

**XVI REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL  
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE  
(Comisión del Artículo 16)**

**ACTA**

En la ciudad de Montevideo, República Oriental de Uruguay, en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre los días 24 y 26 de setiembre de 2014, se celebró la XVI Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16 del ATIT), con la presencia de representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Asimismo se contó con la presencia de una representante de la Aduana de México, en calidad de observadora.

La relación de los participantes se incluye como **Anexo I** de la presente Acta.

El Acto de Apertura contó con la presencia del Señor Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Dr. César Llona. En sus palabras de bienvenida, el Señor Subsecretario manifestó su satisfacción por la elección de la ALADI como sede de la XVI Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT, destacando que el ATIT es uno de los Acuerdos que ha facilitado en gran manera el comercio entre siete de los trece países miembros de la ALADI, al regular las operaciones de transporte terrestre tanto de carga como de pasajeros entre Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, lo que lo hace uno de los instrumentos integradores más importantes de la región, y que el mismo es soporte jurídico de dos modos claves para la economía de los países del Cono Sur: los transportes por carretera y por ferrocarril.

Asimismo, resaltó que su cobertura geográfica y modal es un objetivo perseguido por la Asociación y permitiría acompañar desde el punto de vista normativo a las iniciativas de infraestructura regionales. La salida de Venezuela de la CAN y en consecuencia de la cobertura de la norma andina de transporte, y su ingreso al MERCOSUR permite avizorar que países como Colombia o Ecuador pudieran sumarse en el futuro.

Por su parte la Lic. Verónica Miranda, del Departamento de Integración Física y Digital de la ALADI, sumándose a las palabras del Señor Subsecretario, invitó a las delegaciones presentes a elegir al Presidente y Relator de la Reunión.

A propuesta de la Delegación de Argentina, se designó como Presidente de la Reunión al Lic. Pablo Ortiz y como Relator al Ing. Javier Garagorry.

El Licenciado Pablo Ortiz agradeció la confianza dispensada por las demás delegaciones y les dio la bienvenida, haciendo referencia al intenso trabajo que se tendría por delante en la medida en que la Reunión de la Comisión del Artículo 16 tendría lugar los dos primeros días, para dar paso luego al desarrollo de la Reunión de

Expertos Gubernamentales sobre contrato de Transporte y Tránsito Aduanero Internacional de los países de la ALADI, convocada por la Secretaría General de dicha Asociación. Saludó asimismo a la representante de Aduanas de México, quien participó como observadora.

Seguidamente, se puso a consideración y se aprobó el Programa de Trabajo y el Temario Tentativo que había hecho circular la Secretaría General, los que se agregan como **Anexo II**, y se dio inicio a los trabajos. -

## TEMAS GENERALES

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

- Protocolo Adicional que recoge las modificaciones acordadas en la XII Reunión
- Protocolo Adicional que modifica el Anexo II sobre Aspectos Migratorios, acordado en la XIII Reunión
- Protocolo Adicional modificatorio del Art. 16 incorporando a la SG de la ALADI como Secretaría Técnica del Acuerdo, acordado en la XIII Reunión.

En relación a los tres proyectos de Protocolos que continúan pendientes de suscripción, la Secretaría General informó que cuenta con el visto bueno de parte de todos los países miembros a excepción de Bolivia y Perú, lo que consta como **Anexo III**.

Asimismo, transmitió que mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 150/14, cursó a través de las respectivas Representaciones ante la ALADI una nueva versión del proyecto de Protocolo mediante el cual se modifica el texto del Anexo II "Aspectos Migratorios", incluyendo un nuevo artículo (Artículo 6º), de conformidad con lo acordado por la Comisión en ocasión de su XV Reunión.

Con relación a dicho agregado, la delegación de Argentina manifestó que consultadas las autoridades de su país en esa materia, señalaron que ciertas exigencias en los procedimientos de verificación como el requerimiento de huellas digitales, hacen que resulte imposible adelantar tiempo mediante el envío previo de la lista de pasajeros y el empleo de medios informáticos, por lo que no estaría en condiciones de acompañar esa iniciativa.

Las delegaciones coincidieron en continuar la tramitación de la suscripción de los tres Protocolos tal como se venía realizando, es decir los proyectos que contaban con la aprobación de cinco países, (el Protocolo sobre Aspectos Migratorios sin el agregado del artículo 6º) y no elevar nuevos proyectos de Protocolos hasta que se finalicen dichos procesos.

En consecuencia, de momento no se elevarán propuestas de nuevos protocolos para concretar las modificaciones acordadas en la XV Reunión ni para las que pudieren consensuarse en la presente.

La presidencia saludó la presencia de la Delegación de Bolivia y felicitó al nuevo Director de Transporte de ese país, consultándolo sobre la posición respecto a la posible suscripción de los tres Protocolos. El Lic. Eddy Palacios agradeció el saludo e hizo referencia a los cambios operados en la estructura jerárquica del Vice Ministerio de Transportes. Asimismo, manifestó su conformidad con lo establecido en el proyecto de Protocolo que modifica el Art. 16 incorporando a la Secretaría General como Secretaría de la Comisión instituida por dicho Artículo y se comprometió a hacer llegar mediante nota a la Secretaría General, la posición de su país sobre los tres proyectos de Protocolos en un plazo de quince días.

## **2.- Informe de las gestiones realizadas por el Organismo Nacional Competente de Uruguay (Punto 10 del Acta de la XV Reunión)**

La Delegación de Uruguay hizo referencia a las acciones realizadas para cumplir con el compromiso que asumió en la XV Reunión, respecto al seguimiento de los procesos tendientes a la suscripción de los Protocolos Adicionales en trámite. En ese sentido, hizo mención a los contactos mantenidos desde entonces con los responsables de los diferentes países designados en aquella oportunidad, ratificando el estado de situación que se recoge en el numeral anterior, señalado por la Secretaría General de la ALADI.

A efectos de continuar cumpliendo esa tarea, la Delegación de Uruguay sugirió la actualización de la agenda de contactos.

La Delegación de Brasil sugirió que la Secretaría General de la ALADI analice posibles alternativas para resolver las dilatorias generadas en la aprobación de los protocolos, en particular eventuales mecanismos de aprobación tácita transcurridos determinados plazos.

Por su parte, la Delegación de Paraguay manifestó su preocupación por la continuación del estado de situación en esa materia y sugirió la posibilidad de intensificar los contactos en los máximos niveles de decisión, para procurar la aprobación de los protocolos por parte de los países que aún no lo han hecho.

La Delegación de Argentina destacó como muy favorable la presencia de la delegación de Bolivia en esta Reunión, a efectos de concluir el proceso en ese sentido.

## **3.- Regionalización del ATIT y su vinculación con la implementación del multimodalismo en la región.**

La Presidencia consultó a la Secretaría General sobre los resultados esperados de la Reunión de Expertos sobre Contrato de Transporte y Tránsito Aduanero Internacional de la ALADI, prevista para el 26 de setiembre, la forma en la que se originó la iniciativa y la mecánica de trabajo prevista.

La Secretaría General informó que el objetivo de la Reunión es analizar la viabilidad de avanzar hacia el multimodalismo en el ámbito de los países miembros, considerando como primer paso, la posibilidad de armonización de normas relativas al Tránsito Aduanero Internacional (TAI) y al Convenio sobre el Contrato de Transporte por Carretera, existentes en la región, con el fin de eliminar asimetrías y facilitar el comercio, dadas las similitudes del tratamiento de dichos temas en los distintos instrumentos que los regulan.

Para ello se abordaría el tema del Contrato de Transporte Carretero en la región, a los efectos de explorar posibilidades y consecuencias de armonización del "Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Porteador en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (CRT-C)" y lo que establece la Decisión 399 de la CAN que regula el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Asimismo, se abordaría el tema del Tránsito Aduanero Internacional (TAI), a los efectos de explorar posibilidades de armonización normativa en cuanto al TAI por carretera.

En ese sentido, agregó que en la oportunidad se someterían a consideración de las delegaciones los documentos oportunamente que se les encaminaran relacionados con los trabajos realizados en el marco del Grupo de Trabajo de Facilitación del Comercio: ALADI/SEC/di 2488, Informe sobre las normas vigentes de transporte multimodal en la región y actuales proyectos para su armonización y convergencia; ALADI/SEC/dt 534, Análisis comparativo de las normas subregionales sobre el contrato de transporte por carretera; y ALADI/SEC/dt 535, Análisis de las normas subregionales sobre el régimen de tránsito aduanero internacional y posibilidad de adoptar una norma regional sobre esta materia.

Finalmente señaló que se procurará que las delegaciones identifiquen aquellos elementos en los que entiendan se podría trabajar para alcanzar el multimodalismo en la región y propongan posibles líneas de acción para continuar trabajando en este sentido.

## TRANSPORTE POR CARRETERA

### **4.- Modificación del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones.**

A efectos de considerar las propuestas realizadas por las Delegaciones de Argentina (la cual figura como **Anexo IV**), Brasil y Chile en esta materia, se adoptó como metodología de trabajo, analizar las diferentes variantes sugeridas dentro de cada artículo.

Al contextualizar su propuesta, la Delegación de Argentina destacó que el Protocolo es el cuerpo normativo que rige entre los siete países y es el único elemento para tomar decisiones sobre sanciones de transportistas de pasajeros y de cargas, por lo que tiene que ser suficiente y claro para que no se generen dudas. Entre los principales aspectos de la misma, destacó que propone incorporar una sanción por no tener la inspección técnica obligatoria, eliminar lo referente a reincidencias por las

dificultades que presenta para su aplicación, agregar un capítulo sobre el proceso sumarial y el concepto de que la suspensión o cancelación de un permiso no debe quedar en manos de la autoridad que sancione sino del país de origen de la empresa.

La Delegación de Brasil, por su parte, manifestó su interés en realizar algunas sugerencias durante el análisis del articulado, aun cuando no las había formulado con la anticipación convenida.

La Delegación de Uruguay hizo referencia a los conflictos que se generan en aquellos casos en los que las infracciones establecidas en el Protocolo del ATIT no se asocian con obligaciones establecidas en ese cuerpo normativo y destacó su convicción en cuanto a la conveniencia de que exista esa correspondencia. Al respecto, a modo de aporte y contribución a la reflexión, y en la medida en que la complejidad del tema hacía previsible que su tratamiento no se agotara en esta reunión, distribuyó a las demás delegaciones un análisis de las infracciones contenidas en el texto del protocolo vigente, señalando en qué casos podría identificarse un artículo en el ATIT que establezca una obligación o conducta cuya transgresión se asocia a la infracción. El referido análisis se incorpora como **Anexo IX**.

La Delegación de Argentina coincidió en la importancia de la coherencia entre la sanción y el origen de la obligación, señalando que la propuesta de Uruguay requeriría un análisis en profundidad, a realizarse con tiempo, e intercambiando opiniones entre las diferentes delegaciones.

Por su parte la Delegación de Chile coincidió en la conveniencia en que exista esa correlación, señalando que ello podría llevar, en algunos casos, a agregar algunas normas al cuerpo del ATIT. En ese sentido, sugirió, al realizar el análisis artículo por artículo, observar aquellos casos en los que alguna infracción no tenga correlato.

#### Artículo 1º.-

- La Delegación de Brasil propuso agregar, al final del segundo párrafo del Artículo 1º "so pena de pérdida de eficacia de la actuación".

Luego de un amplio intercambio de ideas, no habiéndose obtenido consenso sobre la propuesta, se acordó mantener la actual redacción del artículo y que cada país comunique a la Secretaría General de la ALADI el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a efectos de que ésta circule esa información entre los demás Organismos de Aplicación para su difusión entre los transportistas habilitados.

Sin perjuicio de ello, la propuesta de Brasil se mantendrá en la agenda para la próxima Reunión.

#### Artículo 2º.-

- Con relación a la infracción prevista como grave en 3º.a.2 y 3º.b.2 "Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo con datos falsos", la Delegación de Brasil propuso su desdoblamiento, incorporando en el artículo 2º,

(2º.a.6. y 2º.b.5) como gravísima "Acreditar representante legal con datos falsos" y dejando en el artículo 3º (3º.a.2 y 3º.b.2) "Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal".

Las delegaciones coincidieron en realizar dicha modificación.

- La Delegación de Brasil propuso, asimismo, reclasificar la infracción por no poseer seguros vigentes, actualmente tipificada como gravísima, agregando asimismo el calificativo de válido.

La Delegación de Uruguay manifestó su acuerdo al respecto, mientras la de Bolivia señaló la posibilidad de verificar si el seguro está vigente, pero la dificultad de asegurarse de que es válido. Esto fue compartido por la Delegación de Paraguay, que planteó su preocupación por cuanto al exhibírsele el certificado, no puede saber si el transportista tiene la cobertura que dice el documento.

La Delegación de Brasil informó que la Agencia Nacional Transporte Terrestres (ANTT) accede a la base de datos de las empresas aseguradoras y verifica la vigencia del seguro. Ello a nivel interno, no obstante lo cual espera que en un futuro pueda tener acceso a la base de datos de seguros de los distintos países, a efectos de verificar si el transportador tiene la póliza y está válida.

No habiéndose registrado consenso sobre la propuesta, no se incorpora el cambio sugerido.

### Artículo 3º

- La Delegación de Brasil propuso eliminar la infracción identificada como 3º.b.3 (para transporte de carga) "Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor", argumentando que refiere a una cuestión exclusivamente aduanera.

Las delegaciones coincidieron en su eliminación.

- La Delegación de Brasil propuso eliminar la infracción identificada como 3º.a.4 y 3º.b.4 (común para transporte de cargas y de pasajeros) "Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente". Al respecto recordó que a efectos de eliminar las asimetrías que se generaban en la aplicación de esta sanción debió realizarse un acuerdo multilateral entre algunos países del MERCOSUR para que se aplicara la normativa nacional.

La Delegación de Argentina, sin dejar de reconocer los problemas a que hacía referencia la Delegación de Brasil, propuso mantenerla, por cuanto la derivación a aplicación de la normativa nacional hace que se pierda el objetivo del acuerdo, aunque sugirió tipificarla como leve.

La Delegación de Uruguay se pronunció a favor de eliminar esa infracción del Protocolo de Sanciones, dadas las características y consecuencias injustas que ha tenido. Argumentó que una sanción por exceso de peso no puede ser algo rígido, destacando que mientras que la sanción del ATIT penaliza de igual manera un exceso de 50 kg. como uno de 5000, el deterioro que puede generarse a la infraestructura vial

es muy distinto. En ese sentido agregó que la sanción no puede tipificarse de manera uniforme como leve o grave, sino que debe ser acorde al exceso.

La Delegación de Paraguay puso énfasis en la necesidad de diferenciar aquellos casos en los que se carga en exceso, superando el peso total admitido, de aquellos casos en los que no se carga en demasía pero el exceso se da en algún eje por el desplazamiento de la carga durante el trayecto. Hizo referencia, asimismo, al caso de los ómnibus que de fábrica en origen ya vienen con excesos.

La Delegación de Brasil insistió en que para hablar de excesos de peso, debe fijarse una referencia, es decir, precisar respecto a qué límite se está comparando. Al respecto señaló que existen límites en el MERCOSUR y en cada país, pero falta una referencia en el ámbito del ATIT para decir si un vehículo tiene exceso de peso, por lo que adelantó realizaría una propuesta considerando límites, tolerancias y gradualidad.

En ese sentido hizo entrega de una propuesta para que sea analizada por las delegaciones para la próxima Reunión, adelantando que la misma considera tres elementos: propone franjas de excesos; escalas graduales que penalizan en forma creciente, y tolerancias, con lo que entiende que se tendría una norma armónica que facilitaría todo el proceso de actuación y cobranza.

La referida propuesta se incorpora al Acta como **Anexo V**.

En cuanto a la definición sobre la permanencia o no de las infracciones identificadas como 3°.a.4 y 3°.b.4 se volverá a analizar el tema en la próxima Reunión.

- Las Delegaciones de Argentina y de Brasil propusieron incorporar la infracción "Ejecutar transporte de carga en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular" (ITV) y similar para pasajeros, aunque difiriendo en su tipificación entre media y grave.

La Delegación de Bolivia informó que en su país la ley de transporte interna está generando la infraestructura para crear la ITV. En ese sentido, para evitar problemas a sus operadores, propuso agregar al texto sugerido por las Delegaciones de Argentina y de Brasil, "de conformidad a las normas del país que otorgó el permiso originario".

Asimismo, la Delegación de Brasil, a efectos de tener en cuenta ciertos tratamientos acordados bilateralmente o en el ámbito del MERCOSUR (Resolución GMC 15/06) cuando se produce el vencimiento de la ITV, en tanto no se transporten productos peligrosos, sugirió agregar al final del texto de la nueva infracción propuesta, "sin perjuicio de lo establecido en los acuerdos vigentes". Luego de un intercambio de ideas, se acordó incluir como infracciones graves, en 3°.a.14 "Ejecutar transporte de pasajeros en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos vigentes" y en 3°.b.10 "Ejecutar transporte de carga en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos vigentes".

- La Delegación de Brasil propuso desdoblar la infracción que actualmente figura como 3°.a.10 "Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros en los puntos aprobados, sin motivos justificados" en una nueva 3°.a.10 "Negarse a embarcar o

desembarcar pasajeros en los puntos acordados, sin motivos justificados” y una nueva 3º.a.11 “Embarcar o desembarcar pasajeros en lugares no acordados, sin motivos justificados”.

Las delegaciones coincidieron en aprobar dicha modificación.

#### Artículo 4º

- La Delegación de Brasil propuso incluir como 4º.a.7, “Emprender un viaje con un vehículo en condiciones inadecuadas de higiene o dejar de higienizar las instalaciones sanitarias al inicio del viaje”.

