descarga imediata de uma parte ou da totalidade da carga, a pessoa que efetua o transporte pode tomar, por sua própria iniciativa, quantas medidas estime oportunas.</p> <p>De forma consecutiva, seguir-se-á, conforme o caso, o procedimento indicado no parágrafo 1 ou no parágrafo 2 do presente artigo.</p> | <p>PE y UY)</p> <p>2. Si no es posible ponerse inmediatamente en contacto con una autoridad aduanera, el transportador deberá dirigirse a la autoridad policial más próxima. Esta levantará un acta de comprobación de accidente y la adjuntará a la declaración-DTA al MIC/DTA. Este acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración-DTA el MIC/DTA, en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. (AR ,BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>3. En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga inmediata de una parte o de la totalidad de la carga, la persona que efectúa el transporte puede tomar por propia iniciativa cuantas medidas estime oportunas.</p> <p>Consecutivamente, se seguirá, según el caso, el procedimiento indicado en el párrafo 1 o en el párrafo 2 del presente artículo.</p> |
| <p>CAPÍTULO XII - Assistência administrativa mútua</p> | <p>CAPÍTULO XII - Asistencia mutua administrativa</p> |
| <p>Artigo 22</p> <p>1. A pedido, por escrito, das Autoridades Aduaneiras de um país que haja iniciado investigações em caso de infração ou suspeita de infração às disposições do presente Anexo, as Autoridades Aduaneiras de qualquer outro país comunicarão, tão pronto quanto possível:</p> <p>a) Qualquer informação de que disponham referente a declarações de trânsito aduaneiro internacional de mercadorias que tenham sido apresentadas ou aceitas em</p> | <p>Artículo 22</p> <p>1. A petición escrita de las autoridades aduaneras de un país que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de infracción a las disposiciones del presente Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible:</p> <p>a) Cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su</p> |

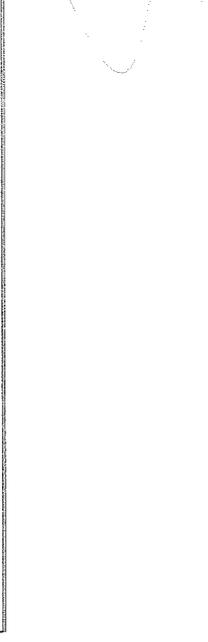




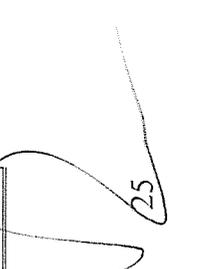
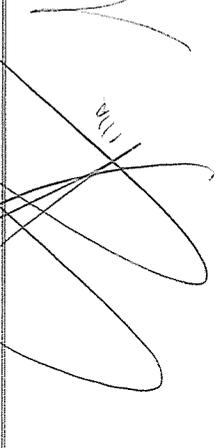
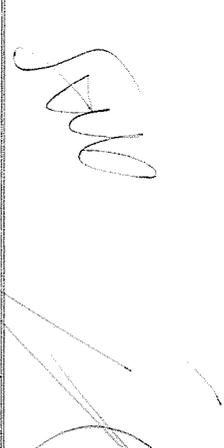
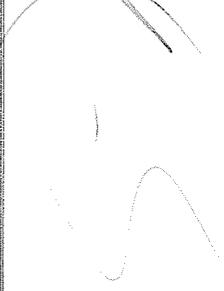
| | |
|--|---|
| <p>seu território e que se presumam falsas;</p> <p>b) Qualquer informação de que disponham e que permita comprovar a autenticidade de lacres que possam haver sido apostos em seu território.</p> <p>Artigo 23 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país constatarem imprecisões em uma declaração-DTA um MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE e UY) ou qualquer outra irregularidade por ocasião de uma operação de transporte efetuada por força das disposições do presente Anexo, informarão de ofício, e tão logo possível, as autoridades aduaneiras dos demais países afetados, se considerarem que tais informações apresentam interesse para aquelas autoridades apresentarem interesse para aquelas autoridades.</p> | <p>território y que se presuman falsas;</p> <p>b) Cualquier información de que dispongan y que permita comprobar la autenticidad de precintos que puedan haber sido colocados en su territorio.</p> <p>Artículo 23 - Cuando las autoridades aduaneras de un país constaten inexactitudes en una declaración-DTA un MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY) o cualquier otra irregularidad en ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones del presente Anexo, lo comunicarán de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados, si estiman que estas informaciones presentan interés para dichas autoridades.</p> |
| <p>CAPÍTULO XIII - Disposições gerais</p> | <p>CAPÍTULO XIII - Disposiciones generales diversas-(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p>Artigo 24 -</p> <p>1. A pedido de pessoa que tenha o direito de dispor das mercadorias, as autoridades de uma aduana distinta daquela designada na declaração-DTA no MIC/DTA como aduana de destino, poderão encerrar esta operação, devendo a modificação na declaração-DTA no MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE e UY) ser manifestada pela autoridade aduaneira que a autorizar. Esta poderá comunicar o fato tanto à aduana do ponto de fronteira de ingresso no país, como à de destino.</p> <p>2. O disposto no parágrafo anterior será efetuado por um processo informatizado, quando disponível (G12) (AR, PE e UY)</p> | <p>Artículo 24 -</p> <p>1. A petición de la persona que tenga el derecho a disponer de las mercancías, la autoridad de una aduana distinta de la designada en la declaración-DTA el MIC/DTA como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración-DTA el MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY) por la autoridad aduanera que así lo autorice. Esta deberá comunicar el hecho tanto a la aduana de paso de frontera de entrada al país como a la de destino.</p> <p>2. Lo dispuesto en el apartado anterior se efectuará por un proceso informático, cuando esté disponible (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |

| | |
|--|---|
| <p>BR, CH, PY, PE y UY).</p> <p>Artigo 25 - Os países poderão, para a realização do trecho da operação TAI que se desenvolva em seu território:</p> <p>a) Fixar um prazo para que se complete a operação em seu território;</p> <p>b) Exigir que as unidades de transporte sigam itinerários determinados.</p> | <p>Artículo 25 - Los países podrán, para la realización del tramo de una operación TAI que se desarrolla en su territorio:</p> <p>a) Señalar un plazo para que se complete la operación en su territorio;</p> <p>b) Exigir que las unidades de transporte sigan itinerarios determinados.</p> |
| <p>Artigo 26</p> <p>1. Cada país designará as aduanas habilitadas a desempenhar as funções previstas no presente Anexo.</p> <p>2. Os países deverão:</p> <p>a) Reduzir ao mínimo o tempo necessário para o cumprimento das formalidades nos postos aduaneiros fronteiriços e estabelecer um procedimento separado e expedito para as mercadorias sujeitas à operação TAI;</p> <p>b) Dar prioridade ao despacho das mercadorias perecíveis, animais vivos e outras mercadorias que requirem imperativamente um transporte rápido, tais como as remessas urgentes ou de socorro por ocasião de catástrofes;</p> <p>c) Facilitar, nos postos aduaneiros fronteiriços, a pedido do interessado, o cumprimento das formalidades aduaneiras fora dos dias e horários normalmente previstos.</p> <p>3. Os países cujos territórios sejam limitrofes deverão harmonizar os horários de atendimento e as atribuições de todos os órgãos que atuam nos pontos de passagem de fronteira correspondentes.</p> | <p>Artículo 26</p> <p>1. Cada país designará las aduanas habilitadas para ejercer las funciones previstas por el presente Anexo.</p> <p>2. Los países deberán:</p> <p>a) Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a la operación TAI;</p> <p>b) Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes;</p> <p>c) Facilitar en las aduanas de paso de frontera, a pedido del interesado, el cumplimiento de las formalidades aduaneras fuera de los días y horarios normalmente previstos.</p> <p>3. Los países cuyos territorios sean limitrofes deberán armonizar los horarios de atención y las atribuciones de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera correspondientes.</p> <p>14. Las autoridades aduaneras podrán adoptar criterios de</p> |

