

XI REUNION DE LA COMISION DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

(COMISION DEL ARTICULO 16)

ACTA

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI -, durante los días 24, 25 y 26 de marzo de 2010, se celebró la XI Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16), con la presencia de representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. La relación de los participantes obra como **Anexo I** del presente documento.

El Acto de Apertura contó con la presencia del Señor Subsecretario de la ALADI, Don Ricardo Hartstein, quien dio la bienvenida a las Delegaciones y les agradeció su presencia, manifestando su satisfacción por haberse elegido la sede de la ALADI como lugar de esta reunión. Ello, manifestó, porque el ATIT es uno de los Acuerdos que ha facilitado en gran manera el comercio entre siete de los doce países miembros de la ALADI, siendo por lo tanto uno de los instrumentos integradores más importantes de la región. Al respecto, aprovechó también para anunciar a los presentes que este año la ALADI está celebrando los 50 años de los procesos de integración, iniciados en 1960 por la ALALC y continuados por la ALADI desde 1980 a la fecha.

Una vez abierta la jornada de trabajo, en primera instancia se designó como Presidente de la Reunión al Dr. Pablo Ortiz, integrante del Organismo Nacional Competente de Chile, quien en su nombre reiteró la bienvenida a las delegaciones presentes, agradeció a la ALADI la colaboración recibida y formuló votos para alcanzar los objetivos inicialmente previstos para el desarrollo de esta reunión. Se eligió también a Uruguay para la Relatoría, para lo que se designó al Ing. Javier Garagorry.

Antes de iniciarse los trabajos, Paraguay excusó al titular de la Dirección Nacional de Transporte, quien no pudo asistir a la reunión por razones de fuerza mayor. A su vez, Perú excusó al Delegado de Transporte de ese país quien tampoco pudo hacerse presente y luego el Delegado de Chile informó que su Subsecretaría de Transportes, se encuentra en su país apoyando los trabajos de reconstrucción por los sismos ocurridos. Al respecto, Chile agradeció la solidaridad demostrada por las distintas Delegaciones por los acontecimientos de su país.

A continuación, pidió la palabra el jefe de la Delegación de Paraguay, quien puso énfasis en la necesidad de que las conclusiones tiendan a la equidad entre los países, mientras que su par de Bolivia resaltó la importancia que para su país tiene este ámbito, en el cual entiende que deben recogerse las asimetrías de sus integrantes.

Asimismo, las delegaciones manifestaron su beneplácito por dar continuidad a las reuniones y expresaron su disposición a desarrollar un trabajo productivo en beneficio de la integración sectorial en materia de transporte entre los países del cono sur.

Al comienzo de las deliberaciones se aprobó con carácter general el temario que hiciera llegar a los países la Secretaría de la ALADI, acordándose asimismo el tratamiento de los puntos incluidos en las propuestas realizadas por Brasil y Chile a fines de 2009, las que cumplieron lo convenido en la X Reunión respecto al procedimiento de presentación de propuestas de modificación, recogido en el literal E del punto 10 del Acta correspondiente.

A efectos de avanzar en el tratamiento de los temas vinculados con Asuntos Aduaneros, Transporte Ferroviario y Seguros, el Coordinador estableció la metodología de trabajo de la reunión, estableciéndose tres comisiones: una de Transporte Ferroviario, una de Aduanas y otra de Seguros, las cuales trabajarían en forma paralela para presentar su respectivo informe al Plenario.

PUNTO 1.- TEMAS GENERALES

1.1.- ESTADO DE SITUACIÓN DE SUSCRIPCIÓN DE PROTOCOLOS ADICIONALES EN TRÁMITE

Iniciando el tratamiento del Temario, la Secretaría de la ALADI informó que la situación respecto a los Protocolos Adicionales 3 y 5, no había tenido variaciones significativas desde lo señalado en la X Reunión. Se destacó que con relación al Protocolo Adicional N° 3 faltan aún las firmas de Perú y Bolivia, aunque por el tiempo transcurrido ya no podría ponerse en vigencia. En cuanto al Protocolo Adicional N° 5, se informó que falta aún la conformidad de Perú a los efectos de poder imprimir los cartones para su suscripción por todos los países signatarios del ATIT.