La Delegación de Uruguay manifestó compartir la preocupación de Brasil, aunque señaló que de incluirse infracciones de este tenor, podría pensarse en muchas otras condiciones reglamentarias, por lo que se inclinó por no apoyar la iniciativa.

En el mismo sentido se pronunció la Delegación de Paraguay.

La Delegación de Argentina advirtió que dejar en manos de un fiscalizador determinar cuáles son las condiciones adecuadas o inadecuadas no resulta conveniente, debiéndose poner por escrito claramente en qué condiciones puede salir el vehículo y en qué condiciones no puede hacerlo.

La Delegación de Bolivia señaló que a su criterio, se trata de algo muy subjetivo.

Sobre el punto no se obtuvo consenso, por lo que la Delegación de Brasil retiró la propuesta.

- La Delegación de Brasil propuso incorporar como 4º.a.7 “Transportar equipaje fuera de los lugares adecuados”.

La Delegación de Uruguay insistió sobre las dificultades que se generan al incorporar artículos de ese tenor, por cuanto no existen en el ATIT las definiciones inequívocas por cuyo apartamiento se genera la infracción.

La Delegación de Bolivia sugirió no ingresar en temas tan específicos, mientras que la Delegación de Paraguay señaló que podría acompañar la propuesta aunque debería definirse, en el cuerpo del ATIT, cuáles serían esos lugares adecuados.

Por su parte, la Delegación de Argentina señaló que deberá estudiar más la propuesta.

En consecuencia, no habiéndose obtenido consenso, no se incorporó el nuevo numeral.

- La Delegación de Brasil propuso tipificar como grave la infracción prevista en 4º.b.2 “No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada”, actualmente considerada como de gravedad media.

La Delegación de Argentina señaló que desde el año 2003 viene proponiendo eliminar la exigencia de dicha cobertura, al entender que su contratación no es

responsabilidad del transportista sino del cargador, por lo que no comparte la propuesta de cambiar su tipificación a grave.

La Delegación de Paraguay manifestó su apoyo a la posición de Argentina y recordó que en una anterior reunión ya se había manifestado en igual sentido, por lo que se reafirma en su anterior postura, y sugirió profundizar el análisis, sosteniendo que a su juicio, si el cargador contrató el citado seguro, no debería exigírsele tal cosa a los transportistas.

La Delegación de Bolivia se pronunció en igual sentido.

A su turno, la Delegación de Uruguay sugirió no modificar el texto en esta instancia, pero manifestó su disposición a analizar el punto en profundidad.

En virtud de las posiciones antes referidas, no habiéndose obtenido consenso, la Delegación de Brasil retiró su propuesta, por lo que el texto se mantiene invariable.

#### Artículo 5º

- La Delegación de Argentina propuso agregar como 5º.a.7 y 5º.b.4 la infracción "No exhibir a bordo de la unidad el certificado de seguro obligatorio conforme a la normativa vigente". Ejemplificó al respecto, que esta infracción referiría al caso en que la empresa posee el seguro pero no lo exhibe al momento en el que se le solicita.

Luego de un amplio intercambio de ideas, las delegaciones acordaron agregar que se trata del documento original, optando asimismo por incluir, además de "exhibir", el verbo "portar". En consecuencia el texto acordado para los referidos numerales resultó ser: "No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado original de seguro obligatorio conforme a la normativa vigente".

- Las delegaciones coincidieron, asimismo, en agregar "o portar" luego de exhibir, en 5º.a.3 y 5.b.3 refiriendo a los documentos de porte obligatorio. En ese sentido, habiendo advertido que no existe en el cuerpo del ATIT una referencia explícita a cuáles serían esos documentos, acordaron seguir trabajando en la posibilidad de definir cuáles serían, en cada caso, dichos documentos.

- La Delegación de Argentina propuso agregar, como 5º.a.8 y 5º.b.5 la infracción "No exhibir a bordo de la unidad el comprobante de Revisión Técnica Obligatoria".

Luego del análisis de diferentes consideraciones, las delegaciones acordaron promover el siguiente texto: "No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado de Inspección Técnica Vehicular".

- La Delegación de Brasil propuso agregar como 5º.a.9 la infracción " Realizar transporte regular de pasajeros sin la emisión del billete".

Luego de un amplio intercambio de ideas no se registró consenso.

- La Delegación de Brasil sugirió asimismo incluir la infracción "Realizar transporte ocasional sin tener a todos los pasajeros registrados en la respectiva lista.", lo cual fue compartido por las demás delegaciones, por lo que se le incluyó en este artículo como 5º.a.9.

## Artículo 6º

A efectos del análisis de las diferentes propuestas de modificación vinculadas a este artículo, se tomó como punto de partida lo acordado en la XV Reunión respecto a la modificación de la parte inicial del mismo. En efecto, en dicha oportunidad las delegaciones acordaron promover una modificación del Artículo 6º con el siguiente texto:

"Artículo 6º Las sanciones son: multa, suspensión o revocación del permiso. Las multas se clasifican en leves, medias, graves y gravísimas.

Con carácter general las multas serán las siguientes:

Leve: U\$S 200

Media: U\$S 1000

Grave: U\$S 2000

Gravísima: U\$S 4000"

En el caso de transporte fronterizo, para aquellas infracciones factibles de aplicar, los valores serán:

"Leve: U\$S 100

Media: U\$S 250

Grave: U\$S 500

Gravísima: U\$S 1000"

- Las delegaciones realizaron un amplio intercambio de ideas respecto a la propuesta realizada por la Delegación argentina para este artículo, no habiéndose obtenido un consenso, en la medida en que fue concebida como algo integral, sobre la base de que quien puede suspender o cancelar el permiso de la empresa es el organismo que otorgó el permiso originario y no aquel del país donde se haya constatado la infracción.
- En cuanto al segundo párrafo: "Las sanciones se aplicarán a criterio de la autoridad tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y las circunstancias atenuantes que arroje el mérito de los antecedentes", las delegaciones acordaron su eliminación.
- En cuanto a la propuesta realizada por la Delegación de Chile en la XV Reunión tendiente a evitar la posibilidad de que se produjera una vulneración del principio sancionatorio conocido como "non bis in ídem" (no sancionar dos veces por el mismo hecho), las delegaciones acordaron agregar, al final de la actual redacción del artículo 6º, el texto " La autoridad deberá eximir de la sanción, a fin de evitar que se vulnere el principio del "non bis in ídem", cuando los hechos que hayan configurado una infracción den origen a una sanción aplicada por otra autoridad".

## Artículo 11º

- La Delegación de Chile realizó la justificación de su propuesta de complementación del artículo 11º presentada en la XV reunión, la que incluye el establecimiento de un plazo para hacer exigible el pago de las multas, la introducción de un sistema de suspensión y apremio y el establecimiento de un plazo de prescripción de la acción de cobro.

La Delegación de Paraguay informó que este punto está siendo estudiado por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la DINATRA, mientras que la de Uruguay señaló que debía realizar un análisis en profundidad para asegurarse de que no colide con principios jurídicos internos, por lo que no se encontraban en condiciones de apoyar la propuesta.

Por su parte la Delegación de Bolivia resaltó la complejidad del apremio, por cuanto en su país se encuentra regulado por el código penal y se entiende de otra forma, por lo que podría generar confusión. Agregó asimismo que respecto a la notificación, el plazo debería correr a partir de que se tiene conocimiento de los actos, por lo que en su caso debería incorporarse esa aclaración.

La Delegación de Brasil manifestó concordar en general con la propuesta agregando que también en el ATIT debería establecerse un plazo para que el organismo de aplicación notifique a las empresas.

La Delegación de Argentina manifestó no compartir el principio pues sostiene que es la autoridad que otorga el permiso originario la que puede aplicar la suspensión o revocación.

Conforme surge de lo reseñado, la propuesta no obtuvo consenso.

- Con relación a la propuesta realizada por la Delegación de Brasil respecto a incorporar un catálogo específico para sanciones aplicables al transporte fronterizo, se acordó que dicha Delegación realice una simplificación de la presentación, a efectos de facilitar su comprensión y disminuir las repeticiones de los elementos comunes con el régimen general.

Durante el intercambio de ideas al respecto, la Delegación de Argentina destacó la importancia de llegar a un texto claro, específico y ordenado para obtener algo integral en la materia y solicitó se justifiquen aquellos casos en los que se cambie la gravedad de las sanciones.

Por su parte, la Delegación de Uruguay puso énfasis en que las particularidades del transporte fronterizo en ciertos casos, puede llevar a dificultades en la aplicación de ciertas disposiciones del propio ATIT.

La Delegación de Chile coincidió en esa particularidad, señalando que en el marco de un Acuerdo de Alcance Parcial suscrito con Perú, en la actualidad se está analizando un proyecto sancionatorio específico.

La Delegación de Brasil se comprometió a realizar una propuesta en un plazo de 90 días y remitirla a la Secretaría General de la ALADI.

Como resumen de los resultados obtenidos sobre este tema, en **Anexo VI** se presenta, sobre el texto vigente completo del Protocolo, las distintas modificaciones acordadas.

## **5.- Propuestas pendientes de reuniones anteriores.**

### **5.1 Artículo 18**

Alcance del término "medidas" a que hace referencia dicho Artículo y pertinencia de incorporar una definición del mismo (Propuesta de Perú).

No encontrándose presente la delegación proponente se mantiene el tema en agenda.

### **5.2 Artículo 19**

Definición de los siguientes conceptos y su ubicación en el texto del Acuerdo:

- Subcontratación,
- Intercambio de Tracción,
- Pasaje o boleto de viaje,
- Frecuencia,
- Itinerario,
- Línea,
- Parada (reformulado),
- Sección,
- Servicios regulares de temporada turística, no permanente,
- Servicios regulares de temporada turística, permanentes,
- Terminal,
- Transporte de Pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado,
- Transporte Fronterizo de Cargas (Brasil propondrá una definición), y
- Transporte de Encomiendas (Perú propondrá una definición).

Luego de un amplio intercambio, las delegaciones consensuaron las definiciones de los siguientes conceptos:

**Pasaje o boleto de viaje:** documento que acredita el contrato de transporte con el pasajero de línea regular de larga distancia, que contenga como mínimo el nombre de la empresa, el origen- destino, nombre del pasajero, fecha y hora de viaje y precio.

**Frecuencia:** Cantidad de salidas en una determinada línea por sentido de circulación (ida y vuelta), en un período de tiempo determinado.

**Itinerario:** trayecto a utilizar en la ejecución de un servicio o una línea, que puede definirse mediante códigos de carreteras, nombres de localidades o puntos geográficos conocidos.

**Línea:** servicio regular de transporte colectivo de pasajeros ejecutado en una conexión de dos puntos terminales (origen-destino).

**Parada:** lugar de detención permitido a lo largo del itinerario, utilizado para asegurar en el curso del viaje y en el tiempo debido, la alimentación, el confort y el descanso de los pasajeros y la tripulación de los ómnibuses.

**Sección:** tramo del itinerario de una línea establecida, previsto para ascenso y descenso de pasajeros, con fraccionamiento del precio del pasaje.

**Servicio regular de temporada turística no permanente:** servicio especial autorizado por los Organismos Nacionales Competentes de aplicación, con fechas y plazos definidos de ocurrencia, que sirven para asegurar la oferta de transporte en períodos de alta demanda, para itinerarios no atendidos por servicios regulares de transporte internacional.

**Servicio regular de temporada turística permanente:** servicio especial autorizado por los Organismos Nacionales Competentes de aplicación, para un itinerario atendido por una línea habilitada, con fechas y plazos definidos de ocurrencia, para asegurar la oferta de transporte en períodos de alta demanda.

**Terminal:** infraestructura de uso público, debidamente habilitada, dotada de servicios y facilidades necesarias para el ascenso y descenso de pasajeros.

**Transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado:** servicio realizado con una lista cerrada pre confeccionada de pasajeros en un punto de origen, con un destino prefijado, no pudiendo variar al regreso del punto de destino la cantidad y nómina de pasajeros viajantes, salvo razones de fuerza mayor debidamente justificadas, no constituyendo servicio regular su permanente realización.

**Transporte fronterizo de pasajeros:** aquel realizado exclusivamente entre ciudades vecinas de frontera de países signatarios, con características específicas acordadas bilateralmente o multilateralmente.

Los puntos en los cuales no hubo acuerdo serán retomados para su análisis en la próxima reunión. Queda pendiente, asimismo, la definición respecto a la ubicación en el art. 19 o en un glosario de términos, conforme a lo acordado en la XV Reunión.

### **5.3 Incorporación de un nuevo Artículo a continuación del Artículo 21 (Propuesta de Argentina).**

La propuesta fue retirada.

### **5.4 Inclusión de la expresión "y transporte" al final del numeral 3 al Artículo 24 (Propuesta de Brasil).**

El tema se mantiene en agenda para su consideración en próximas reuniones.

### **5.5 Artículo 27 Permisos Ocasionales (Propuesta de Chile).**

Las delegaciones intercambiaron sus pareceres respecto a la propuesta realizada por la Delegación de Chile y avanzaron respecto al logro de una redacción que pudiera resultar satisfactoria para todas, no obstante lo cual no pudo lograrse consenso.

## **TRANSPORTE FERROVIARIO**

### **6. Actualización del Capítulo Ferroviario.**

El plenario recibió el informe producido por la Comisión que se abocó al análisis del tema ferroviario. El mismo se incluye como **Anexo VII**.

## **ASUNTOS ADUANEROS**

### **7. Tratamiento de temas pendientes.**

La Delegada de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay que participó en la Comisión de Asuntos Aduaneros, Esc. Laura Dighiero presentó el informe al plenario. El mismo se adjunta al Acta como **Anexo VIII**.

Destacó que resulta imprescindible que se pronuncien sobre el texto los países que faltan (Perú y Bolivia) y sugirió que a través de la Secretaría General de la ALADI se les remita el Acta y se habilite a hacer una videoconferencia que permita reunir a los delegados aduaneros de los siete países, de modo que para una próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 pueda firmarse el proyecto de protocolo en esta materia.

Finalmente refirió que las modificaciones sugeridas se recogen en anexo de la referida Acta en los idiomas español y portugués.

La Delegación de Argentina felicitó a los representantes de las Aduanas por el intenso trabajo realizado.

La Delegación de Bolivia presentó sus disculpas del caso por no haber podido participar con representantes de la Aduana de su país, y se comprometió a remitir a la brevedad los comentarios sobre el informe realizado por la Comisión de Asuntos Aduaneros en esta oportunidad.

El plenario acordó la realización de la videoconferencia planteada y solicitó el apoyo de la Secretaría General de la ALADI para llevarla adelante, así como para hacerle llegar la documentación a la Delegación de Perú y solicitarle la designación de un contacto para ser convocado.

## SEGUROS

### **8. Consideración de la propuesta realizada por Brasil sobre actualización de valores mínimos de cobertura, que figura en el punto 6 del Acta de la XV Reunión.**

La Delegación de Brasil solicitó a las Delegaciones de Bolivia y Paraguay el análisis de la propuesta sobre actualización de los valores mínimos de cobertura a que refiere el Anexo III del ATIT, a efectos de que en el plazo más breve posible puedan implantarse en el este ámbito.

La Delegación de Paraguay manifestó que conforme a lo señalado en el punto 6 del Acta de la XV Reunión, comunicó formalmente a su Cancillería su postura favorable a la propuesta planteada por Brasil, por lo que el tema se encuentra a instancias de la Representación Permanente de Paraguay ante la ALADI.

### **9. Evaluación de la posibilidad de aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países signatarios del ATIT (Propuesta del Perú), con la presencia de un especialista en seguros integrando cada delegación, de acuerdo a lo establecido en el punto 7 del Acta de la XV Reunión.**

No encontrándose presente la Delegación proponente, se mantiene el tema en agenda para su consideración en la próxima Reunión.

## ASPECTOS MIGRATORIOS

### **10. Protocolo Adicional en trámite.**

Conforme a lo señalado al inicio del punto 1 sobre el estado de situación de los protocolos en trámite, finalmente no se logró consenso para llevar adelante la propuesta de agregado de un artículo 6º realizada por la Delegación de Chile y analizada en la XV Reunión.

## OTROS TEMAS

### **11. Evaluación de la conveniencia de contar con un mecanismo de solución de controversias para el ATIT (Propuesta de Perú).**

No encontrándose presente la Delegación de Perú, que había sido invitada a realizar una propuesta formal al respecto, el tema se mantiene en agenda para su consideración en la próxima reunión.

Sin perjuicio de ello, la Delegación de Argentina, con la convicción de la conveniencia de contar con instrumento de esa naturaleza, propuso se encomiende a la Secretaría General de la ALADI que recopile información sobre los mecanismos de solución de controversias existentes en otros ámbitos, para su consideración como antecedente.

Al respecto, la Secretaría General de la ALADI adelantó que las instancias contempladas en los mecanismos de Solución de Controversias de los Acuerdos de la ALADI son o bien Grupos de Expertos o bien Tribunal Arbitral, observándose una tendencia hacia esta última modalidad.

## **12. Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del ATIT (Comisión del Art. 16).**

La Presidencia de la Reunión hizo mención al proyecto de Protocolo Adicional en trámite por el que se modifica el Artículo 16 del ATIT, estableciendo que la Secretaría de la Comisión de Seguimiento del mismo será ejercida por la Secretaría General de la ALADI y que la referida Comisión adoptará su propio Reglamento.

La Delegación de Bolivia reiteró lo señalado al inicio de la reunión en el sentido que está de acuerdo con la suscripción de dicho Protocolo y así se lo harán saber formalmente a la Secretaría General de la ALADI.