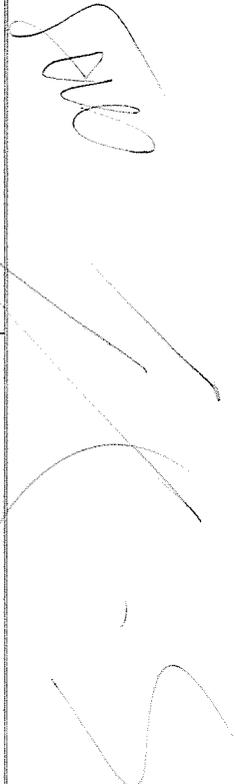
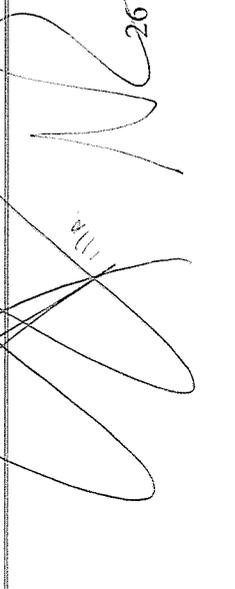





| | |
|---|---|
| <p>[4. As autoridades aduaneiras poderão adotar critérios de seletividade, baseados em conceitos de análise de risco com o objeto de serem aplicados aos controles aduaneiros, sobre as operações que se realizem ao amparo do presente Acordo. (CT2)] (AR, BR, CH, PY, PE, UY) conforme parâmetros que poderão ser elaborados de maneira conjunta por los países signatarios involucrados en la operación de TAI. -(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> | <p>selectividad, basados en conceptos de análisis de riesgo, con el objeto de ser aplicados a los controles aduaneros, sobre las operaciones que se realicen al amparo del presente Acuerdo(CT2)]. (AR, BR, CH, PY, PE UY) conforme a perfiles que podrán ser elaborados de manera conjunta por los países signatarios involucrados en la operación de TAI. -(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p>Artigo 27</p> <p>1. Pela execução e desembargo (BR) das formalidades aduaneiras mencionadas no presente Anexo a intervenção dos funcionários aduaneiros não dará lugar a qualquer outro pagamento senão o disposto no parágrafo seguinte.</p> <p>2. Os países permitirão, a pedido de qualquer pessoa interessada, o funcionamento dos postos aduaneiros fronteiriços em dias, horas e locais fora daqueles estabelecidos normalmente. Em tal caso, o custo dos gastos realizados pelo atendimento excepcional poderá ser cobrado, inclusive a remuneração extraordinária dos funcionários conforme o disposto na legislação de cada país signatário (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p> | <p>Artículo 27</p> <p>1. La intervención del personal de Aduanas en relación a las formalidades mencionadas en el presente Anexo, no dará lugar a cobro pago (AR, BR, CH, PY, PE, UY) alguno, a excepción de lo dispuesto en el apartado siguiente.</p> <p>2. Los Países permitirán, a pedido de cualquier persona interesada, el funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del personal conforme lo dispuesto en la legislación de cada país signatario (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p> |
| <p>Artigo 28 - Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC), que se processará por meios informatizados quando disponíveis</p> | <p>Artículo 28 - Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC), que se procesará por medios informaticos, cuando estén disponibles</p> |
| <p>Artigo 29</p> <p>-1- As disposições do presente Anexo estabelecem facilidades</p> | <p>Artículo 29 –</p> <p>1. Las disposiciones del presente Anexo establecen facilidades</p> |

| | |
|---|---|
| <p>mínimas e não se opõem à aplicação de facilidades maiores que determinados países se hajam concedido ou se vierem a conceder, tanto por disposições unilaterais quanto em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, à condição que a concessão de facilidades maiores não comprometa o desenvolvimento das operações realizadas em cumprimento às normas deste Anexo.</p> | <p>mínimas y no se oponen a la aplicación de facilidades mayores que determinados países se hayan concedido o pudieren concederse, bien por disposiciones unilaterales o bien en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, a condición de que la concesión de facilidades mayores no comprometa el desenvolvimiento de las operaciones efectuadas en aplicación del presente Anexo.</p> |
| <p>2- As aduanas dos países signatários buscarão adotar dados e procedimentos harmonizados, como forma de possibilitar o intercâmbio de informações entre as administrações aduaneiras e facilitar os trâmites de controle do trânsito aduaneiro entre os países (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>3- As aduanas dos países signatários quando dispuserem de sistemas informatizados para o registro, processamento e controle de uma operação de TAI poderão acordar a integração dos processos através desses sistemas (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> | <p>2- Las Aduanas de los países signatários procurarán adoptar datos y procedimientos armonizados a los efectos de posibilitar el intercambio de informaciones entre las administraciones aduaneras y facilitar los trámites de control del tránsito aduanero entre los países (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>3. Las Aduanas de los Países Signatarios cuando dispongan de sistemas informáticos para el registro, procesamiento y control de una operación TAI, podrán acordar la integración de los procesos a través de tales sistemas. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> |
| <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XIV - Disposições finais</p> <p>Artigo 30</p> <p>1. A pedido de um ou mais dos países, se convocarão reuniões da Comissão estabelecida pelo artigo 16 do Acordo com a participação de técnicos aduaneiros das mesmas, com o objetivo de examinar as disposições do presente Anexo e propor a aplicação de medidas que assegurem a uniformidade dos procedimentos adotados por cada aduana para sua implementação.</p> | <p style="text-align: center;">CAPÍTULO XIV - Disposiciones finales</p> <p>Artículo 30</p> <p>1. A petición de uno o más de los países se convocará a reuniones de la Comisión establecida por el artículo 16 del Acuerdo con la participación de expertos de aduana de los mismos, con el objeto de examinar las disposiciones del presente Anexo y proponer la aplicación de medidas que aseguren la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana para su puesta en práctica.</p> |