En ese estado, sugirió preparar un texto consolidado que contemple las modificaciones encaminadas por los Protocolos 3 y 5 más las propuestas que pudieren surgir de la presente Reunión, con el que se iniciaría el proceso de suscripción en forma conjunta o por separado con el Protocolo sobre Asuntos Aduaneros.

Las delegaciones agradecieron el aporte de ALADI y convinieron desarrollar su trabajo tomando como base dicho borrador y los documentos donde se recogen las propuestas de Brasil y Chile.

Al respecto, teniendo en cuenta el tiempo ya transcurrido y las nuevas propuestas de modificación presentadas por las Delegaciones de Chile y Brasil, la Secretaría General de la ALADI elaboró para la consideración de las Delegaciones, un borrador de trabajo para la Reunión conteniendo un compendio de las modificaciones contenidas en los Proyectos de Protocolo Adicional N°3 y N°5 y las Propuestas de Chile y Brasil, a los efectos de, eventualmente, poder elaborar un único proyecto de Protocolo Adicional con las modificaciones que

sean acordadas en la Reunión. Dicho consolidado consta en la presente Acta como **Anexo II**.

Asimismo, la Secretaría General informó sobre el documento enviado por Paraguay sobre antigüedad de los vehículos y al respecto, el Coordinador solicitó a las otras Delegaciones acercar sus normativas sobre este tema, para buses y para camiones.

En cuanto al Proyecto de Protocolo Adicional que incluya el Acuerdo 1.96 (XVIII), tal como fue solicitado en el Acta de la X Reunión de la Comisión (Punto 5) la Secretaría General de la ALADI informó que había elaborado un Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT (ANEXO III), en idiomas español y portugués, en el cual se incorpora al Anexo sobre Aspectos Aduaneros del ATIT las modificaciones que se detallan en el mismo.

1.2. PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL ATIT

Sustituir en todo el texto del ATIT, la expresión "Documento de Idoneidad" por "Certificado" o "Certificado de permiso originario", según el caso.

A efectos de garantizar el correcto cumplimiento de lo acordado en este sentido en la IX Reunión, se identificaron todos aquellos lugares del texto donde aparece la expresión a sustituir y se efectuaron los ajustes requeridos para lograr la coherencia del mismo.

Artículo 4 - Numeral 1

Se coincidió en adoptar la redacción que se incluyera en el Proyecto de Protocolo Quinto Protocolo Adicional al ATIT, por lo que la misma será la siguiente:

"Artículo 4°.-

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

Artículo 7

Se coincidió en adoptar la redacción que se incluyera en el Proyecto de Protocolo Quinto Protocolo Adicional al ATIT, por lo que la misma será la siguiente:

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

Artículo 9

Se observó que en la versión del ATIT en idioma portugués, el texto del numeral 1 finaliza con la frase "Esta documentación no se podrá retener en caso de infracciones de tránsito", faltando "salvo que al conllevar estas infracciones otra sanción distinta a la pecuniaria requiera necesariamente su entrega a la autoridad competente" que figura en la versión en español.

Al respecto se acordó agregar el texto faltante a la versión en idioma portugués y en ambas versiones, luego de "tránsito", "o transporte".

En otro orden, se coincidió en trasladar a la nueva versión del artículo 24, como numeral 3, el primer párrafo del actual numeral 2, con el ajuste del texto que allí se presenta y eliminar el segundo párrafo, pues su objetivo se encuentra contemplado en la nueva redacción de dicho artículo 24.

En consecuencia, el artículo 9 queda con un único párrafo, con el texto siguiente:

"Artículo 9°.-

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

Artículo 13

Con la conformidad de la delegación brasileña, se acordó que la propuesta será analizada en la próxima reunión. En caso que entendiera conveniente plantear ajustes a la redacción de la misma, ello deberá hacerse con la anticipación convenida de sesenta días.

Artículo 19

En primer término se coincidió en incorporar al nuevo Protocolo, lo que se acordó en la IX Reunión y se previó en el 5° Protocolo, en cuanto a reemplazar todas las referencias a "transporte terrestre" por "transporte por carretera" en este artículo.

En lo referente al numeral 9: definición de Transporte Propio, se analizó la propuesta brasileña, que sugiere que el mismo pueda ser realizado también con vehículos arrendados, y que pueda aplicarse a "cargas inherentes a la actividad de la empresa".

En su justificación de la propuesta, la delegación de Brasil destacó la necesidad de no limitar excesivamente ese tipo de actividad.