## **13. Participación como observadora, de una representante de la Dirección General de Aduanas de Ciudad de México.**

La Reunión de la Comisión contó con la presencia, como observadora, de la Sra. Esther Millán Cortés, Subadministradora de Normatividad Aduanera de la Administración General de Aduanas de Ciudad de México, quien participó en la Reunión a los efectos de tomar contacto con el proceso de modificación de la normativa aduanera en Uruguay y presenciar los trabajos que ha venido realizando la Comisión de Asuntos Aduaneros. Se aprovechó la oportunidad para consultarla sobre los principales aspectos de la temática en su país.

Al respecto señaló que recientemente en México se produjo una reforma en la normativa de rango legal, la cual se está reglamentando, siendo su objetivo buscar el libre tránsito y que el trámite sea expedito. Destacó la problemática respecto al control y la interacción con otras autoridades.

Consultada respecto a la operativa del transporte internacional por carretera de México con los Estados Unidos, señaló que los choferes mexicanos no ingresan a los Estados Unidos ni viceversa y que los semirremolques son cruzados de un lado al otro de la frontera por medio de pequeños tractores.

## **14. Planteo de la Delegación de Bolivia.**

La Delegación de Bolivia puso en conocimiento de las demás delegaciones que la Representación Permanente de Bolivia ante ALADI ha iniciado el mecanismo previsto en la Resolución 114 del Comité de Representantes, con el fin de plantear el incumplimiento de Chile al artículo 15º del ATIT, a los efectos previstos por el artículo 35 letra m) del Tratado de Montevideo de 1980.

En este sentido la Delegación de Bolivia reiteró a la Delegación de Chile que el Artículo VI del Tratado de Paz y Amistad de 1904 reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, "el más amplio y libre derecho de tránsito comercial" y dispone que este propósito se asegurará mediante "actos especiales" convenidos por las Partes. La aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre al transporte boliviano es incompatible con el Artículo 15 de este instrumento, al establecer este artículo una primacía a las facilidades sobre libre tránsito que se hubiesen concedido anteriormente los signatarios del Acuerdo.

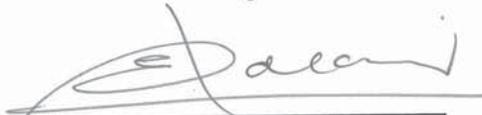
Al respecto la Delegación de Chile señaló que a juicio de su país no existe tal incumplimiento y que su actuación se ha ajustado estrictamente a lo dispuesto en ambos instrumentos internacionales. En este mismo sentido, manifestó que dio cumplimiento en tiempo y forma al procedimiento de consulta iniciado por Bolivia.

Culminada la consideración de los temas propuestos, las delegaciones manifestaron su satisfacción por los avances logrados y coincidieron en reiterar su agradecimiento a la Secretaría General de la ALADI por la hospitalidad y el apoyo brindado para el desarrollo de la XVI Reunión, luego de lo cual procedieron a suscribir ocho ejemplares originales de la presente Acta.



---

Por Argentina



---

Por Bolivia



---

Por Brasil



---

Por Chile



---

Por Paraguay



---

Por Uruguay



**ANEXO I**

**LISTA DE PARTICIPANTES**



## ANEXO I

### LISTA DE PARTICIPANTES

#### DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

##### Jefe de la Delegación

CUENCE, Antonio Raúl  
rcuence@transporte.gob.ar

Asesor Internacional  
Subsecretaría de Transporte Automotor

##### Delegados

CÁCERES, Manuel Carlos  
mcaceres@cnrt.gob.ar

Gerente de Asuntos Jurídicos  
Comisión Nacional de Regulación del  
Transporte

VALCARCE CHILLÓN, Armando  
avalcarce@cnrt.gob.ar

Gerente Control Permisos  
Comisión Nacional de Regulación del  
Transporte

MANGIAROTTI, Andrés Horacio  
mgt@mrecic.gov.ar

Ministro, Ministerio de Relaciones Exteriores

LALLI, Carolina  
clalli@afip.gob.ar

Jefe División Técnica de Importación  
AFIP – DGA (Aduana)

##### Observadores

MININNI, Juan José  
fadeeac@fadeeac.org.com

Director Departamento Transporte  
Internacional - FADEEAC

#### DELEGACIÓN DEL ESTADO PLURINACIONAL DE BOLIVIA

##### Jefe de la Delegación

PALACIOS VILLARROEL, Eddy  
epalacios@oopp.gob.bo

Director General de Transporte Terrestre,  
Fluvial y Lacustre  
Viceministerio de Transportes

##### Delegados

MUNGUÍA ROMERO, Álvaro Rodrigo  
amunguia@oopp.gob.bo

Jefe Unidad de Servicio a Operadores  
Viceministerio de Transportes

VALDEZ GOYTIA, José Martín  
jomavaldez@gmail.com

Viceministerio Comercio Exterior e  
Integración  
Ministerio de Relaciones Exteriores

## DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

### Jefe de la Delegación

OFUGI, Noboru  
noboru.ofugi@antt.gov.br

Agencia Nacional Transporte Terrestres  
ANTT

### Delegados

RODRIGUES HADDAD, Sonia  
sonia.haddad@antt.gov.br

Superintendente de Servicios de  
Pasajeros- ANTT

LIMA DAS NEVES, Marcos Antonio  
marcos.neves@antt.gov.br

Coordinador Transporte Internacional-  
ANTT

VINAUD PRADO, Marcelo  
marcelo.prado@antt.gov.br

Superintendente de Servicios de Carga  
ANTT

PAULINO ARAUJO COUTO, Anderson  
anderson.couto@antt.gov.br

Gerente de Transporte de Pasajeros  
ANTT

BOTELHO, Adriano  
adriano.botelho@itamaraty.gov.br

Segundo Secretario  
Delegación Permanente de Brasil ante la  
ALADI y el MERCOSUR

DA SILVA BRAYNER FILHO, Darío  
dario.silva-filho@receita.fazenda.gov.br

Agregado Tributario y Aduanero  
Embajada de Brasil

### Observadores

MUNDSTOCK BOGER, Guilherme  
executivo@abti.org.br

Ejecutivo – ABTI

RODRIGUES FREITAS, Neival  
neival@fenseg.org.br

Director Ejecutivo – FENSEG

DE ALMEIDA, José Carlos  
jcalmeida@brturbo.com.br

Consultor Técnico – FENSEG

MOSCARDINI, Luiz Carlos  
lcm@magnacorretoradeseguros.com.br

Socio Gerente – MAGNA SEGUROS

ROTONDO, Sonia  
internacional@ntc.org.br

Directora Ejecutiva Transporte  
Internacional – NTC Logística

CARAMORI, Selvino  
selvino@reunidas.com.br

Director – REUNIDAS S.A.

VINICIUS, Marins  
vinicius@reunidas.com.br

Agregado Relaciones Institucionales  
REUNIDAS S.A.

DORENI, Caramori  
doreni@jmt.com.br

Procurador  
Viacao Ouro e Prote e Planalto  
Transportes

## DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Jefe de Delegación  
ORTIZ MENDEZ, Pablo  
pablo.ortiz@mtt.gob.cl

Jefe de Departamento de Asuntos  
Internacionales  
Subsecretaría de Transportes

Delegados  
ARRIAZA LOEB, Alejandra  
aarriaza@aduana.cl

Subdirectora Técnica – Aduanas

CORTEZ ABARZUA, Carolina  
ccortez@minrel.gov.cl

Profesional Geógrafo - DIFROL  
Ministerio de Relaciones Exteriores

CHAPARRO CAVADA, Alex  
achaparro@echileuy.com.uy

Representante Alterno  
Representación Permanente de Chile  
ante la ALADI

## DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY

Jefe de Delegación  
GONZÁLEZ VERNAZZA, José Luis  
jlgonzalez@dinatran.gov.py

Director General de Fiscalización y Control  
DINATRAN

Delegados  
AMARILLA PÁEZ, Sergio Eloy  
asinterna@dinatran.gov.py

Director de Relaciones y Negociaciones  
Internacionales  
DINATRAN

RIVAS PANIAGUA, Carlos Alberto  
carivas@dinatran.gov.py

Director de Transporte de Pasajeros  
DINATRAN

ALFONZO CATTONAR, Víctor  
vcattonar@dinatran.gov.py

Asesor Técnico  
DINATRAN

SOSA LARROSA, Luis Andrés  
lsosa@mre.gov.py

Consejero  
Dirección de Integración Física y  
Transporte Internacional  
Ministerio de Relaciones Exteriores

VILLALBA, Pedro  
mercoaladi@gmail.com

Consejero  
Representación Permanente del Paraguay  
ante la ALADI

SEGALES ROMERO, Juan Enrique

Asesor Técnico del Viceministro  
Viceministerio de Transporte  
Ministerio de Obras Públicas y  
Comunicaciones

GEORGI SAMARAN, Carlos  
carlosgeorgisamaran@gmail.com

Director de Asuntos Internacionales  
Viceministerio de Transporte  
Ministerio de Obras Públicas y  
Comunicaciones

PAREDES FARIÑA, Enrique Manuel  
eparedes@aduana.gov.py

Jefe del Departamento de Integración  
Regional – Aduana

FUSTAGNO, Ricardo Antonio  
capatit@tigo.com.py

Presidente  
Cámara Paraguaya de Transporte  
Internacional Terrestre - CAPATIT

HUESPE PIN, Julio César  
julio@aravera.net

Director – CAPATIT

MODICA LUCENTE, Mario Vicente  
mvmodica@gmail.com

Representante de la Asociación  
Paraguaya de Compañías de Seguros

#### DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

##### Jefe de Delegación:

MARTÍN, Felipe  
felipe.martin@dnt.gub.uy

Director Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

##### Delegados

MAUAD, Magali  
magali.mauad@mtop.gub.uy

Directora Nacional de Transporte  
Ferroviario  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

GARCIA, Flavia  
garciaf@mtop.gub.uy

Directora General de Transporte Carretero  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

LARRAMENDI ROMAN, José Luis  
jose.larramendi@dnt.gub.uy

Asesor  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

RODRÍGUEZ DENIS, Mario  
mario.rodriguez@dnt.gub.uy

Director División Interior  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

GARAGORRY, Javier  
javier.garagorry@dnt.gub.uy

Asesor Técnico  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

FOLLE MUÑOZ, Carlos  
carlos.folle@dnt.gub.uy

Director División Pasajeros  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

VIDAL FREIRE, María  
maria.vidal@dnt.gub.uy

Jefe Departamento de Servicios Regulares  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

DEARMAS MUÑOZ, Liliana  
liliana.dearmas@dnt.gub.uy

Asesor  
Dirección Nacional de Transporte  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

PALACIOS PASSANO, Santiago  
sapal@adinet.com.uy

Asesor  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

KIRCHMANN, Axel  
axel.dirchmann@mtop.gub.uy

Asesor  
Dirección de Transporte Ferroviario  
Ministerio de Transporte y Obras Públicas

DIGHIERO, Laura  
ldighiero@aduanas.gub.uy

Asesor Relaciones Internacionales  
Dirección Nacional de Aduanas

PÉREZ TOLEDO, Mayra  
mayra.perez@aduanas.gub.uy

Prof. Lic. Relaciones Internacionales  
Dirección Nacional de Aduanas

RODRÍGUEZ ALONSO, Ricardo  
ralonso62@hotmail.com

Oficial Ayudante  
Dirección Nacional de Migración

Observadores:

VICTTORICA, Augusto E.  
aevictorica@hotmail.com

Presidente del Directorio  
ANETRA

LURASCHI, Néstor  
sec.ejec@anetra.com.uy

Secretario Ejecutivo  
ANETRA

BORZACCONI SINACORE, Mauro  
administracion@catidu.com.uy

Presidente  
CATIDU

LANDA, Gastón  
gerencia@catidu.com.uy

Gerente  
CATIDU

COMAS AROCENA, Nicanor  
nicanor@comas.com.uy

Consejero  
CATIDU

SILVA, Fredy  
fsilva@cita.com.uy

Gerencia Comercial  
Cita S.A.

GONZÁLEZ GAGLIARO, Tomás  
grupo12@adinet.com.uy

Asesor  
Grupo 12 Uruguay

BOERR GUERRA, Maximiliano  
maxi.boerr@gmail.com

Director  
Empresa General Artigas - EGA

ALLOSIA NOCERA, Marcos  
ratonperez90@hotmail.com

Gerente  
Empresa General Artigas – EGA

BRUSCO, María Eugenia  
mbrusco@bse.com.uy

Supervisor  
Banco de Seguros del Estado

#### PAÍSES OBSERVADORES:

##### MÉXICO

MILLÁN CORTÉS, Esther  
esther.millan@sat.gob.mx

Subadministradora de Normatividad  
Aduanera  
SAT – Administración General de  
Aduanas

DELEGACIÓN DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA  
ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN - ALADI  
sgaladi@aladi.org

LLONA, César  
MIRANDA, Verónica  
BARONE, Sabina  
CORREA, Analía  
PINTOS, Patricia

Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio  
Técnica del Departamento de Integración Física y Digital  
Técnica del Departamento de Integración Física y Digital  
Técnica del Departamento de Acuerdos y Negociaciones  
Asistente de Subsecretaría

**ANEXO II**

**PROGRAMA DE TRABAJO Y TEMARIO**



## ANEXO II

### **XVI REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT**

**Y**

### **REUNIÓN DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES SOBRE EL CONTRATO DE TRANSPORTE CARRETERO Y TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL DE LOS PAÍSES MIEMBROS DE LA ALADI**

24 al 26 de setiembre de 2014 - Sede de la ALADI  
Montevideo – Uruguay

#### Programa

##### **Miércoles 24 de setiembre**

- 9.30 Inscripción de participantes
- 10.00 Acto de Apertura de la XVI Reunión de la Comisión del Artículo 16 del Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT
  - Secretario General de la ALADI, Lic. Carlos Alvarez
- 10.30 Inicio de la Reunión:
  - Designación del Presidente y del Relator
  - Consideración y aprobación de la Agenda
  - Discusión sobre la metodología de trabajo
- 13.00 Almuerzo libre
- 15.00 Continuación de la Reunión
- 18.30 Fin de la jornada de trabajo

##### **Jueves 25 de setiembre**

- 9.00 Inicio de los trabajos
- 11.00 Coffee Break
- 13.00 Almuerzo libre
- 15.00 Discusión del Acta Final y documentos elaborados en la Reunión
- 18.30 Firma del Acta y documentos correspondientes

##### **Viernes 26 de setiembre**

- 9.00 Inicio de la Reunión de Expertos Gubernamentales sobre el Contrato de Transporte Carretero y Tránsito Aduanero Internacional de los países miembros de la ALADI – Presentación por parte de la Secretaría General de la ALADI
- 9:30 Sesión de trabajo
- 11.00 Coffee Break
- 11:15 Sesión de trabajo
- 13.00 Almuerzo libre
- 15.00 Continuación de la Reunión
- 17:00 Conclusiones y Recomendaciones



## XVI REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

24 al 26 de setiembre de 2014, Sede de la ALADI

### TEMARIO

#### TEMAS GENERALES

1. Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el estado de situación de la suscripción de protocolos adicionales en trámite.
  - Protocolo Adicional que recoge las modificaciones acordadas en la XII Reunión.
  - Protocolo Adicional que modifica el Anexo II sobre Asuntos Migratorios acordado en la XIII Reunión.
  - Protocolo Adicional modificatorio del Art. 16 incorporando a la SG de la ALADI como Secretaría Técnica del Acuerdo, acordado en la XIII Reunión.
2. Informe de las gestiones realizadas por el Organismo Nacional Competente de Uruguay ( Punto 10 del Acta de la XV Reunión)
3. Regionalización del ATIT y su vinculación con la implementación del multimodalismo en la región.

Se sugiere continuar trabajando para que países no signatarios del ATIT se adhieran al mismo, de manera de facilitar el acceso al mercado de las cargas movilizadas por carretera y ferrocarril y asimismo, para avanzar en la elaboración de un acuerdo regional de transporte multimodal, modalidad cuyo desarrollo depende en gran medida de la unificación de las normativas unimodales sobre acceso al mercado, contrato de transporte, tránsito aduanero internacional y aspectos técnicos, entre otros.

#### TRANSPORTE POR CARRETERA

4. Modificación del Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones (Propuesta de Argentina)

Sobre este tema está pendiente también la propuesta de Chile de agregados a los Artículos 6 (Sanciones) y 11(Pago de multas).

*Agregar, a continuación del punto final del inciso segundo del Artículo 6°, la siguiente frase: "Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad podrá eximir o rebajar prudencialmente la sanción, cuando los hechos que hayan configurado una infracción den origen a una sanción aplicada por otra autoridad".*

*a) Agregar la siguiente frase en el inciso primero, cambiando el punto final por una coma: "dentro de un plazo máximo de treinta días a contar de la fecha en que no existan recursos pendientes que deducir en contra de su imposición."*

*b) Agregar el siguiente inciso segundo: "Transcurrido el plazo de treinta días, que menciona el inciso anterior, sin que se hubiere acreditado el pago de la multa, la autoridad competente, podrá decretar por vía de sustitución y apremio una medida*

de suspensión del permiso de la empresa sancionada, hasta por un año. La aplicación de esta medida no podrá dejarse sin efecto sino por orden de la misma autoridad competente que la dictó o por el pago de la multa." Y

c) Agregar el siguiente inciso tercero: "La aplicación de la medida mencionada en el inciso anterior, no impide el ejercicio de la acción de cobro por parte de la autoridad competente, la que en todo caso deberá ejercerse dentro de un plazo de tres años contados desde la fecha en que no existan recursos pendientes que deducir en contra de la imposición de la multa".

## 5. Propuestas pendientes de reuniones anteriores.

5.1. **Artículo 18:** Alcance del término "medidas" a que hace referencia dicho Artículo y pertinencia de incorporar una definición del mismo. (Propuesta de Perú).