26

| | |
|---|---|
| <p>2. Da mesma forma, a citada Comissão incentivará a utilização de transmissão eletrônica de dados para o intercâmbio de informações das aduanas dos países entre si e com outros fornecedores e usuários de informações sobre comércio internacional, a fim de lograr um melhor aproveitamento dos avanços tecnológicos nessa matéria, facilitar a aplicação dos procedimentos aduaneiros e estreitar a cooperação entre as aduanas dos países.</p> | <p>2. Asimismo, la citada Comisión procurará que se utilice la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esa materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los países.</p> |
|---|---|

| <p><u>Legenda:</u></p> | <p><u>Leyenda:</u></p> |
|---|--|
| <p>AZUL – texto aprobado VERMELHO ITÁLICO – proposta em discussão [texto] – modificação proposta, que pode ser uma inclusão, exclusão ou alteração/substituição. (autor) – identificação do autor da proposta, sendo: AR – Argentina BO – Bolívia BR – Brasil CH - Chile PY – Paraguai PE – Peru UY – Uruguai ME – MERCOSUL CAN – Comunidade Andina ADU_ATIT – Subgrupo de Trabalho Aduaneiro / ATIT</p> | <p>AZUL – texto aprobado ROJO ITÁLICO – propuesta en discusión [texto] – modificación propuesta, que puede ser una inclusión, exclusión o alteración/sustitución. (autor) – identificación del autor de la propuesta, siendo: AR – Argentina BO – Bolivia BR – Brasil CH - Chile PY – Paraguay PE – Perú UY – Uruguay ME – MERCOSUR CAN – Comunidad Andina ADU_ATIT – Subgrupo de Trabajo Aduanero / ATIT</p> |

Anexo VI



Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
Secretaría de Transporte
Subsecretaría de Transporte Automotor

"2011 - Año del Trabajo Decente, la Salud y Seguridad de los Trabajadores"

NOTA S.S.T.A. N°: 4204 8355

BUENOS AIRES, 23 SEP 2011

SEÑOR SECRETARIO GENERAL:

Tengo el agrado de dirigirme a Usted por indicación del Señor Subsecretario de Transporte Automotor, responsable del Organismo competente de la República Argentina para la Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) con relación a la próxima Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT.

He recibido vuestra comunicación para la XIV Reunión de las Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) a celebrarse en el mes de noviembre de 2011 en la ciudad de Lima, República del Perú.

A Adjunto a la presente la propuesta de la República Argentina de modificación del articulado, cumpliendo con el plazo de 60 días previos que las Delegaciones se han impuesto, para un mejor desarrollo de los trabajos.

Saluda al Señor Secretario General con la consideración más distinguida.

JORGE GONZALEZ
SUBSECRETARIO DE
TRANSPORTE AUTOMOTOR

AL SEÑOR SECRETARIO GENERAL DE LA
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN
Lic. Carlos ALVAREZ
S. / D.

PROPUESTA ARGENTINA
REUNIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ATIT
Lima, Noviembre de 2011

| REDACCIÓN ACTUAL | PROPUESTA | EXPLICACIÓN |
|-----------------------------|--|--|
| Artículo Nuevo | Artículo 21 bis No serán de aplicación al transporte internacional por carretera, las legislaciones locales (municipales o estatales), que incidan en el mismo. | Establece una primacía de la legislación internacional, por sobre las normas jurídicas locales, evitando superposición de jurisdicciones y normativas. |
| Artículo 34 Inciso Nuevo | inc. 3. Ninguna disposición provincial, estadual o municipal podrá gravar o limitar los derechos de tránsito de vehículos de transporte internacional de mercancías peligrosas, ni exigir ningún tipo de inscripción ni sanción, excepto las que a tal efecto establezcan las normas nacionales específicas del país transitado. | Es necesario evitar también, especialmente en los transportes de cargas peligrosas, la superposición de legislaciones que regulan temas vinculados con el movimiento de tales cargas. Establezcamos la supremacía del ATIT. |
| Artículo Nuevo | El transporte internacional de pasajeros por carretera supone la posibilidad de prestar los servicios entre uno o más puntos geográficos del país de origen con destino a uno o más puntos geográficos del país de destino, dentro de la traza autorizada en los respectivos permisos originario y complementario con expresa | La necesidad de establecer el principio general en lo que hace al transporte de pasajeros, de la vinculación entre puntos de un país con destino a puntos del otro. Este es el principio general |

PROPUESTA ARGENTINA
REUNIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ATIT
Lima, Noviembre de 2011

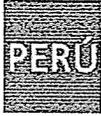
prohibición de realizar tráfico de cabotaje. Por acuerdos bilaterales o multilaterales, pueden establecerse restricciones a este principio.

Artículo 31°.-

2. Los países signatarios mediante acuerdos bilaterales, podrán admitir, en el transporte internacional de carga por carretera, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas.

2.- Los países signatarios podrán admitir en el transporte internacional de carga por carretera la ubicación temporal de vehículos de terceros que operen bajo responsabilidad de las empresas autorizadas, los cuales no podrán superar en su número la cantidad de vehículos propios autorizados en el permiso.

Con el objeto de mantener el equilibrio económico-financiero y la solvencia empresarial, es necesario establecer un límite a la incorporación de vehículos de terceros



"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año del Centenario de Machu Picchu para el Mundo"

17 NOV 2011

Lima,

FAX No. 1321-2011-MTC.15.

Señor
Secretario General
Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI
Presente.

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación a la XIV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, a llevarse a cabo los días del 29 de noviembre al 01 de diciembre de 2011 en la ciudad de Lima, para solicitarle la incorporación en el Temario de la referida Reunión, las siguientes propuestas:

Tema 1: Características específicas de los vehículos que se habiliten para el transporte internacional terrestre de pasajeros.

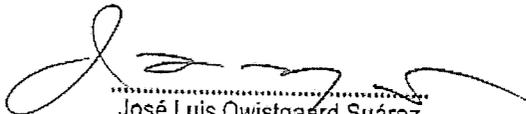
Tema 2: Transporte de encomiendas en los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre de pasajeros.

Adjunto al presente, la sustentación de las propuestas señaladas, agradeciéndole su distribución entre los organismos de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT.

Aprovecho la ocasión para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y estima personal

Atentamente;




.....
José Luis Qwistgaard Suárez
Director General (e)
Dirección General de Transporte Terrestre

DRN/PPC/jjt

PROPUESTA PERU: MODIFICACION DEL ARTICULO 13 DEL ANEXO I: ASPECTOS ADUANEROS DEL ATIT

CAPITULO VII

Garantías sobre las mercancías y los vehículos

Artículo 13

| | ATIT | BRASIL | PERU |
|-----|---|---|--|
| 1.- | Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal. | Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países. | Los vehículos PROPIOS de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países. |
| 2.- | Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países. | Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios | Los vehículos ADQUIRIDOS MEDIANTE LEASING Y LOS ALQUILADOS DE TERCEROS de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, DEBERAN PRESENTAR garantía ECONOMICA por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países. |
| 3.- | | | Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios |

COMENTARIO. - La propuesta de modificación obedece a que las empresas de transporte internacional autorizadas en sus operaciones de transporte bajo el régimen de tránsito aduanero internacional con vehículos adquiridos mediante leasing o alquilados de terceras personas deben constituir una garantía económica por el pago de los derechos y los gravámenes que eventualmente exigibles. Como se conoce, la norma pertinente del ATIT solo precisa que los vehículos habilitados de propiedad exclusiva de las empresas de transporte internacional autorizadas se constituyen como garantía; por ello se hace necesario que por aquellos vehículos que no son de propiedad de la empresa transportista ésta deberá constituir la referida garantía económica; es decir, los vehículos que no son de propiedad de la empresa transportista no puede constituir prenda legal aduanera, razón por el cual es pertinente la exigencia de una garantía económica a favor de la aduana que autoriza el TAI, con lo cual esa Administración aduanera estaría cautelando que no se cometan ilícitos aduaneros.