Iniciada la ronda de consultas, la delegación de Argentina señaló que la idea inicial estuvo destinada a fabricantes de productos, y que la propuesta presentada desvirtúa tal objetivo. Agregó que si la empresa no tiene camiones propios y contrata, con la modificación sugerida se evita contratar a las empresas que cumplen todas las exigencias que establece el Acuerdo.

Por su parte, la delegación de Chile hizo referencia a que en su país el transporte propio se gestiona como una de las causantes de permisos ocasionales, lo que en la hipótesis que se analiza se ampliaría excesivamente.

La delegación de Uruguay destacó que para otorgar los permisos de transporte propio verifica estrictamente la propiedad de los vehículos. Agregó que considera que el término "inherente" es demasiado amplio, sugiriendo una redacción alternativa contemplando la incorporación al texto actual del término "para su uso..."

La delegación de Paraguay manifestó que la admisión de vehículos arrendados distorsionaría el concepto de transporte propio y generaría dificultades.

Finalmente, la delegación de Bolivia expresó que no comparte la admisión de vehículos arrendados, pues ello desnaturalizaría el concepto de transporte propio. Agregó asimismo que todas las empresas transportan sus productos, por lo que si se amplía con el término "inherentes" entraría todo.

A efectos de complementar se presentación, la delegación de Brasil señaló que con la definición actual de "para su consumo" una empresa no podría transportarse su propia folletería, lo que no considera razonable.

No habiéndose obtenido consenso sobre las modificaciones propuestas se acordó mantener la actual redacción del numeral 9.

Con relación al numeral 10 se acordó incorporar la propuesta de modificación que se había incorporado al Proyecto de Quinto Protocolo Adicional, por lo que el texto del mismo es el que sigue:

"Art. 19

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

Numeral 3

Con relación a la propuesta de eliminación del numeral 3 que exige que más del 50% del capital social y el efectivo control de la empresa estén en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario, se desarrolló un amplio intercambio de ideas.

La delegación de Brasil argumentó que a su juicio existe una inconsistencia entre lo establecido en ese numeral y el numeral 1, por cuanto este último establece que "los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio legal en su territorio". Agregó asimismo que el numeral que propone eliminar es contradictorio con el espíritu de integración y que la Constitución de su país no lo admite.

La delegación de Paraguay manifestó que no está de acuerdo con la propuesta y que la exigencia respecto a la composición del capital social de las empresas a las que otorga permiso originario que establece el ATIT está incorporada en su normativa.

La delegación de Uruguay expresó que si bien debería analizarse la consistencia entre los Numerales 1 y 3 del Artículo 22, la exigencia de que más del 50% del capital social y el efectivo control de la empresa esté en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario, está vigente en su país y que por el momento no está en condiciones de aceptar la modificación propuesta.

Por su parte, la delegación de Bolivia enfatizó que el principio de integración no está en juego, y que debe hacerse con equidad. Agregó que eliminar el numeral 3 profundizaría esa desigualdad que existe en materia de transporte y que capitales externos podrían afectar a las empresas legalmente establecidas.

La delegación de Argentina expresó que desde el punto de vista de la necesidad de inversiones, que conlleva mayor empleo la propuesta sería favorable, pero no observa consenso.

Por último, la delegación de Chile señaló que si bien su país tiene apertura en muchos aspectos, en materia de transporte reservó el acceso al mercado.

Finalizada la ronda de consultas, se observó la no existencia de consenso sobre la propuesta.

En ese estado, la delegación de Argentina, haciendo referencia al texto del artículo N° 16 del ATIT, que entre los cometidos de la Comisión destinada a la evaluación del ATIT establece "proponer a sus respectivos Gobiernos las modificaciones que su aplicación sugiera", sugirió realizar una propuesta a los Gobiernos en el sentido de tratar este tema al más alto nivel.

Sobre el tema, la delegación de Brasil manifestó entender que en cada país deberían darse ámbitos de discusión de los distintos actores involucrados, para proyectar el ATIT para los próximos veinte años, en función del dinamismo que tiene el sector. En ese sentido, agregó que se tiene una norma (ATIT) que regula la relación entre empresas, que debe estar a la altura de los requerimientos de integración, por lo que concuerda en efectuar consultas a nivel superior y realizar actividades tipo seminarios, etc.