5.2. **Artículo 19:** Definición de los siguientes conceptos y su ubicación en el texto del Acuerdo:

- Subcontratación,
- Intercambio de Tracción,
- Pasaje o boleto de viaje,
- Frecuencia,
- Itinerario,
- Línea,
- Parada (reformulado),
- Sección,
- Servicios regulares de temporada turística, no permanente,
- Servicios regulares de temporada turística, permanentes,
- Terminal,
- Transporte de Pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado,
- Transporte Fronterizo de Cargas (Brasil propondrá una definición), y
- Transporte de Encomiendas (Perú propondrá una definición).

5.3. **Incorporación de un nuevo Artículo a continuación del Artículo 21** (Propuesta de Argentina).

*"Artículo 21 bis.- No serán de aplicación al transporte internacional por carretera, las legislaciones locales (municipales o estatales) que incidan en el mismo".*

El objetivo de la propuesta es establecer una primacía de la legislación internacional por sobre las normas jurídicas locales, evitando superposición de jurisdicciones y normativas.

5.4. **Inclusión de la expresión "y transporte" al final del numeral 3 al Artículo 24** (Propuesta de Brasil).

En la XV Reunión se acordó preparar para la XVI Reunión de la Comisión, un documento que sintetice las funciones y el rol que entienden debería cumplir el representante legal. En esa oportunidad, la Secretaría General repartió el

documento ALADI/SEC/di 2346 "La figura del representante legal comercial en los países partes del ATIT".

#### 5.5. **Artículo 27 Permisos Ocasionales** (Propuesta de Chile).

Agregar al texto del Artículo la conjunción "y" seguida de la siguiente frase: "será obligatoria la designación de un representante con su nombre completo y domicilio, en el país de destino, para el solo efecto de que el organismo de aplicación u otra autoridad administrativa de país transitado, efectúe válidamente las notificaciones, en caso de configurarse una infracción o de aplicarse una sanción a la empresa autorizada en forma ocasional, en conformidad a lo dispuesto en el Protocolo de Infracciones y Sanciones".

#### 5.6. **Inclusión de un nuevo artículo en el cuerpo del ATIT** (Propuesta de Argentina).

El objetivo de esta propuesta es 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.

Argentina analizaría la posibilidad de reformular su propuesta inicial.

### **TRANSPORTE FERROVIARIO**

6. Actualización del Capítulo Ferroviario. Presentación de la propuesta que derive del tratamiento del Informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios que figura como Anexo IV del Acta de la XIV Reunión, en reunión previa el día anterior a la XVI Reunión, de acuerdo a lo establecido en el punto 4 del Acta de la XV Reunión.

### **ASUNTOS ADUANEROS**

7. Tratamiento de temas pendientes que figuran en el Anexo IV del Acta de la XV Reunión.

### **SEGUROS**

8. Consideración de la propuesta realizada por Brasil sobre actualización de valores mínimos de cobertura, que figura en el punto 6 del Acta de la XV Reunión.
9. Evaluación de la posibilidad de aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países signatarios del ATIT (Propuesta del Perú), con la presencia de un especialista en seguros integrando cada delegación, de acuerdo a lo establecido en el punto 7 del Acta de la XV Reunión.

## ASUNTOS MIGRATORIOS

10. Protocolo Adicional en trámite e incorporación del Art. 6to de acuerdo a lo establecido en punto 8 de la pasada reunión (Propuesta de Chile).

## OTROS TEMAS

11. Evaluación de la Conveniencia de contar con un mecanismo de solución de controversias para el ATIT (Propuesta de Perú). Sobre este punto se invitó a la Delegación del Perú a presentar en la XVI Reunión una propuesta formal con la antelación acordada.
  12. Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del ATIT (Comisión del Art. 16):
-

**ANEXO III**

**SITUACIÓN DE LOS PROYECTOS DE PROTOCOLOS PENDIENTES**



### ANEXO III

## ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT (ALADI/AAP/A14TM/N°3)

### PROYECTOS DE PROTOCOLOS ADICIONALES - ESTADO DE SITUACIÓN

Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT	Nota	Conformidad	Pendiente de conformidad
1. Introduce cambios al Acuerdo puestos por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de Noviembre y 1° de Diciembre de 2010	ALADI/SUBSE-LC- 236/12 del 04/10/2012	Argentina Brasil Chile Paraguay Uruguay	Bolivia, Perú.
2. Sustituye el Anexo II "Aspectos Migratorios" del Acuerdo	ALADI/SG-416/11 de 04/10/2011	Argentina Brasil Chile Paraguay Uruguay	Bolivia Perú
3. Modifica el Artículo N° 16 del Acuerdo incorporando a la Secretaría General de la ALADI como Secretaría de la Comisión instituida por dicho Artículo.	ALADI/SUBSE-LC- 237/12 del 04/10/2012	Argentina Brasil Chile Paraguay Uruguay	Bolivia Perú

Los proyectos de Protocolos Adicionales al Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre – ATIT (ALADI/AAP/A14TM/N°3), que actualmente se encuentran en trámite de suscripción son tres:

1. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT propuesto por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de Noviembre y 1° de Diciembre de 2010, que revisa en su totalidad el Acuerdo, modificando el Artículo 4 numeral 1; Artículo 7; Artículo 9; Artículo 19; Artículo 22: numerales 4 y 5; Artículo 24; Artículo 25; Artículo 26: numeral 2 de la versión en portugués; Artículo 29; Artículo 30; Artículo 31; Artículo 35; Artículo 58; Artículo 13 del Anexo "Asuntos Aduaneros"; Apéndice 1; Apéndice 2; Apéndice 4; Apéndice 5; y Apéndice 6.
2. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que elimina los Artículos 2 a 10 del Anexo II "Aspectos Migratorios" del Acuerdo que refieren a la Libreta de Tripulante Terrestre y el Apéndice correspondiente, por cuanto la misma no ha sido implementada hasta el presente y no se encuentra entre los documentos de viaje a que refiere la Decisión CMC N° 18/08 del MERCOSUR; y
3. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que modifica el Artículo N° 16 del Acuerdo incorporando a la Secretaría General de la ALADI como Secretaría de la Comisión instituida por dicho Artículo.

**1. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT propuesto por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de Noviembre y 1º de Diciembre de 2010, que revisa en su totalidad el Acuerdo, modificando el Artículo 4 numeral 1; Artículo 7; Artículo 9; Artículo 19; Artículo 22: numerales 4 y 5; Artículo 24; Artículo 25; Artículo 26: numeral 2 de la versión en portugués; Artículo 29; Artículo 30; Artículo 31; Artículo 35; Artículo 58; Artículo 13 del Anexo “Asuntos Aduaneros”; Apéndice 1; Apéndice 2; Apéndice 4; Apéndice 5; y Apéndice 6.**

- i. Por Nota ALADI/SUBSE-LC- 236/12 del 04/10/2012, se envió el texto del proyecto de Protocolo en ambos idiomas, tal como quedaría para su suscripción, con modificaciones de índole formal, solicitadas por la Representación de Brasil mediante Nota 138 de fecha 25/09/2012, realizadas a la versión del proyecto que fuera enviada mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 076/11 del 29/03/2011 y que ya contaba con el visto bueno de Argentina, Chile y Uruguay.
- ii. Se reiteró el mencionado proyecto mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 017/13 del 06/02/2013 informando sobre el estado de situación del trámite de protocolización correspondiente.
- iii. Mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 075/13 del 15/05/2013 se envió nuevo informe sobre el estado de situación del proyecto de Protocolo Adicional de referencia.
- iv. Hasta el momento se cuenta con el visto bueno de Argentina, Chile, Brasil Paraguay y Uruguay a dicha versión.
- v. Se aguarda visto bueno de los países que aún no han expresado su conformidad para suscribir el mismo, es decir, **Bolivia y Perú.**

**2. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que sustituye el Anexo II “Aspectos Migratorios” del Acuerdo que refieren a la Libreta de Tripulante Terrestre y el Apéndice correspondiente, por cuanto la misma no ha sido implementada hasta el presente y no se encuentra entre los documentos de viaje a que refiere la Decisión CMC N° 18/08 del MERCOSUR**

- i. Enviado a los países signatarios del ATIT para su consideración, mediante Nota ALADI/SG-416/11 de 04/10/2011.
- ii. Se reiteró mencionado proyecto mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 017/13 del 06/02/2013 informando sobre el estado de situación del trámite de protocolización correspondiente.
- iii. Mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 075/13 del 15/05/2013 se envió nuevo informe sobre el estado de situación del proyecto de Protocolo Adicional de referencia.
- iv. Cuenta con el visto bueno de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.
- v. Se requiere conformidad de **Bolivia y Perú.**

**3. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que modifica el Artículo N° 16 del Acuerdo, incorporando a la Secretaría General de la ALADI como Secretaría de la Comisión instituida por dicho Artículo.**

- i. Por Nota ALADI/SUBSE-LC- 237/12 del 04/10/2012 se envió el texto del proyecto de Protocolo en ambos idiomas, tal como quedaría para su suscripción, con modificaciones de índole formal, solicitadas por la Representación de Brasil mediante Nota 139 de fecha 25/09/2012, realizadas a la versión del proyecto que fuera enviada mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 418/11 del 04/10/2011 y que ya contaba con el visto bueno de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay.
- ii. Se reiteró mencionado proyecto mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 017/13 del 06/02/2013 informando sobre el estado de situación del trámite de protocolización correspondiente.
- iii. Mediante Nota ALADI/SUBSE-LC 075/13 del 15/05/2013 se envió nuevo informe sobre el estado de situación del proyecto de Protocolo Adicional de referencia.
- iv. Hasta el momento se cuenta con el visto bueno de Argentina, Brasil, Chile Paraguay y Uruguay a dicha versión
- v. Se requiere el visto bueno de los países que aún no han expresado su conformidad para suscribir el mismo, es decir, **Bolivia, y Perú.**



**ANEXO IV**

**PROPUESTA ARGENTINA SOBRE MODIFICACIÓN DEL  
SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES**



## ANEXO IV

### **ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE**

#### **..... Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones**

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 Asociación,

VISTO.- El punto 2 del Acta de la VII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16),

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

#### **CONVIENEN**

En suscribir el presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones dejando sin efecto el Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

#### **CAPITULO I** **DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA QUE REALIZA TRANSPORTE** **INTERNACIONAL TERRESTRE**

Artículo 1°.- Las empresas que realizan transporte internacional terrestre incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones sea susceptible de la aplicación de una medida disciplinaria, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa.

Los Organismos de Aplicación de cada país harán conocer a sus homólogos de los otros países miembros, el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a fin de difundirlos entre los transportadores internacionales autorizados, so pena de pérdida de eficacia de la actuación.

#### **CAPÍTULO II**

## DE LAS INFRACCIONES Y SU CLASIFICACIÓN

Artículo 2°.- Son infracciones gravísimas las siguientes:

a) De pasajeros

1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
4. ~~No poseer seguros vigentes.~~
5. No prestar asistencia a los pasajeros y a la tripulación, en caso de accidente o interrupción de viaje.

b) De cargas

1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
4. No poseer seguros vigentes de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados.

Artículo 3°.- Son infracciones graves las siguientes:

a) De pasajeros.

1. Efectuar transporte por pasos de frontera no autorizados.
2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo bajo datos falsos.
3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.
4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
6. Efectuar transporte con vehículos no Habilitados.
7. Negarse a transportar pasajeros y equipaje sin justificativo.
8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
10. Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros, en los puntos aprobados, sin motivos justificados.
11. Suspender el servicio autorizado, salvo caso de fuerza mayor.
12. Transportar pasajeros en número superior a la capacidad autorizada para el vehículo, salvo en caso de auxilio.
13. No poseer seguros vigentes o no haberlo contratado.

b) De carga.

1. Efectuar transporte por pasos de fronteras no autorizados.
2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo bajo datos falsos.
3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.

4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
6. Efectuar transporte con vehículos no habilitados.
7. Transportar sin permiso especial de cargas que por sus dimensiones, peso o peligrosidad lo requieran.
8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
10. No poseer seguros vigentes o no haberlo contratado.

Artículo 4°.- Son infracciones medias las siguientes:

a) De pasajeros.

1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
2. No iniciar el servicio autorizado dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de obtención de los correspondientes permisos.
3. No dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada.
4. No proceder a la devolución total o parcial de importes abonados para servicios que se suspendieren antes de su iniciación o se interrumpieren durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios.
5. No proceder a la devolución del valor de los pasajes adquiridos con anticipación, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
6. No indemnizar deterioro o pérdida total o parcial de equipaje, bultos o encomiendas, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
7. La ejecución de transporte de pasajeros en vehículos sin contar con la Revisión Técnica Obligatoria.

b) De carga.

1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
2. No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada.
3. La ejecución de transporte de cargas en vehículos sin contar con la Revisión Técnica Obligatoria.

Artículo 5°.- Son infracciones leves las siguientes:

a) De pasajeros.

1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
2. No entregar comprobante por transporte de equipaje.
3. No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio.
4. No contar con sistema de Atención de Reclamos en oficina de venta de pasajes o en terminales.
5. Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas sobre publicidad y uso del mismo.
6. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
7. No exhibir a bordo de la unidad la contratación de los seguros obligatorios conforme la normativa vigente.
8. No exhibir a bordo de la unidad el comprobante de Revisión Técnica Obligatoria.

b) De Carga

1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
2. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
3. No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio.
4. No exhibir a bordo de la unidad la contratación de los seguros obligatorios conforme la normativa vigente.
5. No exhibir a bordo de la unidad el comprobante de Revisión Técnica Obligatoria.

CAPÍTULO III  
DE LAS SANCIONES

Artículo 6°.- La sanción de multa se clasifica en:

Leve: Multa de U\$S 200.-

Media: Multa de U\$S 1.000.-

Grave: Multa de U\$S 2.000.-

Gravísima: Multa de U\$S 4.000.-

Las sanciones se aplicarán a criterio de la autoridad tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y las circunstancias atenuantes que arroje el mérito de los antecedentes. **SACAR**

Las sanciones aplicadas por la Autoridad Competente respecto de las infracciones previstas en el Artículo 2° del presente Protocolo (gravísimas), deberán ser comunicadas a la Autoridad Competente del país que otorgó el permiso originario. **SACAR**

Ningún vehículo habilitado, con la documentación en regla, bajo presunta infracción a disposiciones derivadas del Acuerdo, podrá ser retenido bajo pretexto del pago de la sanción correspondiente.

Artículo 7°.- En caso de que una empresa reiterara una infracción de un mismo grado dentro del lapso de DOCE (12) meses, se aplicará la sanción del grado siguiente a la aplicada. **SACAR**

Artículo 8°.- La empresa que en el término de VEINTICUATRO (24) meses hubiere sido penalizada en DOS (2) oportunidades con la suspensión prevista en el Artículo anterior, será sancionada con la revocación del permiso complementario, Dicha empresa no podrá realizar actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo por el término de CINCO (5) años, a contar de la notificación de la sanción revocatoria. **SACAR**

Artículo 9.- Las empresas que hubiesen sido sancionadas por la Autoridad Competente en dos oportunidades, en virtud de la aplicación del inciso 1 del literal a) y del inciso 1 del literal b) del Artículo 2, en un plazo de VEINTICUATRO (24) meses, no podrán ser autorizadas para realizar transporte internacional en cualquiera de sus modalidades por el término de CINCO (5) años. **SACAR**

Artículo 7.- Las multas deberán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción sancionada.

#### CAPITULO IV

#### PROCESO SUMARIAL, COBRO Y EJECUCION DE MULTA

Artículo 8.- Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas en cuanto a proceso sumarial, cobro y ejecución de multas. (tomado del art. 5 del ATIT)

Artículo 9.- Dispuesto el procedimiento sumarial, se notificará a la empresa a través de su representante legal o quien acredite un interés legítimo para que ejerza el derecho de defensa que le asiste.

Artículo 10.- La aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos acorde a su régimen legal, independientemente de la jurisdicción a que pertenezca la empresa afectada. (tomado del art. 34 del ATIT)

Artículo 11.- Ante la falta de pago por parte de la empresa sancionada, dará lugar a que la Autoridad Competente inicie las acciones judiciales pertinentes con el objeto de hacer efectivo el cobro de la multa impuesta.

Artículo 12.- Periódicamente el Organismo Nacional Competente informará a las autoridades competentes de los países originarios que correspondan las empresas sancionadas, sobre las multas aplicadas.

Artículo 13.- La información brindada servirá para que el Organismo Competente originario de corresponder no otorgue, no renueve, el respectivo permiso, autorización, habilitación o inscripción.

#### CAPITULO V

#### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 14.- El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha de su suscripción.

Artículo 15.- La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos signatarios

Artículo 16.- El presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones sustituye al que se encontraba en aplicación hasta la fecha, entre los países signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a los dieciseis días del mes de febrero de dos mil cinco, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos. (Fdo.º) Por el Gobierno de la República Argentina; Por el Gobierno de la República 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 V**

**PROPUESTA DE PROTOCOLO PRESENTADA POR BRASIL RELATIVA A  
PESOS PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR  
CARRETERA DE PASAJEROS Y CARGAS**



## ANEXO V

### **ACORDO DE ALCANCE PARCIAL AO ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE**

**Minuta do \_\_\_\_\_ Protocolo Adicional sobre Limites de Pesos para Veículos de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas**

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República do Estado Plurinacional 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, conforme poderes outorgados em boa e devida forma que foram depositados oportunamente na Secretaria- Geral da ALADI,

#### **TENDO EM VISTA:**

Que a existência de normas comuns sobre pesos de veículos facilitará o trânsito dos mesmos, contribuindo para o processo de integração;

Que o Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre imputa aos países signatários a adoção de medidas especiais para o transporte rodoviário de cargas ou produtos que representem riscos à segurança pública;

Que referido Acordo prevê a constituição de Comissão destinada a avaliar permanentemente o mesmo e seus Anexos, de modo a propor as modificações necessárias;

Que o reconhecimento da adequação de veículos habilitados para a prestação de serviço de transporte internacional requer sua conformidade às especificações quanto ao peso máximo permitido para tráfego;

Que o Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre estabelece a penalidade de multa de U\$ 2.000,00 (dois mil dólares) para o excesso de peso verificado em prestação de serviço de transporte internacional terrestre, independente da quantidade excedida;

Que a penalidade das infrações deve ser gradual, de aplicação ponderada e manter a maior equivalência possível em todos os países signatários.