TEMA 1 : CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DE LOS VEHÍCULOS QUE SE HABILITEN PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE PASAJEROS.

1. El numeral 3 del artículo 31 del ATIT, señala que:

“3. Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos.”

2. Conforme a dicha disposición, los vehículos que se habilitan al transporte internacional terrestre de pasajeros deben cumplir con los requisitos vehiculares vigentes en el país transitado, que en algunos casos es diferente a los del país de origen del transportista. Esta situación podría generar la interrupción del viaje si el vehículo habilitado no reúne los requisitos vigentes en el país distinto al de origen del transportista.
3. A fin de evitar asimetrías en el transporte internacional de pasajeros es necesario concordar las normativas nacionales de los países signatarios, a fin de aplicar en ambos lados, las mismas exigencias técnicas vehiculares, de tal manera, que se eviten dificultades o interrupciones en la circulación de los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre de pasajeros.
4. En tal sentido se propone las siguientes características que deben reunir los vehículos para ser habilitados al transporte internacional de pasajeros por carretera:
 1. Diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas.
 2. El chasis no debe haber sido objeto de modificaciones, salvo que la modificación sea autorizada por el fabricante del vehículo.
 3. Largo no mayor de 15 metros y altura no mayor de 4.30 metros para los vehículos con carrocería integral
 4. Peso neto vehicular no menor de 8,5 toneladas.
 5. Relación Potencia-motor no menor de 12,2 HP/T.
 6. Antigüedad máxima del vehículo para:
 - El acceso al servicio de transporte internacional terrestre de pasajeros: tres (3) años.
 - La permanencia en el servicio: quince (15) años.

La antigüedad se cuenta a partir del año siguiente al de su fabricación.

7. Cinturón de seguridad de tres (3) puntos en el asiento del conductor y de dos (2) puntos en los demás asientos.
8. Número de asientos igual o menor al número de asientos indicados por el fabricante del vehículo o de su carrocería.
9. Asientos fijados en forma transversal a la estructura del vehículo, con protector de cabeza, espaldar de ángulo variable y apoyo para ambos brazos. Deben tener no menos de setenta y cinco (75) centímetros de distancia útil y no menos de cincuenta y cinco (55) centímetros de ancho.
10. Sistema instalado por el fabricante del vehículo o por su representante autorizado o un tercero debidamente autorizado, que alerte en forma sonora y visual en la cabina del conductor y en el salón del vehículo cuando se exceda de la velocidad máxima permitida por la norma de tránsito del país de origen.
11. Sistema de comunicación que permita la interconexión con las oficinas de la empresa.

ANEXO
SUSTENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS
QUE SE DESTINENE AL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE DE PASAJEROS AL AMPARO DEL ARTÍCULO 31 DEL ATIT
PROPUESTA – PERÚ

1. Diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas

Los fabricantes diseñan los vehículos de transporte de personas, con el objetivo de brindar la mayor seguridad y comodidad posible a los usuarios del transporte y el tránsito terrestre; en tal sentido, sus características técnicas, estructura, carrocería y equipamiento son diseñados y fabricados cumpliendo estándares internacionales de seguridad y calidad.

El bastidor o estructura integral de los ómnibus, es diseñado y fabricado para soportar cargas estáticas y dinámicas propias del transporte terrestre, con el objeto que el vehículo cuente con zonas de seguridad que absorben parte de la energía producida en el caso de un impacto o choque. El bastidor o estructura integral debe ser capaz de soportar las cargas de tracción-compresión, flexión y torsión, asimismo permitir una rigidez adecuada en la zona destinada al habitáculo.

Finalmente, al estar el Ómnibus formado por el chasis motorizado y la carrocería, su diseño, cálculo estructural, análisis del comportamiento dinámico y de estabilidad del vehículo, deben ser aprobados conjuntamente por el fabricante del chasis y el fabricante de la carrocería.

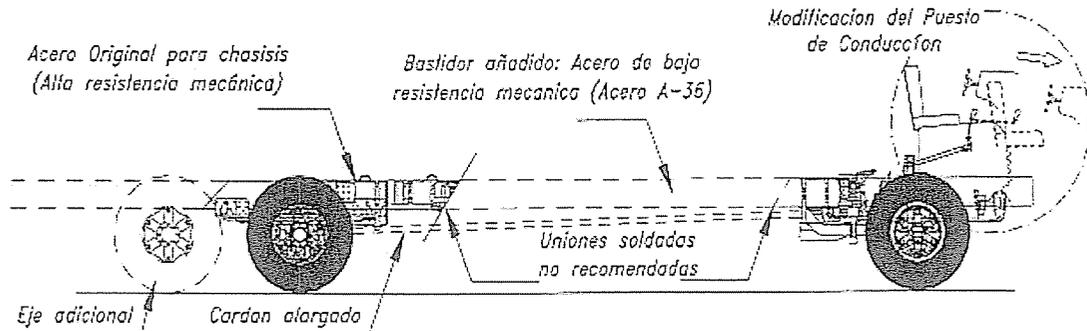
En la década pasada, en el Perú se desarrolló una industria nacional que consistía en modificar los camiones en ómnibus "Buses camión", la misma que trajo graves consecuencias en la seguridad del transporte terrestre, dado que el índice de accidentalidad se incrementó drásticamente, pues estos vehículos no ofrecían los niveles de seguridad de los ómnibus originales diseñados de fábrica. Para revertir esta situación, el estado peruano emitió diversas disposiciones al respecto, entre ellas que "los vehículos que se destinen al transporte terrestre de personas, deben ser originalmente diseñados y fabricados para tal fin"

2. El chasis no debe haber sido objeto de modificaciones, salvo que la modificación sea autorizada por el fabricante del vehículo.

El bastidor del chasis original es diseñado y fabricado con aceros de alta resistencia que permiten soportar elevadas cargas de tracción-compresión, flexión y torsión, asimismo ofrecen una rigidez adecuada en la zona destinada al habitáculo, todo ello permite que en un caso de impacto el chasis absorba fácilmente cargas estáticas y dinámicas.

Al respecto, los fabricantes recomiendan que el chasis no debe ser sometido a ningún tipo de modificación de su estado original, es decir, no debe ser cortado, perforado, expuesto a algún proceso de conformado en frío o en caliente, o soldadura, a excepción de las zonas permitidas por el fabricante; puesto que el material sufre una modificación en su estructura y microestructura, y como consecuencia de ello, sus disminuyen sus propiedades mecánicas originales.

A continuación se aprecia un gráfico sobre modificaciones que no deberían realizarse a un chasis.



3. Largo no mayor de 15 metros y altura no mayor de 4.30 metros para los vehículos con carrocería integral

En la actualidad, los transportistas autorizados vienen ofertando vehículos de transporte de pasajeros con carrocerías de hasta 15 metros de largo y hasta 4.30 metros de altura, equipados con dispositivos que hacen que su circulación por la red vial sea segura.

Las dimensiones señaladas han permitido una mejor utilización de la capacidad instalada del vehículo y mayor comodidad para los pasajeros, lo que optimiza la oferta del mercado internacional del transporte terrestre de pasajeros.