Por su parte, la delegación de Chile consideró interesante la organización de un seminario sobre este tema, que tiene antecedentes y consecuencias, en el cual la participación del sector privado, que concurre a estas reuniones, podría también plantear sus inquietudes.

Finalmente, las delegaciones indicaron que el tema requeriría un estudio más profundo, por lo que será elevado a las autoridades a fin de obtener los lineamientos políticos que se requieran para definir el mismo.

Numeral 4

Se acordó sustituir la expresión "documento de idoneidad" por el término "certificado".

Numeral 5

Se acordó adoptar la redacción que se incluyó en el Proyecto de Quinto Protocolo Adicional ATIT.

La redacción será la siguiente:

"Artículo 22°.-

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

Artículo 24

La revisión de este artículo incluyó la sustitución de la versión vigente por la que se incluyera en el Proyecto de Tercer Protocolo Adicional; la propuesta de Chile para contemplar los casos en los que la comunicación del otorgamiento de Permiso Originario se efectúe por correo electrónico y la propuesta de Brasil para ampliar la responsabilidad solidaria del representante legal a las infracciones vinculadas con el ATIT.

El numeral 1 consolida la redacción del artículo que se incluyera en el Proyecto de Tercer Protocolo Adicional que no llegó a ponerse en vigencia.

Analizada la propuesta de Chile, se coincidió en incorporar con el numeral 2 el texto sugerido, el que refiere a la posibilidad de contemplar la comunicación del otorgamiento de permiso originario por correo electrónico cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de la firma electrónica contenida en el mismo.

Asimismo, las delegaciones acordaron incluir como numeral 3 de este artículo, el que figura como primer párrafo del numeral segundo del artículo 9 en la versión vigente. El mismo establece que el representante legal será solidariamente responsable por el pago de las multas aplicadas a los conductores que hubieran cometido infracciones de tránsito.

Por su parte, la delegación de Brasil justificó su propuesta de agregar la expresión "y transporte" a continuación de la palabra "tránsito", en la relación biunívoca que a su juicio debe existir entre la empresa y su representante legal en cada uno de los otros países. En tal sentido, destacó que este artículo ya establece que el representante legal debe tener plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en los que ésta deba intervenir en la jurisdicción del país, por lo que no se trata de una figura menor, sino que debe tener determinado perfil y un porte similar a la representada. Destacó asimismo que sin representante legal no existe transporte internacional, pues la empresa sólo va a recibir el permiso complementario si designa al representante y que el representante debe actuar como si fuera la empresa en todas las circunstancias.

La delegación de Argentina coincidió con dicha posición, enfatizando en la solidez que debe tener dicha figura, a la cual se le estaría prestigiando y se le estaría exigiendo mayor vinculación con la empresa que representa.

La delegación de Uruguay coincidió en que es relevante el rol del representante legal en el transporte internacional por carretera. Pero indicó que, para hacerlo solidariamente responsable del pago de las multas por infracciones de transporte que cometa la empresa que representa, debería exigirse en el transporte internacional tanto a la empresa transportista como al representante condiciones de honorabilidad, capacidad técnica y financiera, a efectos de que sea la empresa la que efectivamente asuma su responsabilidad. Concluyó que en este estado no considera oportuna la propuesta.

La delegación de Paraguay señaló su preocupación por las consecuencias que traería aparejada la exigencia de responsabilidad solidaria en materia de multas de transporte, en particular la reticencia a asumir el rol de representante legal, y sugirió la inconveniencia del tratamiento del tema en este artículo.

Por su parte, la delegación de Bolivia señaló que actualmente hay responsabilidad solidaria sólo en materia de multas de tránsito y que se le pretende dar otras obligaciones, lo que generará dificultades para conseguir quienes quieran actuar como representantes legales de empresas extranjeras. Por ello, sugirió analizar el tema con más profundidad.

A su vez, la delegación de Argentina señaló que la propuesta de Brasil implica un cambio de criterio, pues el ATIT en la actualidad sólo establece responsabilidad solidaria del representante por multas de tránsito, por lo que estima que se trata de una decisión que excede a la Comisión del Artículo 16.

En ese estado, la delegación de Paraguay sugirió la creación de una comisión que elabore una propuesta para ser considerada en la próxima reunión.