#### **CONSIDERANDO:**

Que os países signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre devem contribuir para uma efetiva integração regional;

Que os países signatários do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre possuem leis internas que estabelecem multas progressivas conforme o excesso de peso verificado em transporte por rodovias;

Que os princípios da razoabilidade e da proporcionalidade são elementos fundamentais da equidade e da justiça, devendo permear todo ato jurídico; e

Que a penalidade atualmente prevista para o excesso de peso necessita de adequação para atender aos princípios basilares da equidade e da justiça.

## CONVÊM EM

Assinar o presente Protocolo Adicional sobre Limites de Pesos para Veículos de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas.

### CAPÍTULO I DEFINIÇÕES

**Artigo 1º** - Para efeito do presente Acordo, considera-se:

1. ACOPLAMENTO: dispositivo mecânico que conecta eixos.
2. BALANÇA: instrumento com o qual se determina a massa ou o peso dos corpos.
3. BALDEAÇÃO: passagem de passageiros, bagagens e mercadorias de um veículo para outro ou de uma modalidade de transporte para outra.
4. CAMINHÃO: veículo rodoviário automotor destinado ao transporte de carga.
5. CAPACIDADE DE CARGA: peso máximo de mercadorias autorizado, expresso em toneladas, que um veículo pode transportar.
6. CARGA LÍQUIDA: carga em estado líquido, transportada em veículos ou recipientes especiais.
7. CARGA PERECÍVEL: carga que, em função do tempo, acondicionamento inadequado pode deteriorar.
8. CARGA PERIGOSA: carga com potencial perigo à vida humana, veículo ou propriedade.
9. CARRETA: veículo automotor com semirreboque articulado para transporte de carga.
10. CAVALO MECÂNICO: veículo trator utilizado para rebocar que não conduz outra carga senão a rebocada.
11. CHASSI: estrutura sobre a qual se monta a carroceria de veículos motorizados.
12. COMBINAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA – CVC: combinação de veículos formada por um cavalo mecânico e um ou mais reboques ou semirreboques.
13. COMBINAÇÃO PARA TRANSPORTE DE VEÍCULOS – CTV: veículo ou combinação de veículos, construídos ou adaptados especialmente para o transporte de automóveis, vans, ônibus, caminhões e similares.
14. EIXO: elemento estrutural de um veículo em que se fixam rodas, as quais transmitem movimento ou em que se montam rodas para o livre movimento.

15. LOTAÇÃO: capacidade de um veículo.
16. PESAGEM DE VEÍCULO: determinação do peso de um veículo mediante uso de uma ou mais balanças.
17. PESO BRUTO TOTAL: peso máximo que o veículo transmite ao pavimento, constituído da soma da tara mais a lotação.
18. PESO BRUTO TOTAL COMBINADO: soma dos pesos dos veículos e das cargas combinadas.
19. PESO POR EIXO: peso suportado por um eixo que o transmite ao pavimento.
20. PRODUTOS PERIGOSOS: Toda a substância ou artigo encontrado na natureza ou produzido por qualquer processo que, por suas características físico-químicas represente risco para a saúde das pessoas, para a segurança pública ou o para o meio ambiente.
21. REBOQUE: veículo de um ou mais eixos que se move tracionado por veículo automotor.
22. SEMIRREBOQUE: veículo de um ou mais eixos traseiros que se move articulado e apoiado em sua unidade tratora.
23. TARA: Peso de um veículo provido de combustível, e equipamento auxiliar comum, porém livre de toda carga e em ordem de marcha.
24. TRANSBORDO: transferência de carga ou de passageiros de um veículo para outro.

## CAPÍTULO II DOS LIMITES DE PESO

**Artigo 2º** - As disposições contidas no presente Acordo não revogam os limites de peso estabelecidos bilateral ou multilateralmente entre os países signatários e tampouco impede a adoção de limites diferenciados em Acordos futuros de mesma natureza.

**Artigo 3º** - Estabelece-se o limite máximo de 45.000 kg de peso bruto total ou peso bruto total combinado durante a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional.

**Artigo 3º** - Estabelecem-se os seguintes limites máximos de pesos por eixo durante a prestação de serviço de transporte rodoviário internacional:

1. Peso bruto por eixo isolado com dois pneumáticos: 6.000 kg;
2. Peso bruto por eixo isolado com quatro pneumáticos: 10.500 kg;
3. Peso bruto por conjunto de dois eixos direcionais com dois pneumáticos cada: 12.000 kg;

4. Peso bruto por conjunto de dois eixos com dois pneumáticos cada: 10.000 kg;
5. Peso bruto por conjunto de dois eixos, sendo um com quatro pneumáticos e outro com dois pneumáticos: 14.000 kg;
6. Peso bruto por conjunto de dois eixos em tandem com quatro pneumáticos cada: 18.000 kg;
7. Peso bruto por conjunto de três eixos com dois pneumáticos cada eixo: 14.000 kg;
8. Peso bruto por conjunto de três eixos, sendo dois com quatro pneumáticos e o terceiro com dois pneumáticos: 21.000 kg;
9. Peso bruto por conjunto de três eixos em tandem com quatro pneumáticos cada: 25.500 kg.

**Artigo 4º** - Considera-se conjunto em tandem dois ou mais eixos que constituam um conjunto integral de suspensão.

**Artigo 5º** - A configuração dos eixos para distribuição da carga deverá respeitar as seguintes condições:

1. A distância entre eixos direcionais, de centro a centro, deve ser de no mínimo 1,20m.
2. A distância entre eixos em tandem, de centro a centro, deve ser de no mínimo 1,20m e no máximo 2,40m.
3. Eixos de um conjunto que possuam distância, de centro a centro, superior a 2,40m devem ser considerados como eixos isolados.
4. Os pneumáticos de um mesmo conjunto de eixos devem ser de mesma rotação e calçarem as rodas no mesmo diâmetro.
5. A diferença máxima de peso entre os eixos vizinhos de um mesmo conjunto não poderá exceder a 1.800 kg.

**Artigo 6º** - O peso por eixo deve ser aferido por meio de balança específica para tal fim.

**Artigo 7º** - O peso bruto total ou peso bruto total combinado pode ser aferido por balança ou verificado por meio dos documentos da carga, veículos e/ou transporte.

1. É obrigatória a apresentação de Manifesto Internacional de Carga / Declaração de Trânsito Aduaneiro (MIC/DTA), Certificado de Desembaraço para Trânsito Aduaneiro (CDTA), fatura ou qualquer outro documento fiscal sobre a mercadoria transportada, onde conste o peso total da carga transportada.

2. É obrigatória a apresentação de documento comprobatório da Inspeção Técnica Veicular dos veículos envolvidos na operação de transporte, onde conste a tara dos mesmos.

3. Os países signatários deste Acordo informam, no Anexo \_\_\_\_, parte integrante do presente, os órgãos responsáveis por realizar a Inspeção Técnica Veicular em seus respectivos territórios, bem como os modelos dos documentos comprobatórios expedidos por tais órgãos.

**Artigo 8º** - Na fiscalização sobre o transporte deverá ser considerada uma tolerância de 5% (cinco por cento) sobre os limites dispostos no presente Acordo, quando o peso for aferido por meio de balança.

1. A tolerância prevista não se aplica a procedimentos aduaneiros ou de qualquer outra natureza que não durante a fiscalização do transporte por meio dos Organismos Nacionais competentes para a aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT.

2. A tolerância prevista não se aplica à verificação do peso bruto total ou peso bruto total combinado, por meio da documentação.

### CAPÍTULO III DAS INFRAÇÕES E SANÇÕES

**Artigo 9º** - O descumprimento aos limites de peso estabelecidos no presente Acordo é considerado infração grave ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e acomete ao transportador contratado pelo importador/exportador a uma das seguintes sanções:

1. Excesso até 1.000 kg: US\$ 200,00
2. Excesso de 1.001 kg a 2.000 kg: US\$ 420,00
3. Excesso de 2.001 kg a 3.000 kg: US\$ 660,00
4. Excesso de 3.001 kg a 4.000 kg: US\$ 920,00
5. Excesso de 4.001 kg a 5.000 kg: US\$ 1.250,00
6. Excesso de 5.001 kg a 6.000 kg: US\$ 1.620,00
7. Excesso de 6.001 kg a 7.000 kg: US\$ 2.100,00
8. Excesso de 7.001 kg a 8.000 kg: US\$ 2.640,00
9. Excesso de 8.001 kg a 9.000 kg: US\$ 3.240,00
10. Excesso acima de 9.000 kg: US\$ 4.000,00

**Artigo 10** - Verificando-se excesso de peso, a continuidade da viagem fica condicionada à regularização do peso, exigindo-se ainda, se for o caso, o transbordo da carga ou do excesso.

**Artigo 11** - O descumprimento à distância mínima entre eixos de um mesmo conjunto, previstas nos itens 1 e 2 do artigo 5º do presente Acordo, é considerado infração grave ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e acomete ao transportador contratado pelo importador/exportador à sanção de multa de US\$ 2.000,00 e transbordo da carga para veículo adequado.

**Artigo 12** - A diferença máxima de peso entre os eixos vizinhos de um mesmo conjunto, prevista no item 5 do artigo 5º do presente Acordo, é considerado infração grave ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre e acomete ao transportador contratado pelo importador/exportador à sanção de multa de US\$ 2.000,00 e à determinação de regularização ou transbordo da carga para veículo adequado.

**Artigo 13** - A exigência de regularização ou transbordo da carga para prosseguimento de viagem deve ser dispensada quando se tratar do transporte de:

1. Carga refrigerada cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
2. Flores e frutas cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
3. Animais vivos cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
4. Transporte de passageiros cujos excessos não sejam superiores a 20% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância;
5. Produtos perigosos, quando não houver condições seguras para o manejo dos produtos; e
6. Qualquer carga, cujos excessos não sejam superiores a 10% dos limites estabelecidos, não se aplicando qualquer tolerância.

**Artigo 14** - Todos os procedimentos e despesas necessários à regularização do transporte, incluindo o transbordo, são de responsabilidade do transportador contratado pelo importador/exportador, inclusive eventuais trâmites aduaneiros necessários.

**Artigo 15** - As multas deverão ser pagas em moeda do país onde a infração foi verificada.

CAPÍTULO IV  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

**Artigo 16** - O presente Protocolo entrará em vigor na data de sua assinatura.

**Artigo 17** - As multas de excesso de peso aplicadas com fulcro nos itens 4 das alíneas "a" e "b" do Artigo 3º do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, de 16 de fevereiro de 2005, que estejam em curso de processo administrativo passíveis de recurso deverão ser revistos, *ex officio*, pelos Organismos Nacionais competentes para a aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, a fim de que a cobrança ocorra nos termos do presente Acordo.

**Artigo 18** - A Secretaria Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos signatários.

**Artigo 19** - Revogam-se os itens 4 das alíneas "a" e "b" do Artigo 3º do Segundo Protocolo Adicional sobre Infrações e Sanções ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, de 16 de fevereiro de 2005.

EM FÉ DO QUE, os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo na cidade de \_\_\_\_\_, aos \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ do ano de \_\_\_\_\_, em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos. (a.) Pelo Governo da República Argentina: \_\_\_\_\_; pelo Governo da República 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: \_\_\_\_\_; e pelo Governo da República Oriental do Uruguai: \_\_\_\_\_.



**ANEXO VI**

**PROYECTO DE MODIFICACIÓN DEL SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL  
SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES**

**MODIFICACIONES ACORDADAS**



## ANEXO VI

### ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

#### ... Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones

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 Asociación,

VISTO.- El punto 2 del Acta de la VII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16),

CONSIDERANDO.- La necesidad de protocolizar en la ALADI las modificaciones al ~~Primer~~ Segundo (ACORDADO) Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas en la citada Reunión para su formalización en un instrumento jurídico vinculante,

#### CONVIENEN

En suscribir el presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones dejando sin efecto el Primer Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

#### CAPITULO I DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA QUE REALIZA TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Artículo 1°.- Las empresas que realizan transporte internacional terrestre incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones sea susceptible de la aplicación de una medida disciplinaria, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa.

Los Organismos de Aplicación de cada país harán conocer a sus homólogos de los otros países miembros, el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a fin de difundirlos entre los transportadores internacionales autorizados, so pena de pérdida de eficacia de la actuación. (ACORDADO)

CAPÍTULO II  
DE LAS INFRACCIONES Y SU CLASIFICACIÓN

Artículo 2°.- Son infracciones gravísimas las siguientes:

a) De pasajeros

1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
4. No poseer seguros vigentes o válidos.
5. No prestar asistencia a los pasajeros y a la tripulación, en caso de accidente o interrupción de viaje.
6. Acreditar representante legal con datos falsos. (ACORDADO)

b) De cargas

1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
4. No poseer seguros vigentes o válidos de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados.
5. Acreditar representante legal con datos falsos. (ACORDADO)

Artículo 3°.- Son infracciones graves las siguientes:

a) De pasajeros.

1. Efectuar transporte por pasos de frontera no autorizados.
2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo bajo datos falsos. (ACORDADO)
3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.
4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
6. Efectuar transporte con vehículos no Habilitados.
7. Negarse a transportar pasajeros y equipaje sin justificativo.
8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
10. Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros, en los puntos aprobados acordados. (ACORDADO) sin motivos justificados.
11. Embarcar o desembarcar pasajeros en lugares no acordados, sin motivos justificados. (ACORDADO)
12. Suspender el servicio autorizado, salvo caso de fuerza mayor.
13. Transportar pasajeros en número superior a la capacidad autorizada para el vehículo, salvo en caso de auxilio.
14. Ejecutar transporte de pasajeros en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular, sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos vigentes. (ACORDADO)

b) De carga.

1. Efectuar transporte por pasos de fronteras no autorizados.
2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal ~~o acreditarlo bajo datos falsos.~~ **(ACORDADO)**
3. ~~Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.~~ **(ACORDADO)**
4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
6. Efectuar transporte con vehículos no habilitados.
7. Transportar sin permiso especial cargas que por sus dimensiones, peso o peligrosidad lo requieran.
8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
10. ~~Ejecutar transporte de carga en vehículos sin contar con la Inspección Técnica Vehicular, sin perjuicio de lo establecido en los Acuerdos vigentes.~~ **(ACORDADO)**

Artículo 4°.- Son infracciones medias las siguientes:

a) De pasajeros.

1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
2. No iniciar el servicio autorizado dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de obtención de los correspondientes permisos.
3. No dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada.
4. No proceder a la devolución total o parcial de importes abonados para servicios que se suspendieren antes de su iniciación o se interrumpieren durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios.
5. No proceder a la devolución del valor de los pasajes adquiridos con anticipación, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
6. No indemnizar deterioro o pérdida total o parcial de equipaje, bultos o encomiendas, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
7. Transportar equipaje fuera de lugares adecuados.

b) De carga.

4. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
5. No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada.

Artículo 5°.- Son infracciones leves las siguientes:

a) De pasajeros.

1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
2. No entregar comprobante por transporte de equipaje.
3. No exhibir o portar (ACORDADO) los documentos de transporte de porte obligatorio.
4. No contar con sistema de Atención de Reclamos en oficina de venta de pasajes o en terminales.
5. Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas sobre publicidad y uso del mismo.
6. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
7. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado original de seguro obligatorio conforme la normativa vigente. (ACORDADO)
8. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado de Inspección Técnica Vehicular. (ACORDADO)
9. Realizar transporte ocasional sin tener a todos los pasajeros registrados en la respectiva lista. (ACORDADO)

b) De Carga

1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
2. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
3. No exhibir o portar (ACORDADO) los documentos de transporte de porte obligatorio.
4. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado original de seguro obligatorio conforme la normativa vigente. (ACORDADO)
5. No exhibir o portar a bordo de la unidad el certificado de Inspección Técnica Vehicular. (ACORDADO)

### CAPÍTULO III DE LAS SANCIONES

Artículo 6°.- Las sanciones son: multa, suspensión o revocación del permiso. Las multas se clasifican en leves, medias, graves y gravísimas. (ACORDADO)

Con carácter general las multas serán las siguientes: (ACORDADO)

Leve: U\$S 200.- (ACORDADO)

Media: U\$S 1.000.- (ACORDADO)

Grave: U\$S 2.000.- (ACORDADO)

Gravísima: U\$S 4.000.- (ACORDADO)

En el caso de transporte fronterizo, para aquellas infracciones factibles de aplicar, los valores serán: (ACORDADO)

Leve: U\$S 100.- (ACORDADO)

Media: U\$S 250.- (ACORDADO)

**Grave: U\$S 500.- (ACORDADO)**

**Gravísima: U\$S 1.000.- (ACORDADO)**

**Las sanciones se aplicarán a criterio de la autoridad tomando en consideración la gravedad de la infracción cometida y las circunstancias atenuantes que arroje el mérito de los antecedentes. (ACORDADO)**

Las sanciones aplicadas por la Autoridad Competente respecto de las infracciones previstas en el Artículo 2° del presente Protocolo (gravísimas), que se encuentren firmes o ejecutoriadas deberán ser comunicadas a la Autoridad Competente del país que otorgó el permiso originario.

Ningún vehículo habilitado, con la documentación en regla, bajo presunta infracción a disposiciones derivadas del Acuerdo, podrá ser retenido bajo pretexto del pago de la sanción correspondiente.