De otro lado, cabe señalar que la norma peruana, permite la circulación de estos vehículos por la red vial nacional.

4. Peso seco vehicular no menor de 8,5 toneladas.

En términos generales, mientras más peso tiene un vehículo, éste tiene mayor capacidad de transporte de personas y más estabilidad durante la circulación.

En el Perú se ha establecido que los vehículos para el transporte terrestre de personas de ámbito nacional, por las distancias de las rutas que recorren y por la velocidad que desarrollan en sus desplazamientos, debe tener un peso seco

mínimo de 8,500 kilogramos, que equivale a un ómnibus de aproximadamente 45 asientos.

5. Relación Potencia-motor mínima 12,2 HP/t.

Es un parámetro que nos permite cuantificar la capacidad mínima que debe tener el motor de un vehículo para moverlo por la vía pública a las velocidades establecidas en condiciones seguras.

En el Perú, para el caso de los vehículos de transporte de personas de ámbito nacional, debido a las condiciones geográficas (pendientes, trochas carrozables, etc.), se requiere que el ómnibus tenga una relación potencia-motor mínima 12,2 HP/t, lo que equivale para un ómnibus de 2 ejes (de PBV igual a 18,000 Kg y de apx. 45 asientos), que su motor debe tener una potencia mínima de 220 HP.

6. Antigüedad máxima del vehículo para:

- El acceso al servicio de transporte internacional terrestre de pasajeros: tres (3) años.
- La permanencia en el servicio: quince (15) años.

La antigüedad se cuenta a partir del año siguiente al de su fabricación.

La legislación peruana prevé como parte de la política de renovación y modernización del parque automotor del transporte público, la restricción de tres años de antigüedad del vehículo para el acceso al servicio de transporte público y quince años para permanecer en el mismo.

La restricción de tres años para acceder al servicio, obedece a una flexibilización del periodo en el que el transportista puede gestionar la habilitación del vehículo, que no necesariamente ocurre en el primer año de fabricado el vehículo.

El sustento de la restricción de los quince años para permanecer en el servicio, obedece a que los vehículos como cualquier máquina sufren deterioro ante el paso del tiempo, que en algunos casos no se evidencia hasta que se produce la falla, como es el caso de la fatiga de materiales que se puede presentar en partes vitales del vehículo como el chasis, motor, la suspensión o la dirección que ante una falla repentina puede ocasionar un serio accidente. Esta situación vuelve obsoleto al vehículo.

7. Cinturón de seguridad de tres (3) puntos en el asiento del conductor y de dos (2) puntos en los demás asientos

Este requerimiento se sustenta en razones de seguridad, dado que los cinturones de tres puntos, que cubren el pecho y el vientre del usuario, reducen ostensiblemente el riesgo de muerte de los ocupantes de los vehículos

8. Número de asientos igual o menor al número de asientos indicados por el fabricante del vehículo o de su carrocería.

Ante la tendencia de los transportistas de aumentar el número de asientos del ómnibus, lo que implica la modificación de la carrocería, estructura y aumento del peso bruto vehicular en forma desproporcionada a su resistencia, disminuyendo los niveles de seguridad previstos para el diseño original, la legislación peruana prevé la prohibición de incrementar los asientos instalados por el fabricante de la carrocería en función de las características técnicas diseñadas por el fabricante del chasis y las distancias establecidas en las normas técnicas.

9. Asientos fijados en forma transversal a la estructura del vehículo, con protector de cabeza, espaldar de ángulo variable y apoyo para ambos brazos. Deben tener no menos de setenta y cinco (75) centímetros de distancia útil y no menos de cincuenta y cinco (55) centímetros de ancho.

Asientos fijados en forma transversal a la estructura del vehículo: Por comodidad y seguridad del usuario durante la circulación, que permite disminuir los efectos de la inercia durante el desplazamiento y las frenadas del ómnibus.

Asientos con protector de cabeza: Para evitar lesiones en la nuca de los pasajeros, como consecuencia de las frenadas bruscas y los accidentes de tránsito.

Asientos con espaldar de ángulo variable y apoyo para ambos brazos: Para la comodidad de los usuarios durante el viaje.

Distancia entre asientos no menor de setenta y cinco (75) centímetros y ancho de asiento no menor de cincuenta y cinco (55) centímetros: Por facilidad para ingresar o salir de los asientos y comodidad del usuario durante el viaje.

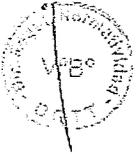
10. Sistema instalado por el fabricante del vehículo o por su representante autorizado o un tercero debidamente autorizado, que alerte en forma sonora y visual en la cabina del conductor y en el salón del vehículo

cuando se exceda de la velocidad máxima permitida por la norma de tránsito del país de origen.

Este requerimiento está orientado a evitar que el conductor incremente la velocidad del vehículo por encima de los límites máximos establecidos por las normas legales vigentes, mediante la instalación de un sistema sonoro y visual en el salón del vehículo que alerte a los pasajeros cuando se excedan las velocidades, con lo cual se incorpora al pasajero en el control de la velocidad de desplazamiento por las carreteras.

11. Sistema de comunicación que permita la interconexión con las oficinas de la empresa.

El vehículo debe tener un mecanismo de comunicación con la sede principal de la empresa de transportes propietaria, que permita al conductor comunicar los incidentes, accidentes o situaciones que requieran del apoyo para resolverlos.



TEMA 2 : TRANSPORTE DE ENCOMIENDAS EN LOS VEHÍCULOS HABILITADOS AL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE PASAJEROS

1. Según los transportistas autorizados para realizar transporte internacional terrestre de pasajeros, existe una significativa demanda de transporte de encomiendas que no puede ser atendida porque no existe norma o acuerdo que permita su transporte en las bodegas de los vehículos habilitados al referido servicio de transporte de pasajeros.
2. Perú y Chile en sus reuniones bilaterales de organismos de aplicación han analizado el tema, teniendo como base la Resolución 28/05 de MERCOSUR, relativa al Transporte de Encomiendas en Ómnibus de Pasajeros de Línea Regular Habilitados para Viajes Internacionales.
3. Del análisis realizado, Perú y Chile han concluido que las disposiciones contenidas en la referida Resolución 28/05 de MERCOSUR, son aplicables al transporte de encomiendas en los vehículos habilitados para el transporte internacional terrestre de pasajeros entre ambos países y recomiendan la suscripción de dicha norma como un acuerdo de alcance parcial del ATIT para darle el marco legal a esta actividad.
4. Cabe señalar que el transporte de encomiendas en las bodegas de los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre de pasajeros debe realizarse cumpliendo las disposiciones aduaneras, sanitarias estable y demás normas establecidas. Esta actividad no comprende la admisión en origen, la clasificación ni la distribución en destino de las encomiendas.
5. La posibilidad de que Perú y Chile suscriban la norma de MERCOSUR sobre transporte de Encomiendas en los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre como acuerdo de alcance parcial del ATIT, solo alcanzaría a los servicios de transporte entre dichos países y no a los servicios establecidos por Perú o Chile con los demás países del MERCOSUR (Argentina, Brasil, Bolivia, Uruguay y Paraguay, respectivamente). Para atender dicha situación sería conveniente que todos los países signatarios del ATIT, suscriban la Norma MERCOSUR como Acuerdo de Alcance Parcial del ATIT.
6. Conforme a lo expuesto, La Dirección General de Transporte Terrestre realiza la siguiente propuesta:
 - 6.1 Incorporar en el ATIT la facultad de las empresas de transporte autorizadas a realizar transporte internacional Terrestre de Pasajeros. Para tal efecto se propone lo siguiente:
 - a) Agregar el artículo 19 del ATIT la definición del términos Transporte de encomiendas; como numeral 15 con el siguiente texto:

"15) Transporte de encomiendas: el realizado en las bodegas de los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre de empresas autorizadas conforme al presente Acuerdo. No comprende las actividades de admisión en origen, la clasificación ni la distribución en destino de las encomiendas."