La delegación de Brasil insistió respecto a la necesidad de definir el objetivo y el alcance de la figura del representante legal, y otros aspectos como el grado de calificación que debería tener, sugiriendo un intercambio con el sector privado para que ello no sea imposible de alcanzar. Señaló asimismo que debería alcanzar al transporte de pasajeros regular y ocasional.

En este estado de las deliberaciones, las delegaciones se inclinaron por incorporar este tema entre los que se tratarían en un seminario como el que se planteara respecto a la participación del capital social.

Con los cambios a que se hizo referencia, el texto del artículo 24 será el siguiente:

"Artículo 24°.-

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

a) Certificado bilingüe que acredite el permiso originario.

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

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

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

Artículo 25

Las delegaciones acordaron adoptar la redacción que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo Adicional, modificando, al final del numeral 1 en ambas versiones, a pedido de la delegación de Brasil, "no comunique su caducidad" por "no comunique su cancelación"

En consecuencia, el texto será el siguiente:

"Artículo 25°.-

1. Los permisos originarios serán otorgados por la autoridad competente con una vigencia determinada. Por su parte el permiso complementario será otorgado en iguales términos y plazo, por lo que este último mantendrá su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su cancelación."
2. La vigencia del permiso originario podrá ser prorrogada, en cuyo caso será suficiente con la comunicación realizada por la autoridad competente, conforme al modelo establecido en el Apéndice 6, para que se prorrogue el permiso complementario."

Artículo 26

Las delegaciones acordaron aprobar el texto del proyecto consolidado, que recoge la variación que se adoptara en el Proyecto de Tercer Protocolo y la propuesta de Chile.

La delegación de Argentina propuso que ALADI realice un cotejo de las versiones del ATIT en los dos idiomas, a efectos de asegurar que los términos utilizados tengan igual significado.

Por otra parte, se coincidió en sustituir en todo el texto, facsímil por fax.

"Artículo 26°.-

1. Las autoridades competentes deberán decidir sobre el otorgamiento de los permisos complementarios que se les soliciten, dentro del plazo de 180 días de presentada la solicitud correspondiente.
2. Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24 numeral 1 o la **comunicación de documento firmado electrónicamente según lo dispuesto en el numeral 2 del mismo artículo conjuntamente con la prueba de la designación de representante**, un permiso provisorio que se oficializará, mediante fax u otro

medio acordado bilateralmente, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo.”

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

Con relación al Numeral 3, habiéndose observado la desactualización del procedimiento allí previsto, se acordó retomar el tema en la próxima reunión.

Artículo 29

En primer término, se acordó incorporar la modificación al numeral 1 que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo.

Con relación a la propuesta de Brasil, la delegación de Bolivia manifestó que debería plantearse el tema con mayor claridad, en particular la definición de integración de los mercados. Agregó asimismo que a su criterio, debería existir previamente, en esa materia, una instancia política.

A efectos de aclarar la propuesta, la delegación de Brasil señaló que se trata de una profundización para los casos en que los países hubieran acordado la justa compensación al país transitado. Posteriormente planteó una nueva alternativa sustituyendo la referencia a la integración de los mercados por integración de transporte.

La delegación de Uruguay manifestó que la actual redacción del artículo no ha presentado inconvenientes, por lo que entiende conveniente mantener la redacción actual, lo que fue compartido por la delegación de Paraguay.

Efectuada la votación, las delegaciones de Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay manifestaron que no acompañan la propuesta, enfatizando la primera de ellas que no comparte pues modifica el concepto del artículo 29.

El texto del numeral 1 quedará de la siguiente forma:

“Artículo 29°.-

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

Artículo 30

Luego de un intercambio de ideas, se observó la existencia de un error en la traducción en idioma portugués. En consecuencia, se acordó incluir en el nuevo Protocolo, la sustitución de “cotas” por “rotas” en dicha versión.

Finalmente, la delegación de Brasil decidió retirar la propuesta de modificación del artículo.

Artículo 31

La delegación brasileña respaldó su propuesta en la no existencia de diferencia entre el arrendamiento mercantil y el leasing.

Luego de un intercambio de ideas y teniendo en cuenta que ello está reflejado de esa manera en el primer párrafo de la versión en idioma español cuando se establece "podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing)" pero no en la versión en portugués donde establece "arrendamento mercantil ou leasing" se acordó incluir en el nuevo Protocolo dicha corrección, por lo que la versión en portugués deberá decir "arrendamento mercantil (leasing)". En ese estado, la delegación de Brasil retiró la propuesta de modificación presentada.