**La autoridad deberá eximir de la sanción, a fin de evitar que se vulnere el principio del "non bis in ídem", cuando los hechos que hayan configurado una infracción den origen a una sanción aplicada por otra autoridad. (ACORDADO)**

Artículo 7°.- En caso de que una empresa reiterara una infracción de un mismo grado dentro del lapso de DOCE (12) meses, se aplicará la sanción del grado siguiente a la aplicada.

Artículo 8°.- La empresa que en DOS (2) ocasiones en el transcurso de DOCE (12) meses hubiese sido sancionada por la Autoridad Competente por la comisión de las infracciones tipificadas en el Artículo 2° del presente Protocolo, será suspendida en su permiso complementario por un período de CIENTO OCHENTA (180) días de la actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo.

Artículo 9°.- La empresa que en el término de VEINTICUATRO (24) meses hubiere sido penalizada en DOS (2) oportunidades con la suspensión prevista en el Artículo anterior, será sancionada con la revocación del permiso complementario, Dicha empresa no podrá realizar actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo por el término de CINCO (5) años, a contar de la notificación de la sanción revocatoria.

Artículo 10.- Las empresas que hubiesen sido sancionadas por la Autoridad Competente en dos oportunidades, en virtud de la aplicación del inciso 1 del literal a) y del inciso 1 del literal b) del Artículo 2, en un plazo de VEINTICUATRO (24) meses, no podrán ser autorizadas para realizar transporte internacional en cualquiera de sus modalidades por el término de CINCO (5) años.

Artículo 11.- Las multas deberán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción sancionada.

CAPITULO IV  
DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 12.- El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha de su suscripción.

Artículo 13.- La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos signatarios

Artículo 14.- El presente Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones sustituye al que se encontraba en aplicación hasta la fecha, entre los países signatarios.

**ANEXO VII**

**ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS FERROVIARIOS**



## ACTA DE REUNION

### TRANSPORTE FERROVIARIO

#### Grupo de Trabajo de Transporte Ferroviario

En Comisión conformada por los representantes de las delegaciones de Uruguay, representada por la Esc. Magalí Mauad y el Ing. Axel Kirchmann; por Brasil el Sr. Marco Antonio Lima Das Neves y por Paraguay Ing. Juan Segales Romero y Dr. Carlos Georgi-Samaran.

Se consideró el informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios que consta en Anexo IV del Acta de la XIV Reunión de Comisión del Art. 16, celebrada en Lima. Perú, que incluye el tratamiento de propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil.

Se concluyó en lo siguiente:

1. Se sugiere la aprobación del conjunto de propuestas del informe que consta en Anexo IV del Acta de la XIV Reunión de Comisión del Art. 16, celebrada en Lima. Perú, que incluye el tratamiento de propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil.
2. Elaborar una norma de identificación de vagones individualmente;
3. Elaborar una norma que prevea un plan de contingencia para el transporte de las mercaderías (IMO/peligrosas)
4. Recomendar la compatibilización permanente entre la normativa de transporte carretero y la de transporte ferroviario
5. Se recomienda agregar como anexos a la normativa correspondiente, todos los formularios de documentos aprobados.





**ANEXO VIII**

**ACTA DE LA REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ADUANEROS**



## XVI REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE EL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.

La Comisión de Asuntos Aduaneros del Artículo 16 del ATIT se reunió en la ciudad de Montevideo, los días 24 y 25 de setiembre de 2014, con participación de representantes aduaneros de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, a los efectos de continuar la revisión del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo.

Se efectuó el relevamiento de los trabajos realizados hasta el momento, actualizando el documento de trabajo anexo, con las propuestas consolidadas.

Para una mejor comprensión de los trabajos, se deja constancia a continuación de los acuerdos alcanzados hasta el momento por todos o algunos de los países miembros, así como las cuestiones pendientes de consenso de anteriores reuniones.

### 1. Modificaciones acordadas por el Grupo de Asuntos Aduaneros

A lo largo de las diferentes reuniones, los representantes de las aduanas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, acordaron las siguientes modificaciones:

- Artículo 1, apartado 7 del Capítulo I: eliminación del inciso i), referido al volumen de los contenedores.
- Artículo 1, apartado 9 del Capítulo I: Teniendo en cuenta el Acuerdo 1/97 de la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas de los Países del Conosur, que aprobó el Formulario del Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), vigente actualmente en todos los países miembros del Acuerdo, se sustituyó la expresión DTA por MIC/DTA. Se acordó su definición incorporando la posibilidad de que pueda ser efectuado por sistemas informáticos.

Consecuentemente, teniendo en cuenta el acuerdo alcanzado, se efectuó la sustitución de la expresión en todas las disposiciones del Anexo que referían a la DTA.

- Artículo 1, apartado 10 del Capítulo I: definición de "Declarante".
- Artículo 1, apartado 18 del Capítulo I: Se eliminó la expresión "de acuerdo con arreglos" y se mantuvo "según lo establecido en acuerdos bilaterales o multilaterales".

Se aceptó la propuesta de la delegación del Perú para sustituir la expresión "de un recinto aduanero a otro" por "de una Aduana de Partida a una Aduana de destino".

- Artículo 2 apartado 2 del Capítulo II: Se modificó en función de lo acordado en la XVIII Reunión de Ministros, que dispuso la aplicación de las



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with a circled '1' next to them.

disposiciones del Anexo aduanero al transporte de mercancías a o desde países no signatarios.

- Artículo 5, apartado 2 del Capítulo III: Se sustituyó la mención al artículo 31 del Anexo Aduanero del ATIT, que no existe, por la mención correcta al artículo 30.1:- Además se sustituyó la expresión "prepararán" por "efectuarán", por considerarlo más correcto.
- Artículo 10, apartado 4 del Capítulo V: Se acordó incorporar la posibilidad de utilizar dispositivos de seguridad para garantizar la integridad y seguridad de las cargas.
- Artículo 11 del Capítulo VI: Se sustituyó DTA por MIC/DTA. Se incluyó la posibilidad del registro y transmisión por sistemas informáticos.
- Artículo 13, apartados 1 y 2 del Capítulo VII: Se incluyó la redacción aprobada en la XI Reunión de la Comisión art. 16 ATIT, referido a la posibilidad de constituir garantías formales.
- Artículo 14, apartado 1 del Capítulo VIII: Se sustituyó DTA por MIC/DTA y se adecuó la redacción.
- Artículo 14, apartado 2, inciso a) del Capítulo VIII: Se sustituyó DTA por MIC/DTA y se modificó la redacción del artículo.
- Artículo 14, apartado 2, inciso d) del Capítulo VIII: referido a los documentos que deben acompañarse previendo la posibilidad de su presentación en soporte papel o medio electrónico.
- Artículo 14, apartado 3 del Capítulo VIII: se incorporó la mención a los dispositivos de seguridad.
- Artículo 14, apartado 5 del Capítulo VIII: se sustituyó DTA por MIC/DTA.
- Artículo 14, apartado 6 b del Capítulo VIII: sustitución DTA por MIC/DTA y previsión de medios informáticos.
- Artículo 15, apartado 2 del Capítulo IX: sustitución DTA por MIC/DTA
- Artículo 16, apartado 1, 2 a, 3, 4 y 5 del Capítulo IX: Se sustituyó DTA por MIC/DTA.
- Artículo 17 del Capítulo IX: Se sustituyó DTA por MIC/DTA
- Artículo 18, apartado 1, 3 y 4 del Capítulo X : se sustituyó DTA por MIC/DTA
- Artículo 19, apartado 2 del Capítulo XI: Se ajustó la redacción sustituyendo "persigan" por "adopten"



2

- Artículo 21, apartado 2 del Capítulo XI: se sustituyó DTA por MIC/DTA.
- Artículo 23, Capítulo XII: se sustituyó DTA por MIC/DTA
- Artículo 24, apartado 1 del Capítulo XIII: Se sustituyó DTA por MIC/DTA
- Artículo 28: Se sustituyó MIC por MIC/DTA

## 2. Propuestas acordadas por los representantes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay

A continuación se señalan las propuestas de modificación que han sido acordadas por esas delegaciones, quedando pendiente conocer la posición de la delegación de Bolivia:

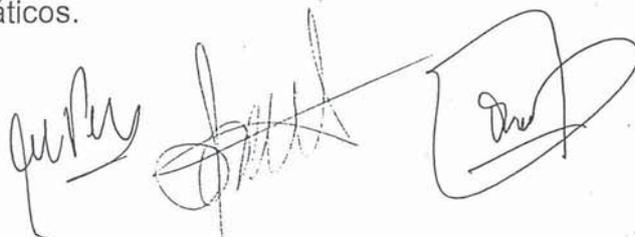
- Artículo 1, apartado 1 del Capítulo I: se ajustó la definición de Admisión Temporal, eliminándose la expresión "especial".
- Artículo 1, apartado 7, inciso g) del Capítulo I: Se sustituyó en la versión en idioma español, "recibir" por "la colocación".
- Artículo 1, apartado 10 del Capítulo I: Se ajustó la definición de Declarante.
- Artículo 1, apartado 11 del Capítulo I: definición de Depósito Aduanero. se eliminó la expresión "especial".
- Artículo 1, apartado 13 del Capítulo I: se mantuvo la redacción original.
- Artículo 1, apartado 14 del Capítulo I: definición de "Operación de Tránsito Aduanero Internacional" (TAI), habiéndose elevado a consideración del Plenario (Reunión celebrada el 16/08/2012), la propuesta de Perú referida a la posibilidad de que la Aduana de destino esté ubicada en el mismo país que la aduana de partida.
- Artículo 1, apartado 15 del Capítulo I: definición de Persona
- Artículo 1, apartado 18 del Capítulo I: acordado con relación a la eliminación de la palabra "especial" en la definición de tránsito aduanero,
- Artículo 1, apartado 19 del Capítulo I: incorporación de las definiciones de "Remitente", "Destinatario" y "Consignatario".
- Artículo 2, apartado 1 del Capítulo II: se agregó la referencia a unidades de transporte "internacional terrestre".
- Artículo 4 del Capítulo III, referido a la autorización para la admisión temporal de los vehículos y al establecimiento de un procedimiento de



Handwritten signatures and a stamp are visible at the bottom of the page. The stamp includes the number 3.

intercambio de información entre las aduanas y las autoridades de transporte.

- Artículo 9 del Capítulo IV: se incluyó la posibilidad del control a través de sistemas informáticos
- Artículo 12 del Capítulo VI: referido a la responsabilidad del declarante.
- Artículo 14, apartado 3 del Capítulo VIII: referido a la posibilidad de que la intervención aduanera sea en forma manual o por sistema informático.
- Artículo 15, apartado 1 del Capítulo IX: sustituyó de DTA por MIC/DTA y previsión de medios informáticos
- Artículo 15, apartado 3 del Capítulo IX: posibilidad de sustitución por medios informáticos.
- Artículo 16, apartado 2, inciso b del Capítulo IX referido al control de la aduana de paso frontera con relación a la seguridad de la carga.
- Artículo 16, apartado 6 del Capítulo IX: incorporación de la posibilidad de proceso informático de control.
- Artículo 17 del Capítulo IX: se incluyó la posibilidad de medios informático
- Artículo 18, apartado 5 del Capítulo X: posibilidad de establecer un proceso informático.
- Artículo 21, apartado 1 del Capítulo XI: se sustituyó DTA por MIC/DTA y se incluyó la posibilidad de medios informáticos.
- Capítulo XIII: En la versión en español, se sustituyó "diversas" por "generales".
- Artículo 24, apartado 2 del Capítulo XIII: se incluyó la posibilidad de utilización de medios informáticos.
- Artículo 26, apartado 4 del Capítulo XIII: referido a la selectividad de los controles en función a análisis de riesgo.
- Artículo 27, apartado 1 del Capítulo XIII: se sustituyó "pago" por "cobro".
- Artículo 27, apartado 2 del Capítulo XIII: remisión a la legislación de cada país signatario para el cobro de gastos por remuneración extraordinaria del personal.
- Artículo 28 del Capítulo XIII: incorpora la posibilidad de aplicar medios informáticos.



- Artículo 29, apartados 2 y 3 del Capítulo XIII: referido al intercambio de información entre las Aduanas y la posibilidad de integración de los procesos a través de los sistemas informáticos.

### 3. Cuestiones pendientes

Los representantes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay efectuaron la discusión de aquellas cuestiones planteadas en oportunidad de la reunión del Grupo de Asuntos Aduaneros durante la XV Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT (Montevideo, 16/08/2012), alcanzándose los siguientes consensos:

- Definición de Contenedor: Las delegaciones consideran que el contenedor es una unidad de carga y elemento del equipo de transporte por lo que acuerdan la eliminación del literal a) del apartado 20 del Artículo 1 y modificar la Definición del apartado 7 del Artículo 1.

Esto implica la necesidad de realizar una nueva revisión del articulado a los efectos de adecuar aquellas disposiciones sobre las que impacta esta modificación.

- Propuesta de la delegación del Perú, para incluir en el Artículo 1, un apartado con la siguiente definición de "Aduana de Garantía":

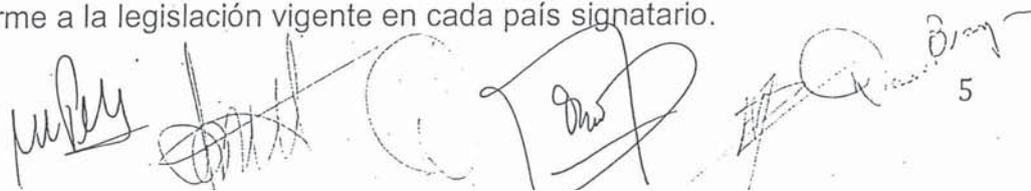
*"Aduana de garantía: La aduana de un país que acepta las garantías que amparen operaciones de tránsito aduanero internacional, a favor de cualquiera de los Países signatarios, donde circulen las mercancías bajo el régimen de Tránsito Aduanero Internacional".*

Las delegaciones no comparten esta propuesta, sin perjuicio de señalar que es necesario que la delegación de Perú explique el alcance de la misma.

- Propuesta de la delegación del Perú de modificación del apartado 12, del Artículo 1:

*"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".*

Las delegaciones consideran conveniente mantener la actual redacción del apartado 12 del artículo 1, por entender que la misma es suficientemente precisa y comprensiva de las diferentes modalidades de garantía admitidas conforme a la legislación vigente en cada país signatario.



5

No se considera necesario tampoco establecer la obligación de que la institución que emita el documento de garantía tenga representación en cada uno de los países signatarios que participan en la operación de tránsito, dado que la constitución de la garantía así como su ejecución se regirán por la normativa nacional que corresponda.

- Propuesta de la delegación del Perú, para el Artículo 1, apartado 14 del Capítulo I.: referida a la definición de la Operación de Tránsito Aduanero Internacional (TAI), previendo la posibilidad de que la Aduana de partida y la Aduana de destino del tránsito se encuentren en un mismo país, siempre que en su curso incluya al pasaje por una o más fronteras.

Las delegaciones consideran conveniente mantener la redacción inicialmente acordada por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay Perú y Uruguay. La situación planteada por Perú, que supone que la operación de tránsito se inicia y concluye en el mismo país, fue elevada a consideración del Plenario de la Comisión en anterior reunión de este grupo.

- Propuesta formulada por Perú en la XI Reunión de la Comisión del ATIT para el Artículo 2, Transporte Internacional Terrestre, distinguiendo como una modalidad de tránsito el transporte desde una aduana de partida a una aduana de destino ubicada en el mismo país signatario, siempre que transite por el territorio de otro país signatario.

*[Las disposiciones del presente Anexo son aplicables 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:*

- a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;*
- 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;*
- 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)]*

En oportunidad de la reunión anterior se entendió que esta propuesta debe ser considerada por el Plenario, debido a su implicancia en el cuerpo del Acuerdo.

La propuesta refiere al transporte iniciado y concluido en un mismo país, atravesando el territorio de otro país signatario.

Esta modalidad de transporte es utilizada actualmente por Argentina y Chile, como tránsito país – país (Argentina – Argentina, Chile – Chile),

6

habiendo acordado bilíteramente la utilización del MIC/DTA para estas operaciones.

Por otro lado la propuesta contempla la posibilidad de utilizar uno o más modos de transporte, lo que se aparta de las definiciones actuales del ATIT.

- Propuesta de la delegación de Perú para el 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”.*

Las delegaciones entienden que esta propuesta requeriría mayor explicación por parte de la delegación del Perú.

- Propuesta de la delegación de Perú respecto al Artículo 13 de Garantía, teniendo en cuenta que no todos los vehículos habilitados para el tránsito internacional son de propiedad de la empresa, lo que hace que los tales vehículos no puedan ser constituidos en garantía.

*“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.*

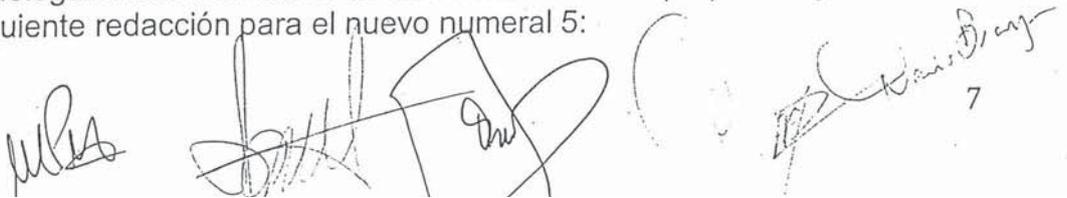
*2 - Los vehículos **ADQUIRIDOS MEDIANTE LEASING Y LOS ALQUILADOS DE TERCEROS** de las empresas autorizadas habilitadas para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, **DEBERÁN PRESENTAR** garantía **ECONÓMICA** por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables,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

*3- Se mantendría como numeral 3 el numeral 2 aprobado en el Plenario de la XI Reunión de la Comisión.*

Las delegaciones presentes entienden que este tema deberá ser también analizado en el ámbito del Plenario, ya que el texto del artículo 13 del Anexo sobre Aspectos Aduaneros fue acordado y aprobado en la XI Reunión de la Comisión.