- b) Aprobar la Norma MERCOSUR, relativa al Transporte de Encomiendas en Ómnibus de Pasajeros de Línea Regular Habilitados para Viajes Internacionales, como acuerdo de Alcance Parcial del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT.

Proposta de modificação do ATIT apresentada pelo Brasil previamente à XIV Reunião da Comissão do Artigo 16 fo ATIT

| Artigo | Modificação Inclusão | Justificativa |
|---|---|---|
| <p>19º Para efeito do presente Capítulo, entende-se por:</p> | <p>15. Subcontratação: operação que se constitui quando uma empresa habilitada ao transporte internacional subcontrata o conjunto veicular devidamente autorizado (cavalo trator+semi-reboque), de outra empresa habilitada;</p> <p>16. Intercambio de tração: operação que se constitui quando uma empresa habilitada ao transporte internacional subcontrata o cavalo trator devidamente autorizado, de outra empresa habilitada;</p> <p>17. Bilhete de passagem: documento que comprova o contrato de transporte com o passageiro;</p> <p>18. Esquema operacional: conjunto de fatores característicos da operação de transporte de uma determinada linha, inclusive de sua infraestrutura de apoio e das rodovias utilizadas em seu percurso;</p> <p>19. Estudo de mercado: é a análise dos fatores que influenciam na caracterização da demanda de um determinado mercado, para efeito de dimensionamento e avaliação da viabilidade de ligação de transporte rodoviário de passageiros, consistindo no levantamento de dados e informações e aplicação de modelos de estimativa de demanda;</p> | <p>Para os pontos 15 e 16, esta modalidade já vem sendo realizada bilateralmente entre empresas dos países membro, através de Acordos bilaterais.</p> <p>Para os pontos de 17 a 30, estas modificações visam dar aos países signatários do ATIT uma base única e comum de termos de transportes de passageiros que facilitem as discussões bilaterais referentes a linhas internacionais.</p> <p>Mesmo que muitos destes termos não apareçam explicitamente no corpo do ATIT, são empregados pelos países e constam em diversas atas de reuniões. A adoção de uma nomenclatura comum, e aceita por todos, eliminaria o problema de mais de uma possível interpretação para cada um dos itens.</p> |



| | | |
|--|---|--|
| | <p>20. Frequência: número de viagens em cada sentido, numa linha, em um período de tempo definido;</p> <p>21. Itinerário: percurso a ser utilizado na execução do serviço, podendo ser definido por códigos de rodovias, nomes de localidades ou pontos geográficos conhecidos;</p> <p>22. Linha: serviço de transporte coletivo de passageiros executado em uma ligação de dois pontos terminais, nela incluída os seccionamento e as alterações operacionais efetivadas, aberto ao público em geral, de natureza regular e permanente, com itinerário definido no ato de sua delegação.</p> <p>23. Ponto de apoio: local destinado a reparos, manutenção e socorro de veículos em viagem e atendimento da tripulação;</p> <p>24. Ponto de parada: local de parada obrigatória, ao longo do itinerário, de forma a assegurar, no curso da viagem e no tempo devido, alimentação, conforto e descanso aos passageiros e às tripulações dos ônibus;</p> <p>25. Seção: serviço realizado em trecho de itinerário de linha, com fracionamento do preço de passagem;</p> <p>26. Temporada turística não-permanente: serviço especial, autorizado pelos Organismos Nacionais Competentes de aplicação, com datas e prazos definidos de ocorrência, que servem para garantir a oferta de transporte em períodos de alta demanda. A temporada não-permanente é operada</p> | |
|--|---|--|



| | | |
|--|---|--|
| | <p>baseada em ligações não atendidas por linhas regulares de transporte internacional.</p> <p>27. Temporada turística permanente: serviço especial, autorizado pelos Organismos Nacionais Competentes de aplicação, com datas e prazos definidos de ocorrência, que servem para garantir a oferta de transporte em períodos de alta demanda. A temporada permanente é operada baseada em linhas regulares ou seções de linhas regulares de transporte internacional e somente podem ser feitas pelas empresas que operam estas linhas.</p> <p>28. Terminal rodoviário: local público ou privado, aberto ao público em geral e dotado de serviços e facilidades necessárias ao embarque e desembarque de passageiros;</p> <p>29. Transporte de passageiros de caráter ocasional em circuito fechado: o serviço prestado a pessoa ou a um grupo de pessoas, em circuito fechado, com emissão de documento fiscal e lista de pessoas transportadas, por viagem.</p> <p>30. Transporte fronteiro de passageiros: aquele realizado exclusivamente entre duas cidades vizinhas e de fronteira de dois países signatários, com características de transporte urbano.</p> | |
|--|---|--|



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

| Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções | Inserir ANEXO I: Das Infrações do Transporte Fronteiriço de Passageiros e sua Classificação | |
|--|--|--|
| <p>Art. 1º. Entende-se por transporte fronteiriço de passageiros aquele realizado exclusivamente entre duas cidades vizinhas e de fronteira de dois países signatários, com características de transporte urbano.</p> <p>Art. 2º. São infrações gravíssimas as seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Executar o transporte sem estar autorizado ou habilitado;2. Efetuar transporte com veículos não habilitados;3. Prestar o serviço com veículos que não contem com as condições de segurança exigidas;4. Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados;5. Não possuir seguros vigentes; e,6. Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação em caso de acidente ou interrupção da viagem. <p>Art. 3º. São infrações graves as seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Negar-se a transportar passageiros ou bagagem sem justificativa;2. Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior;3. Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de socorro;4. Realizar um serviço diferente do autorizado; e,5. Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte e sem a devida | <p>Art. 1º. Entende-se por transporte fronteiriço de passageiros aquele realizado exclusivamente entre duas cidades vizinhas e de fronteira de dois países signatários, com características de transporte urbano.</p> <p>Art. 2º. São infrações gravíssimas as seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Executar o transporte sem estar autorizado ou habilitado;2. Efetuar transporte com veículos não habilitados;3. Prestar o serviço com veículos que não contem com as condições de segurança exigidas;4. Apresentar documentos de transporte com dados falsos ou adulterados;5. Não possuir seguros vigentes; e,6. Não prestar assistência aos passageiros e à tripulação em caso de acidente ou interrupção da viagem. <p>Art. 3º. São infrações graves as seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Negar-se a transportar passageiros ou bagagem sem justificativa;2. Suspender um serviço autorizado, exceto em caso de força maior;3. Transportar passageiros em número superior à capacidade autorizada para o veículo, exceto em caso de socorro;4. Realizar um serviço diferente do autorizado; e,5. Efetuar transporte sem possuir os documentos de transporte e sem a devida | <p>Os valores estabelecidos são considerados altos para a realidade operacional do transporte fronteiriço de passageiros, que, algumas vezes, conta com transportadores de porte pequeno e de reduzida capacidade financeira.</p> <p>A proposta mantém o padrão do Segundo Protocolo Adicional ao ATTT, com a definição de multas gravíssimas, graves, médias e leves, no entanto, adéqua as infrações e valores das penalidades.</p> <p>Este Anexo ao Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções poderia ser aplicado também no caso do transporte da Triplíce Fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai e nos casos similares, em que há tráfego de veículos leves de transporte de passageiros entre duas cidades vizinhas e de fronteira de dois países signatários.</p> |