- Propuesta de la delegación del Paraguay para incorporar un numeral 5 al artículo 26:

Las delegaciones efectuaron la discusión de dicha propuesta y acordaron la siguiente redacción para el nuevo numeral 5:



7

*"Las autoridades aduaneras también podrán acordar la adopción o implementación de instrumentos que brinden los avances tecnológicos, tales como declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos y otros que pudieran surgir en el futuro, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones de TAI como a brindar seguridad de las mismas".*

- Propuesta de la delegación de Argentina de modificar el título del Capítulo V por el siguiente "Precintos aduaneros y dispositivos de seguridad".

Las delegaciones de Brasil, Chile Paraguay y de Uruguay aceptan la propuesta.

- Propuesta de la delegación Argentina de modificar el apartado 4, artículo 10 del Capítulo V, sustituyéndolo por el siguiente:

*"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."*

Las delegaciones de Chile, Brasil, Paraguay y de Uruguay aceptan la propuesta.

- Propuesta de la delegación Argentina para Incorporar un nuevo Capítulo sobre "Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional" con el siguiente tenor:

*"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".*

Las delegaciones de Brasil, Chile, Paraguay y de Uruguay aceptan la propuesta.

#### 4. Propuestas efectuadas en la Reunión anterior (Montevideo, 16/08/2012) consideración de las delegaciones

Las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay acordaron las siguientes modificaciones:



- Artículo 1, apartado 18 del Capítulo I, Definiciones, con la siguiente redacción:

*“Transito Aduanero Internacional: régimen aduanero bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero circulan desde una Aduana de Partida a una Aduana de Destino, con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación y sin aplicación de restricciones económicas, en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras, según lo establecido en acuerdos bilaterales o multilaterales”.*

Esta nueva propuesta toma en cuenta elementos de la formulada por la delegación del Perú y caracteriza al régimen aduanero de tránsito.

- Artículo 1, apartado 20 del Capítulo I, Definiciones: Incorporar un nuevo inciso incluyendo los “cargamentos excepcionales” y eliminar el apartado 4 del Artículo 2.
- Incorporar un inciso al Artículo 16, apartado 2 del Capítulo IX: de modo de incluir los dispositivos de seguridad.
- Artículo 2, Apartado 5, del Capítulo 2: Las delegaciones acordaron la siguiente redacción:

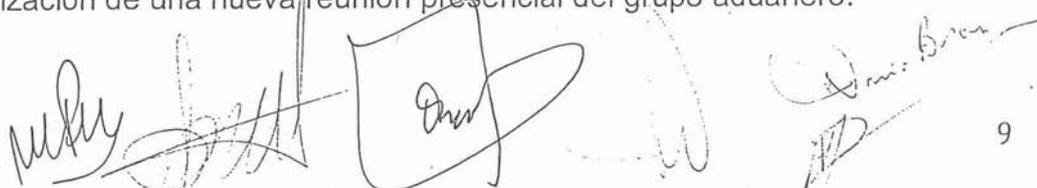
*“Asimismo las operaciones de tránsito aduanero internacional estarán sujetas a las restricciones que se derivan de la aplicación de lo establecido en el artículo 50 del Tratado de Montevideo de 1980 y de los Acuerdos internacionales suscritos por los países signatarios involucrados en la operación de tránsito aduanero”.*

## 5. Comentarios Generales.

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 el informe de la presente reunión, así como el documento consolidado y actualizado con las diferentes propuestas, a consideración de las Aduanas de Bolivia y Perú.

Teniendo en cuenta las dificultades para reunir a representantes de todos los países miembros en forma presencial, se acordó solicitar al Plenario que se convoque a una video conferencia del grupo aduanero, a fines de noviembre con el objetivo de conocer la posición de los representantes de Bolivia y Perú, respecto a los asuntos pendientes de consenso.

Se reitera la importancia de que ambas delegaciones se incorporen a las discusiones para concluir el trabajo de revisión, sin lo cual no será pertinente la realización de una nueva reunión presencial del grupo aduanero.



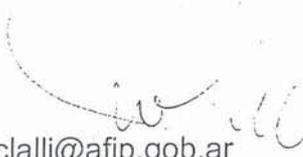
Las delegaciones presentes ratifican la importancia de iniciar en el futuro los trabajos para la estandarización de los datos del MIC/DTA, a los efectos de simplificar y unificar los procedimientos en frontera y permitir la transmisión electrónica de tales datos entre los países miembros involucrados en una operación de tránsito aduanero internacional, tarea que podrá ser realizada independientemente de que se concluya la revisión y modificación del Anexo de Aspectos Aduaneros.

La delegación del Brasil se comprometió a realizar la actualización del documento de trabajo en su versión en idioma portugués conforme a las modificaciones realizadas en las reuniones mantenidas.

Los abajo firmantes, representantes de las Aduanas de los países signatarios que se señalan a continuación, firman en prueba de conformidad de los acuerdos alcanzados en la presente reunión, agregándose como anexo el documento de trabajo consolidado.

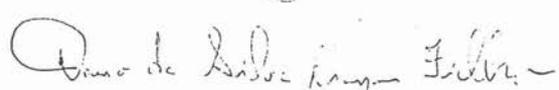
**ARGENTINA**

Carolina Lalli

  
[clalli@afip.gob.ar](mailto:clalli@afip.gob.ar)

**BRASIL**

Dario da Silva Brayner Filho

  
[dario.silva-filho@receita.fazenda.gov.br](mailto:dario.silva-filho@receita.fazenda.gov.br)

**CHILE**

Alejandra Arriaza Loeb

[aarriaza@aduana.cl](mailto:aarriaza@aduana.cl)

**PARAGUAY**

Enrique Paredes

[eparedes@aduana.gov.py](mailto:eparedes@aduana.gov.py)

**URUGUAY**

Laura Dighiero

[ldighiero@aduanas.gub.uy](mailto:ldighiero@aduanas.gub.uy)

Mayra Pérez

[mayra.perez@aduanas.gub.uy](mailto:mayra.perez@aduanas.gub.uy)

REVISION DEL ANEXO ADUANERO DEL ATIT

ANEXO I - ASSUNTOS ADUANEIROS	ANEXO I - ASPECTOS ADUANEROS
<p>CAPÍTULO I – Definições</p> <p>Artigo 1 - Para fins do presente Anexo, entende-se por:</p> <p>1. <b>Admissão temporária:</b> Regime aduaneiro especial (AR,BR,CH, PY, PE y 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. <b>Aduana de carregamento:</b> 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. <b>Aduana de destino:</b> A aduana de um país signatário sob cuja jurisdição conclui uma operação TAI.</p> <p>4. <b>Aduana de partida:</b> A aduana de um país signatário sob cuja jurisdição começa uma operação TAI.</p> <p>5. <b>Aduana de passagem de fronteira:</b> A aduana de um país signatário pela qual ingresa ou sai do país uma unidade de transporte no curso de uma operação TAI.</p> <p>6. <b>Carregamento excepcional:</b> Um ou vários objetos pesados ou volumosos que, por razão de seu peso, suas dimensões ou sua natureza, não possam ser transportados em unidades de transporte fechadas, sob reserva de que possam ser facilmente identificados. Neste conceito, também se compreendem os veículos novos que se transportam por seus próprios meios.</p>	<p>CAPÍTULO I – Definições</p> <p>Artículo 1 - A los fines del presente Anexo, se entiende por:</p> <p>1. <b>Admisión temporal:</b> régimen aduanero <del>[especial]</del> (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. <b>Aduana de carga:</b> 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. <b>Aduana de destino:</b> la aduana de un país bajo cuya jurisdicción se concluye una operación TAI.</p> <p>4. <b>Aduana de partida:</b> la aduana de un país bajo cuya jurisdicción comienza una operación TAI.</p> <p>5. <b>Aduana de paso de frontera:</b> 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. <b>Cargamento excepcional:</b> 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>

 I

**7. Contêiner<sup>1</sup>:** Elemento do equipamento de transporte (baú portátil, tanque móvel ou análogo com seus acessórios, incluídos os equipamentos de refrigeração, lonas, etc.) que corresponda às seguintes condições:

- a) Constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente destinado a conter mercadorias;
  - b) Tenha caráter permanente portanto seja suficientemente resistente para suportar seu uso repetido;
  - c) Haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;
  - 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;
  - e) Haja sido desenhado de tal maneira que resulte fácil enchê-lo e esvaziá-lo;
  - f) Seu interior seja facilmente acessível à inspeção aduaneira sem a existência de lugares onde possam ocultar-se mercadorias;
  - 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
  - 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
- ~~f) Tenham um volume inferior de um metro cúbico pelo menos. (ME)]~~

**8. Controle aduaneiro:** Conjunto de medidas tomadas com vistas a assegurar o cumprimento das leis e regulamentos que a aduana esteja encarregada de aplicar.

**9. [Declaração de Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA):** A

**7. Contenedor:** Unidad de Carga y (AR, BR, CH, PY y UY) 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:

- a) Constituya un compartimento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;
- b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;
- c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga;
- 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;
- e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;
- f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías;
- 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 ~~facilitar~~ la colocación de (AR, BR, CH, PY y UY) sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; y
- h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan modificarse modificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles;

~~i) Tengan un volumen inferior de un metro cúbico, por lo menos: (ADU\_ATT)~~

**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.

<sup>1</sup> 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.



manifestação da mercadoria perante a aduana pelo declarante:  
**Manifesto Internacional de Carga Rodoviária / Declaração de Tránsito 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\_ATTIT)]

**10. Declarante:** [A pessoa que, de acordo com a legislação vigente de cada país signatário, solicita o início de uma operação aduaneira internacional, nos termos do presente Anexo, apresentando uma declaração DTA perante a aduana de partida e responde 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 responde frente às autoridades competentes pela exatidão de sua declaração. (ADU\_ATTIT)]

**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 Tránsito 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

**9. [Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA):** la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante.

**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\_ATTIT)]

**10. Declarante:** [la persona que, de acuerdo a la legislación de cada país, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero 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 aduanero 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\_ATTIT)]

**11. Depósito aduanero:** régimen aduanero [especial] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) -en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero 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 aduaneros 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. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

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



mesmo ou. (PE)] em outro país, sempre que seu percurso inclua a passagem por uma ou mais fronteiras (sempre que o transite compreenda ao menos os territórios de dois países) (CT2), 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 disponha outra coisa. (AR, BR CH, PY, PE e UY)

**16. Recinto aduaneiro:** Lugar habilitado pela aduana destinado à realização de operações aduaneiras.

**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.

**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\_ATIT)] acordos bilaterais ou multilaterais.

**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.

[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 Transportador. (AR, BR, CH, PY, PE e UY)]

[Destinatário: 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 e UY) ulterior à emissão do mesmo. (AR)]

[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)

partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada [en el mismo o (PE)] 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, PE, BR CH, PY e UY)

**15. Persona:** indistintamente una persona física o natural o una persona jurídica, [a menos que el contexto disponga otra cosa.] (AR, BR CH, PY, PE e UY)

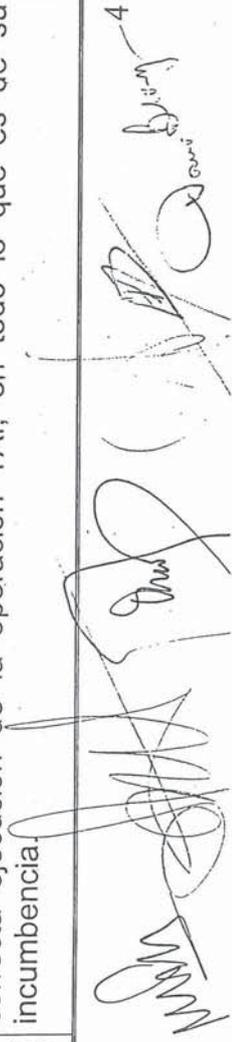
**16. Recinto aduaneiro:** lugar habilitado por la aduana destinado a la realización de operaciones aduaneiras.

**17. Transbordo:** traslado de mercancías efectuado bajo control aduaneiro 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.

**18. Tránsito aduaneiro internacional:** régimen aduaneiro [especial] (AR, BR CH, PY, PE e UY) bajo el cual las mercancías sujetas a control aduaneiro son transportadas de [un recinto aduaneiro a otro] [una Aduana de Partida a una Aduana de Destino] (AR, BR, CH, PE, PY, UY) 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\_ATIT)] bilaterales o multilaterales.

**18. "Tránsito Aduaneiro Internacional:** régimen aduaneiro bajo el cual las mercancías sujetas a control aduaneiro circulan desde una Aduana de Partida a una Aduana de Destino, con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación y sin aplicación de restricciones económicas, en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras, según lo establecido en acuerdos bilaterales o multilaterales". (AR, BR, CH, PY, UY)

**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.



ulterior à emissão da mesma.

## 20. Unidades de transporte:

- a) Os containers contêineres,<sup>2</sup>  
(É 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)
- b) Os veículos rodoviários, incluídos os reboques e semi-reboques; e
- c) Os vagões ferroviários.

[Remitente,: la persona, física o jurídica, que por cuenta propia 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)]

[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)]

[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-ultier un endoso ulterior (AR, BR, CH, PY, PE, UY)]

## 20. Unidades de transporte:

- a) Los contenedores<sup>3</sup> (AR, BR, CH, PY y UY)
  - b) Los vehículos de carretera, comprendidos los remolques y semirremolques; y
  - c) Los vagones de ferrocarril.
- [d] los cargamentos especiales, excepcionales definidos en el apartado 6 del presente artículo, salvo disposición en contrario] (AR, BR, CH, PY y UY)

## CAPÍTULO II - Campo de aplicação

### Artigo 2

1. O presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias 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.

[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

## CAPÍTULO II - Campo de aplicación

### Artículo 2

1. El presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte [internacional terrestre] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) , cuya realización comprende 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.

[Las disposiciones del presente Anexo son aplicables 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

<sup>2</sup> Argentina sugiere esclarecer a definição de containers, por entender que há contradição entre o termo empregado nesta alínea "a" e o parágrafo 7 do artigo 1º.

<sup>3</sup> Argentina sugiere aclarar la definición de contenedores, que entiende haber una contradicción entre el término empleado en ese pultio "a" y el apartado 7 del artículo 1º.

5

<p>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:</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>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>3. As disposições do parágrafo 1 do presente artigo são 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)<sup>4</sup>]</p>	<p>territórios de dos países, a condição de que a operação de transporte inclua el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino:</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. 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. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo son 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. (AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p>5. [Asimismo, las operaciones de tránsito aduaneiro 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)<sup>5</sup>] y los Acuerdos Internacionales suscritos por los países signatarios involucrados en la operación de tránsito aduaneiro (AR, BR, CH, PY y UY).</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</p>	<p>Artículo 3 - Las mercancías transportadas en tránsito aduaneiro internacional (TAI) al amparo del presente Anexo, gozarán de la</p>

<sup>4</sup> Redação original do Anexo I mantido.

<sup>5</sup> Redacción original del Anexo I.

<p>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>suspension 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><b>Artigo 4<sup>o</sup></b></p>	<p><b>Artículo 4<sup>o</sup></b></p>
<p>[1. Para autorizar a admissão temporária de veículos, 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 aduanero 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>1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, 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> <p>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 Signatário:</p> <p>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)</p> <p><b>Artigo 5</b></p>	<p>1. [Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, las empresas y sus unidades deben estar habilitados para el transporte internacional por el organismo competente de cada País Signatario.</p> <p>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> <p><b>Artículo 5</b></p>

<sup>6</sup> 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.

<sup>7</sup> 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>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 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; e</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_ATTIT)] do presente Anexo, prepararão, 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>1. Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar construidas y fabricadas de tal modo:</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_ATTIT)] del presente Anexo prepararán, efectuarán 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><b>Artigo 6</b> – 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><b>Artigo 7</b> - As Aduanas pelas quais se admitam temporariamente os veículos sob amparo do presente Acordo e seus Anexos procederão à verificação dos equipamentos 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><b>Artículo 6</b> - 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><b>Artículo 7</b> - Las aduanas por las cuales se admitan temporalmente los vehículos amparados por el presente Acuerdo y sus anexos, procederán a verificar el equipamiento 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><b>Artigo 8</b></p> <p>1. As autoridades aduaneiras poderão permitir o estabelecimento de</p>	<p><b>Artículo 8</b></p> <p>1. Las autoridades aduaneras podrán permitir el establecimiento de</p>

<p>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><b>Artigo 9</b> - 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 y UY)</p>	<p>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><b>Artículo 9</b> - 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;"><b>CAPÍTULO V - Lacres Aduaneiros</b></p> <p><b>Artigo 10</b></p> <p>1. Os lacres aduaneiros utilizados em uma operação do 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</p>	<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO V - Precintos aduaneros [y dispositivos de seguridad]</b> (AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p><b>Artículo 10</b></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</p>



<p>proteção jurídica que os laces 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 Tránsito Aduaneiro Internacional (ADU_ATTIT)].</p>	<p>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_ATTIT)]</p> <p>[“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.”] (AR, BR, CH, PY y UY)</p>
	<p>[CAPÍTULO XX – Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional</p> <p>Artículo XX - 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.</p> <p>Estos mecanismos podrán ser aplicados bilateral o multilateralmente cuando los países signatarios acuerden las condiciones para su implementación.] (AR, BR, CH PY y UY)</p>
<p>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 Tránsito Internacional (DTA) um MIC/DTA (ADU_ATTIT)] conforme o modelo bilingüe português-espanhol que for</p>	<p>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 Internacional (DTA) un MIC/DTA (ADU_ATTIT)] conforme al modelo bilingüe español-portugués</p>

<p>aprovado pela Comissão do artigo 16 do Acordo, de acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares que sejam necessários para cumprir com todos os controles e fiscalizações durante a operação TAI.</p> <p>[Esta declaração poderá ser registrada e transmitida através dos sistemas informáticos segundo acordado pelas Aduanas dos países signatários. (ADU_ATIT)]</p>	<p>que se apruebe por la Comisión del artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI.</p> <p>[Esta declaración podrá ser registrada y transmitida a través de los sistemas informáticos que se acuerden por las Aduanas de los países signatários. (ADU_ATIT)]</p>
<p><b>Artigo 12</b></p> <p>1. O transportador é responsável perante as Autoridades Aduaneiras do cumprimento das obrigações que se derivem da aplicação do regime de trânsito aduaneiro internacional, em particular, está obrigado a assegurar que as mercadorias cheguem intactas à Alfândega do destino de acordo com as condições estabelecidas no presente Anexo.</p> <p>2. [O declarante é o único responsável pelas infrações aduaneiras que derivem da inexactidão de suas declarações. O declarante é responsável pelas infrações aduaneiras que derivem da inexactidão de suas declarações, conforme estabelecido na legislação de cada País signatário. (CT2) AR, BR, CH,, PY, PE y UY)]</p>	<p><b>Artículo 12</b></p> <p>1. El transportador es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional; en particular, está obligado a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Anexo.</p> <p>2. [El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones. [El declarante es responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de la inexactitud de sus declaraciones, conforme lo establecido en la legislación de cada País Signatario] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p><b>CAPÍTULO VII - Garantías sobre as mercadorias e veículos</b></p> <p><b>Artigo 13</b></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</p>	<p><b>CAPÍTULO VII - Garantías sobre las mercancías y los vehículos</b></p> <p><b>Artículo 13</b></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</p>



<p>temporariamente nos territórios dos países.</p> <p>1. Os veículos das empresas autorizados, 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_ATIT)] Redação aprovada na XI Reunião da Comissão do art. 16 ATIT.</p>	<p>veículos que se admitam temporalmente em 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_ATIT)] Redacción aprobada en la XI Reunión de la Comisión art. 16 ATIT</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><b>Artigo 14</b></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>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>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>3. Uma vez realizadas as verificações, as autoridades da aduana de</p>	<p><b>Artículo 14</b></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. 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 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. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos, [controlarán los</p>





<p>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 y UY) a declaração-DTA-o MIC/DTA-(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>4. As autoridades dá 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 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 documentação adicional identificatória da carga, se fará menção da mesma na declaração-DTA ao MIC/DTA. ( AR, BR, CH, PY, PE y</p>	<p>dispositivos de seguridad en caso de corresponder (ADU_ATIT)] [y referendarán por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) <del>la declaración-DTA. el MIC/DTA.</del> (ADU_ATIT)</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 efectuar este examen por el sistema de muestreo.</p> <p>5. [<del>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 <del>la declaración-DTA del MIC/DTA</del> . 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 intervinientes 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).</del></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 ello sea evidente;</p> <p>b) Si las autoridades aduaneras exigen que se adjunte documentación adicional identificatoria de la carga se hará mención de la misma en <del>la declaración-DTA en el MIC/DTA (ADU_ATIT)</del> [y por medios informáticos cuando éstos fueran utilizados] ( AR, BR,</p>	<p>Uy)</p>	<p>BR,</p>
---	--	------------	------------






<p>UY) e por meios informatizados quando estes forem utilizados. (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)</p>	<p>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><b>Artigo 15</b></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 MIC/DTA (CT2 2010) (AR, BR, CH, PY, PE y UY) para seu registro da operação e enviarão outro exemplar assinado para a aduana de partida ou de passagem de fronteira de entrada do país, em qualidade de tomaguia, para que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no território deste país.</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><b>Artículo 15</b></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 (ADU_ATIT). 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] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) la declaración-DTA. el MIC/DTA (ADU_ATIT)</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 (ADU_ATIT) para 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 ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.</p> <p>[3. 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><b>Artigo 16</b></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 mercadorias. 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>Artículo 16</b></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 (ADU_ATIT)</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán-que:</p> <p>a) La-declaração-DTA- El MIC/DTA (ADU_ATIT) [esté en regla] (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 e UY) e que os lacres aduaneros 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 e MIC/DTA fará às vezes de manifesto das mercaderias de carga e de declaração de trânsito aduanero (AR, BR, CH, PY, PE e 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 e 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.</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 e UY)</p> <p>6. O disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um processo informatizado, quando disponível (AR, BR, CH, PY, PE e UY)</p>	<p>a) El MIC/DTA y que el mismo cumpla con los requisitos exigidos. (AR, PY 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>[c] Los dispositivos de seguridad, en caso de corresponder] (AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p>3. Para todos los efectos, la declaración DTA el MIC/DTA (ADU_ATIT) 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 fronteira referendarán [por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE, y UY la declaración DTA el MIC/DTA (ADU_ATIT) y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración DTA. en el MIC/DTA (ADU_ATIT).</p> <p>5. Las autoridades de la aduana de paso de fronteira de entrada podrán conservar un ejemplar de la declaración DTA del MIC/DTA (ADU_ATIT) para constancia de la operación.</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><b>Artigo 17</b> - Quando, em uma aduana de passagem de fronteira, ou durante o trajeto, as Autoridades Aduaneiras removerem um lacre aduanero 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 e UY) assim como as observações decorrentes da inspeção e as características do novo lacre aduanero colocado.</p>	<p><b>Artículo 17</b> - Cuando en una aduana de paso de fronteira 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 (ADU_ATIT) 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>





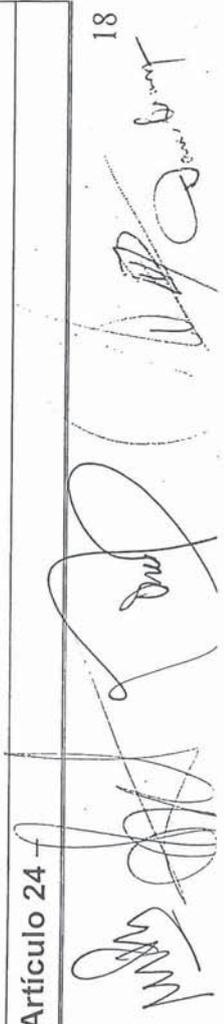
<p>CAPÍTULO X - Formalidades a serem observadas na aduana de destino</p>	<p>CAPÍTULO X - Formalidades a observar en la aduana de destino</p>
<p><b>Artigo 18</b></p> <p>1. O transportador deverá apresentar, às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, assim 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 julguem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante foram cumpridas.</p> <p>3. As autoridades aduaneiras supra-referidas certificarão, outrossim, na declaração DTA 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 tornaguia, 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><b>Artículo 18</b></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 (ADU_ATIT)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneiras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.</p> <p>3. Estas autoridades aduaneiras 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, así diligenciado, será devuelto a la persona interesada. (ADU_ATIT)</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 tornaguia, para la cancelación definitiva de la operación TAI. (ADU_ATIT)</p> <p>[5. Lo dispuesto en los apartados 3 y 4 podrá ser sustituido total o parcialmente por un proceso informático, cuando este disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>CAPÍTULO XI - Infrações aduaneiras, reclamações e acidentes</p> <p><b>Artigo 19</b></p> <p>1. Se a Alfândega aduana de um país detectar a existência de indícios de suspeita 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>CAPÍTULO XI - Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes</p> <p><b>Artículo 19</b></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 trámites</p>



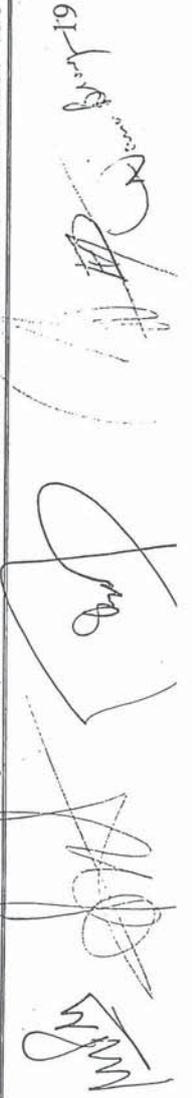
<p>administrativos ou judiciais.</p> <p>2. Sem prejuízo das ações administrativas e judiciais que venham a ser tomadas quando do cometimento das infrações aduaneiras de que trata o parágrafo anterior, as aduanas se reservam o direito de requerer ao Organismo Nacional Competente do seu país a suspensão 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 aplicar.</p>	<p>administrativos o judiciais.</p> <p>2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan- adopten (ADU_ATTIT) 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><b>Artigo 20</b> - 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><b>Artículo 20</b> - 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><b>Artigo 21</b></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 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><b>Artículo 21</b></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 substituído por un proceso informático cuando esté disponible.] (AR, BR, CH, PY, 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. (ADU_ATTIT)</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>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><b>Artigo 22</b></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 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>CAPÍTULO XII - Asistencia mutua administrativa</p> <p><b>Artículo 22</b></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 territorio 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><b>Artigo 23</b> - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país constatarem imprecisões em uma declaração-DTA um MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y 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 apresentem interesse para aquelas autoridades apresentarem interesse para aquelas autoridades.</p> <p>CAPÍTULO XIII - Disposições gerais</p>	<p><b>Artículo 23</b> - Cuando las autoridades aduaneras de un país constaten inexactitudes en una declaración-DTA-un MIC/DTA (ADU_ATT) o cualquier otra irregularidad con 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 - Disposiciones [generales] diversas-(AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p><b>Artigo 24 -</b></p>	<p><b>Artículo 24 -</b></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 (ADU_ATIT) como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración-DTA el MIC/DTA (ADU_ATIT) 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>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 y 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 (GT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p>
<p><b>Artículo 25</b> - 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><b>Artigo 25</b> - Os países poderão, para a realização do trecho da operação TAI que se desenvolve 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><b>Artículo 26</b></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 limítrofes deberán armonizar los</p>	<p><b>Artigo 26</b></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 requerem 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 limítrofes deverão harmonizar os</p>


  
 19

horários de atendimento e as atribuições de todos os órgãos que atuam nos pontos de passagem de fronteira correspondentes.

[4. As autoridades aduaneras poderão adotar critérios de seletividade, baseados em conceitos de análise de risco com o objeto de serem aplicados aos controles aduaneros, 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 pelos países signatários envolvidos na operação de TAI (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

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" (PY)

#### Artigo 27

1. Pela execução e desenvolvimento (BR) das formalidades aduaneras mencionadas no presente Anexo a intervenção dos funcionários aduaneros não dará lugar a qualquer outro pagamento senão o disposto no parágrafo seguinte.

2. Os países permitirão, a pedido de qualquer pessoa interessada, o funcionamento dos postos aduaneros 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).

Artigo 28 - Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC), que se processará por meios informatizados quando disponíveis

horarios de atención y las atribuciones de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera correspondientes.

[4. Las autoridades aduaneras podrán adoptar criterios de 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, (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)

[5- "Las autoridades aduaneras igualmente podrán acordar la adopción o implementación de instrumentos que brinden los avances tecnológicos, tales como declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos y otros que pudieran surgir en el futuro, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones de TAI como a brindar seguridad de las mismas. (AR, BR, CH, PY y UY)

#### Artículo 27

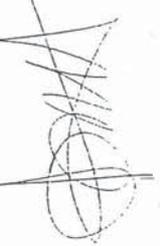
1. La intervención del personal de Aduanas en relación a las formalidades mencionadas en el presente Anexo, no dará lugar [a cobro pague] (AR, BR, CH, PY, PE, UY) alguno, a excepción de lo dispuesto en el apartado siguiente.

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).

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 MIC/DTA (ADU\_ATIT) [que se procesará por medios informáticos, cuando estén disponibles.] (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)



<p><b>Artigo 29</b></p> <p>1- As disposições do presente Anexo estabelecem facilidades 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><b>Artículo 29 -</b></p> <p>1. Las disposiciones del presente Anexo establecen facilidades 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>CAPÍTULO XIV - Disposições finais</p>	<p>CAPÍTULO XIV - Disposiciones finales</p>
<p><b>Artigo 30</b></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>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><b>Artículo 30</b></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> <p>2. Asimismo, la citada Comisión procurará que se utilice la transmisión electrónica de datos para el intercambio de informacion de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de informacion 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>






ANEXO IX

ANÁLISIS PROTOCOLO DE SANCIONES DEL ATIT



ANÁLISIS PROTOCOLO DE SANCIONES del ATTT

Exclusivo para Transporte de CARGAS	COMUN a CARGAS y PASAJEROS	Exclusivo para Transporte de PASAJEROS	REFERENCIA EN ATTT	Nota	
GRAVISÍMAS	2.b.1	Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado	2.a.1	Art. 2º	
	2.b.2	Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.	2.a.2	Art. 7º	
	2.b.3	Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados	2.a.3	Art. 17º/Apéndice 1	
	2.b.4	No poseer seguros vigentes de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados	2.a.4	Art. 13º	
		No poseer seguros vigentes. No prestar asistencia a los pasajeros y a la tripulación, en caso de accidente o interrupción del viaje.	2.a.5		
GRAVES	3.b.1	Efectuar transporte por pasos de frontera no autorizados.	3.a.1	Art. 6º y 30º	
	3.b.2	Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo bajo datos falsos	3.a.2	Art. 24º b	
	3.b.3	Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor	3.a.3		
	3.b.4	Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente	3.a.4		
	3.b.5	Realizar un servicio distinto al autorizado	3.a.5	Art. 21, Apéndices	
	3.b.6	Efectuar transporte con vehículos no Habilitados	3.a.6	Apéndice 1	
	3.b.7	Transportar sin permiso especial cargas que por sus dimensiones, peso o peligrosidad lo requieran.	3.a.7		
	3.b.8	Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte	3.a.8	Art. 17	
	3.b.9	Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.	3.a.9	Art. 17	
			Negarse a transportar pasajeros y equipaje sin justificativo.	3.a.10	
			Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros, en los puntos aprobados, sin motivos justificados.	3.a.11	
			Suspender el servicio autorizado, salvo caso de fuerza mayor	3.a.12	
		Transportar pasajeros en número superior a la capacidad autorizada para el vehículo, salvo en caso de auxilio.			

ANÁLISIS PROTOCOLO DE SANCIONES del ATTT

MEDIAS	4.b.1		Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente				
	4.b.2	No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada		No iniciar el servicio autorizado dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de obtención de los correspondientes permisos.	4.a.1	Apéndice 1	
				No dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada.	4.a.2	Acuerdos Bilaterales?	
				No proceder a la devolución total o parcial de Importes abonados para servicios que se suspendieren antes de su iniciación o se interrumpieren durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios.	4.a.3	Acuerdos Bilaterales?	
				No proceder a la devolución del valor de los pasajes adquiridos con anticipación, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.	4.a.4		
				No indemnizar deterioro o pérdida total o parcial de equipaje, bultos o encomiendas, de acuerdo con las disposiciones vigentes en cada país.	4.a.5		
				4.a.6			

LEVES	5.b.1	No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados, de acuerdo con las disposiciones de cada país.	No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados, de acuerdo con las disposiciones de cada país.	No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados, de acuerdo con las disposiciones de cada país.	5.a.1		
	5.b.2	No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio	No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio	No entregar comprobante por transporte de e	5.a.2		
	5.b.3	No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.	No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.	No exhibir los documentos de transporte de p	5.a.3	Apéndices	
				No contar con sistema de Atención de Reclamos en oficina de venta de pasajes o en terminales.	5.a.4		
				Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas sobre publicidad y uso del mismo.	5.a.5		
	5.b.2	No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.	No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.	No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.	5.a.6		Podría surgir necesidad de pedir información.

#### Notas y Comentarios

Estos casos -en los que la sanción no se corresponde con una obligación directamente emergente del ATTT- son fuente de conflictos. Si el ATTT en alguno de sus artículos establece que debe hacerse tal o cual cosa y en el protocolo de sanciones refiere qué sanción se aplicará cuando ello no se cumple, en virtud del artículo 4º ambos países deberían aplicar la misma sanción, (la prevista en el ATTT), independientemente de que cada o alguno de ellos tuviera una normativa interna y sancionatoria de esa conducta.

Si no surge directamente, pero deriva de un acuerdo bilateral o multilateral en el que se hubiere pactado la obligación, se estaría en el caso anterior y ambos países deberían aplicar la sanción del ATTT

Si la obligación no surge directamente del ATTT ni de acuerdos bi o multilaterales pero el país A ve encuadrada en esa infracción prevista en el ATTT- y que podría estar en su normativa interna-, a dos empresas, una de su país y otra del país B, podría aplicar su normativa interna a su empresa y la del ATTT a la del otro país, generándose asimetrías, dependiendo de los valores que establezca un a y otra normativa.

Notas:

- 1.- En Art. 17º se mencionan los que surgen de los apéndices, en consecuencia: Póliza seguros, Permiso Originario, Permiso Ocasional de Pasajeros o Cargas; convendría clarificar qué pasa con el CRT del Art. 28 ó el MIC que pasa con el CRT del Art. 28 ó el MIC
- 2.- No explícito

(3) - No totalmente claro. Ref 2.a.3 y 2.b.3

(4) . No totalmente claro. Ref. 3.a.8, 3.b.8, 2.a.3 y 2.b.3

(5) - Serv. Reg. Pasajeros no se profundiza en el Acuerdo. Aspectos operativos surgen de reuniones bilaterales en las que se pactan los servicios. Puntos de parada son uno de los elementos.

(6) - No explícito - Parecería ir dirigido a servicios regulares

(7) - No específico; podría surgir necesidad de pedir información.