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

| | | |
|--|--|--|
| | <p>identificação do veículo (adesivos ou outra acordada).</p> <p>Art. 4º. São infrações médias as seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Não cumprir com os horários de início do serviço e/ou alterá-los sem causa justificada,2. Não proceder à devolução total ou parcial de valores cobrados por serviços que sejam suspensos antes do início ou que sejam interrompidos durante sua prestação por causas alheias à vontade dos passageiros,3. Não indenizar danos ou perda total da bagagem ou pacotes, de acordo às disposições vigentes em cada país,4. Não proceder à devolução de pagamentos antecipados, de acordo com as disposições vigentes em cada país. <p>Art. 5º. São infrações leves as seguintes:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Não portar os documentos de porte obrigatório;2. Não entregar comprovante pelo serviço prestado;3. Negar o acesso ao sistema de reclamações ou não observar as normas de publicidade e uso do mesmo; e,4. Não enviar dados referentes às exigências previstas no Acordo, solicitados pela autoridade do país de origem, de destino e/ou de trânsito, ou enviá-los fora de prazo. <p>Art. 6º. As sanções são: multa, suspensão ou revogação da licença ou habilitação. As multas se classificam em:</p> <p>Leve: Multa de US\$ 100,00. Média: Multa de US\$ 500,00. Grave: Multa de US\$ 1.000,00. Gravíssima: Multa de US\$ 2.000,00.</p> | |
|--|--|--|



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

| | | |
|--|--|--|
| | <p>As sanções serão aplicadas a critério da autoridade levando em consideração a gravidade da infração cometida e as circunstâncias atenuantes decorrentes do mérito dos antecedentes.</p> <p>Nenhum veículo habilitado, com a documentação em ordem, multado sob suposta infração a disposições derivadas do Acordo poderá ser retido sob pretexto do pagamento da sanção correspondente.</p> <p>Art. 7º. Caso uma empresa reincida em infração de um mesmo grau dentro do período de 12 (doze) meses, será aplicada a sanção do grau seguinte à aplicada.</p> <p>Art. 8º. A empresa que em 2 (duas) ocasiões, no transcurso de 12 (doze) meses tiver sido penalizada pela Autoridade Competente por cometer as infrações tipificadas no Artigo 2º deste Anexo, terá suspensão em sua habilitação ou licença por um período de 180 (cento e oitenta) dias da atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo mesmo.</p> <p>Art. 9º. A empresa que no período de 24 (vinte e quatro) meses tiver sido penalizada em 2 (duas) oportunidades com a suspensão prevista no artigo anterior, será penalizada com a revogação de sua habilitação ou licença complementar. Essa empresa não poderá realizar atividade de transporte em tráfegos bilaterais com esse país ou em trânsito pelo mesmo pelo prazo de 3 (três) anos, contados da notificação da sanção revogatória.</p> | |
|--|--|--|



Agência Nacional de
Transportes Terrestres

| | | |
|--|--|--|
| | <p>Art. 10. As empresas que tiverem sido penalizadas pela Autoridade Competente em 2 (duas) oportunidades em virtude da aplicação do inciso 1 do artigo 2º deste Anexo no período de 24 (vinte e quatro) meses, não poderão ser autorizadas a realizar transporte internacional em qualquer de suas modalidades pelo período de 3 (três) anos.</p> <p>Art. 11. As multas deverão ser pagas em moeda do país no qual se cometeu a infração.</p> | |
|--|--|--|

Anexo VII

PROYECTO

ANEXO

REGLAMENTO DE FUNCIONAMIENTO DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16°)

Artículo 1°.- ÁMBITO

La Comisión de Seguimiento del AAP.A14TM N° 3, en lo sucesivo denominada la "Comisión", es el órgano de evaluación permanente en relación a la aplicación del AAP.A14TM N° 3, en adelante denominado el "Acuerdo" y de los Protocolos celebrados en el marco del mismo. Su actividad se regulará por el presente Reglamento, en el marco de las atribuciones conferidas en los Artículos 16° y 17° del Acuerdo.

Artículo 2°.- INTEGRACIÓN

La Comisión estará integrada por los delegados de los Organismos Nacionales Competentes designados por los países miembros.

Previo a cada reunión de la Comisión, los países signatarios remitirán a la Secretaría de la Comisión, la composición de las delegaciones.

Artículo 3°.- ATRIBUCIONES DE LA COMISION

De conformidad con lo dispuesto en los Artículos 16° y 17° del Acuerdo, la Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Evaluar permanentemente el Acuerdo y sus Anexos, de modo de proponer a sus respectivos Gobiernos las modificaciones que su aplicación sugiera;
- b) Modificar el formato y contenido de los documentos que se requieren para la aplicación del Acuerdo, los cuales constan en los Apéndices respectivos, y aprobar otros complementarios; y
- c) Crear, cuando lo estime necesario, Comisiones de Trabajo para el tratamiento de aspectos específicos atinentes al Acuerdo, las cuales sesionarán en forma paralela, elevando posteriormente sus Informes a la Comisión para su consideración.

Artículo 4°.- REUNIONES DE LA COMISIÓN

Las reuniones de la Comisión se realizarán en la sede de la ALADI, en Montevideo, Uruguay, salvo que excepcionalmente se decidiera otra sede.

Las fechas de las reuniones serán acordadas por los países signatarios.

La Comisión sesionará con la presencia mínima de 5 (cinco) de los países signatarios del Acuerdo.

En las reuniones de la Comisión participarán:

- a) Los delegados acreditados por los Gobiernos de los países signatarios; y
- b) La Secretaría General de la ALADI, en su calidad de Secretaría de la Comisión.
- c) Representantes de asociaciones no gubernamentales o asociaciones empresariales vinculadas a los temas objeto del Acuerdo, que hayan sido invitados por las delegaciones de los países signatarios ante la Comisión, con carácter de observadores.

Artículo 5°.- AUTORIDADES DE LAS REUNIONES

Al comienzo de cada reunión, la Comisión elegirá un Presidente y un Relator General entre los delegados titulares acreditados por los respectivos gobiernos. El Presidente tendrá las siguientes funciones:

- Presidir la reunión de la Comisión;
- Someter a la aprobación de la Comisión la agenda tentativa a desarrollar en cada reunión;
- Someter a **consideración** de la Comisión las mociones que se presenten;
- Clausurar la reunión de la Comisión;

El Relator General tendrá las siguientes funciones:

- Colaborar con el Presidente en la conducción de la reunión; y
- Elaborar, con la asistencia de la Secretaría de la Comisión, el Acta de la reunión de la Comisión.

Artículo 6°.- SECRETARÍA DE LA COMISIÓN

La Secretaría General de la ALADI actuará como Secretaría de la Comisión.

La Secretaría de la Comisión tendrá las siguientes funciones:

- Prestar la asistencia necesaria requerida por la Comisión;
- Realizar la convocatoria de las reuniones de la Comisión por indicación de cualquiera de los países signatarios;
- Circular entre los países signatarios la agenda tentativa de cada reunión;
- Circular entre los países signatarios la información relevante vinculada a los temas del Acuerdo; y
- Asistir al Relator General en la elaboración de las Actas de las reuniones de la Comisión.

- Realizar el seguimiento de las resoluciones de la Comisión.

Artículo 7°.- AGENDA TENTATIVA DE LAS REUNIONES

La agenda tentativa de las reuniones de la Comisión deberá determinarse de común acuerdo por los países signatarios. A tales efectos, los países signatarios enviarán a la Secretaría de la Comisión las propuestas de temario para incluir en la agenda con la debida anticipación.

La agenda tentativa será remitida a los países signatarios por la Secretaría de la Comisión con al menos sesenta (60) días calendario de antelación a la realización de cada reunión, conjuntamente con la convocatoria a la misma. Los países signatarios interesados en incorporar nuevos temas a la agenda tentativa, deberán hacerlo con antelación al plazo indicado.

En las reuniones sólo podrán tratarse los temas indicados en la agenda tentativa, salvo acuerdo en contrario de la Comisión.

La Comisión podrá hacer uso de los medios electrónicos que faciliten la comunicación entre los integrantes de la misma y de éstos con la Secretaría de la Comisión.

Artículo 8°.- CONSTANCIA DEL CONTENIDO DE LAS REUNIONES

En cada reunión de la Comisión se elaborará un Acta, en la que se dejará constancia de los temas tratados de conformidad con la agenda aprobada.

Finalizada la reunión, el Acta se someterá a la aprobación de los delegados de los países signatarios participantes.

El Acta contendrá en anexos la Agenda aprobada en la reunión, la Lista de Participantes, las Resoluciones adoptadas en la misma y toda otra documentación que determinen las delegaciones de los países signatarios.

Artículo 9. ADOPCIÓN DE ACUERDOS

La Comisión adoptará sus acuerdos bajo la forma de propuestas que se denominarán Resoluciones, a las que se asignará un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Ejemplo: 1(XIV)- 1/12/2011

La Comisión aprobará Propuestas a las que se asignara un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Ejemplo: 1(XIV)- 1/12/2011

Las materias deliberadas por la Comisión serán formuladas mediante Propuestas a las que se asignara un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Ejemplo: 1(XIV)- 1/12/2011

Las Resoluciones de la Comisión se adoptarán por consenso de los países signatarios que participaron de la reunión.

Cuando la naturaleza de las materias contenidas en una Propuesta así lo requiera, éstas deberán ser formalizadas mediante Protocolo.

Artículo 10° CONSULTAS

La Comisión promoverá, cuando sea necesario, la realización de consultas bilaterales entre los países signatarios, sobre las materias contempladas en el Acuerdo.

Artículo 11° COMISIONES DE TRABAJO

La Comisión podrá crear, cuando lo estime necesario, Comisiones de Trabajo para el tratamiento de aspectos específicos atinentes al Acuerdo.

El formato de funcionamiento de las Comisiones de Trabajo podrá ser, incluso, bilateral.

Los países signatarios designarán a sus respectivos representantes ante las Comisiones de Trabajo.

Dichas Comisiones sesionarán en forma paralela a la Comisión de Seguimiento del Acuerdo, e incluso podrán ser convocadas en fechas distintas a la de las reuniones de la Comisión, a efectos de considerar a nivel técnico los posibles temas que conformarán la agenda tentativa de las reuniones de la Comisión.

Cada Comisión elegirá entre sus miembros un Presidente que dirigirá las deliberaciones y un Relator que asistirá al Presidente en la conducción de la reunión y redactará el Informe con las recomendaciones finales, el cual será elevado posteriormente a la Comisión de Seguimiento del Acuerdo para su consideración.

Artículo 12° REFORMA DEL REGLAMENTO

El presente Reglamento podrá ser modificado a propuesta de cualquiera de los países signatarios del Acuerdo y su modificación se aprobará mediante Resolución de la Comisión.

Anexo VIII

ANEXO X

MERCOSUL/SGT Nº. 5/ATA Nº. 2/08.

XXXVI REUNIÃO DO SUBGRUPO DE TRABALHO Nº 5 "TRANSPORTES"

| <u>SEGURO DE ROTR-VI (DT) OBRIGATORIO</u> | |
|--|---|
| <p>Para danos à terceiros ocasionados pelo veículo-segurado em viagem internacional aos países do Conesul (Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Peru, Bolívia) e Venezuela.</p> | |
| <p>Tabela 01 (Mínima) Danos a Terceiros - P/Pessoa até US\$ 20.000,00 - Danos Materiais até US\$ 15.000,00 p/bem - Limite por acidente - US\$ 120.000,00 Danos a Passageiros - P/Pessoa até US\$ 20.000,00 - Limite por acidente - US\$ 200.000,00 Danos Materiais até US\$ 500,00 p/pessoa - Limite por acidente - US\$ 10.000,00</p> | <p>Tabela 02 Danos a Terceiros - P/Pessoa até US\$ 50.000,00 - Danos Materiais até US\$ 30.000,00 p/bem - Limite por acidente - US\$ 200.000,00 Danos a Passageiros - P/Pessoa até US\$ 50.000,00 - Limite por acidente - US\$ 240.000,00 - Danos Materiais até US\$ 1.000,00 p/pessoa - Limite por acidente - US\$ 10.000,00</p> |
| <p>CUSTOS: Para Ônibus 03 DIAS US\$ 33,82 07 DIAS US\$ 52,80 15 DIAS US\$ 92,41 30 DIAS US\$ 158,42 180 DIAS US\$ 471,09 365 DIAS US\$ 672,98</p> | <p>CUSTOS: Para Ônibus 03 DIAS US\$ 51,50 (+ US\$ 17,58) 07 DIAS US\$ 80,38 (+ US\$ 27,58) 15 DIAS US\$ 140,70 (+ US\$ 48,29) 30 DIAS US\$ 241,20 (+ US\$ 82,78) 180 DIAS US\$ 1.022,99 (+ US\$ 551,89) 365 DIAS US\$ 1.461,39 (+ US\$ 788,41)</p> |
| <p>IMPORTANTE: Os valores de indenização superiores às importâncias seguradas contratadas, são da responsabilidade do proprietário do veículo segurado.</p> | <p>Observação: A Seguradora e/ou Corretora não cabe liberar veículos reidos ou motoristas delídos (presos), devendo o proprietário do veículo e/ou motorista contratar advogado para tais providências.</p> |
| <p>Mais 150% 100% 67%</p> | <p>Mais 52% 52% 52% 52% 117% 117%</p> |