Artículo 32

La delegación de Brasil fundamentó su propuesta en el hecho de que en muchas oportunidades las empresas realizan la inspección técnica de sus vehículos fuera de su país.

La delegación de Uruguay manifestó no tener inconveniente en acompañar la modificación propuesta, en la medida en que se complementa el texto con el siguiente: "Sin perjuicio de lo anterior, cada país signatario podrá exigir a los vehículos de su flota habilitada, realizar la inspección técnica en su territorio". Argumentó en ese sentido, que desde el punto de vista normativo y administrativo la inspección técnica de sus vehículos debe realizarse en su territorio. No obstante, admite sin inconvenientes que un vehículo de otro país presente un documento de inspección técnica vigente expedido en un tercer país.

La delegación de Paraguay apoyó el agregado propuesto por Uruguay y agregó, a título informativo, que la ley N° 3.850/2009 promulgada en su país hace obligatoria la inspección técnica vehicular de su flota para circular por su territorio.

La delegación de Argentina señaló que la propuesta de Brasil modifica el principio de que la revisión técnica debe hacerse en el país de origen y que hacerla en otro país es de carácter excepcional. Propone reescribir el texto.

Las delegaciones de Paraguay, Brasil y Bolivia aceptaron el agregado propuesto por Uruguay mientras que la delegación de Argentina no compartió el principio de que con carácter general valga la inspección técnica de cualquier país.

No existiendo consenso para efectuar modificaciones, el artículo permanece con su redacción actual.

Artículo 34

La delegación de Brasil propuso el agregado de un tercer numeral, previendo la posibilidad de suspender el permiso complementario o su renovación en caso de empresas morosas en el pago de las multas.

La delegación de Argentina manifestó que considera que ello está previsto en el artículo 8 del Protocolo sobre Infracciones y Sanciones, por lo que estima innecesaria su inclusión en el Capítulo II., lo que fue compartido por Bolivia y Paraguay.

La delegación de Brasil reiteró que no puede tolerarse que las empresas no cumplan las reglas de juego, por lo que deben ser sancionadas.

La delegación de Chile hizo referencia a su normativa interna, que utiliza determinadas figuras a modo de apremio, a efectos de evitar aplicar una doble sanción por un mismo hecho.

Sometida la propuesta a votación, la misma no obtuvo el consenso necesario, por lo que la redacción del artículo considerado permanece en su forma original.

Finalmente, tomando como referencia esta temática, el representante de Chile hizo referencia al numeral 2 del artículo 19 del Anexo I Asuntos Aduaneros, en el cual se establecen sanciones que no están previstas en el Protocolo correspondiente, lo que señala como una inconsistencia a ser tratada en la próxima reunión.

Artículo 35

Las delegaciones acordaron incorporar en el nuevo Protocolo la modificación que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo. El nuevo texto del artículo será el siguiente:

"Artículo 35°.-

El transporte propio se regirá por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente."

Artículo 58

Las delegaciones procedieron a recopilar los cambios operados en las denominaciones de los Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del ATIT en los diferentes países signatarios a efectos de actualizar el artículo 58, sobre la base de lo recogido en el Protocolo 5 y cambios posteriores.

La nueva redacción será la siguiente:

"Artículo 58°

1. ARGENTINA: Secretaría de Transporte (Subsecretaría de Transporte Automotor). BOLIVIA: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Viceministerio de Transportes). BRASIL: Agencia Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. CHILE: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Subsecretaría de Transportes). PARAGUAY: Dirección Nacional de Transporte, DINATRAM. PERÚ: Dirección General de Transporte Terrestre. URUGUAY: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transporte)."

Apéndice I

Las Delegaciones acordaron sustituir, en el texto aprobado en la VII Reunión de la Comisión realizada en Mar del Plata, la expresión "Documento de idoneidad" por la expresión "Certificado de permiso originario" y "Anexo al documento de idoneidad" por "Anexo al certificado de permiso originario".

Apéndice II

Las Delegaciones acordaron sustituir en el texto del Apéndice II la expresión "Documento de idoneidad" por la expresión "Certificado de permiso originario".

Apéndice 4

En primer término, se acordó incorporar al nuevo Protocolo, la modificación generada en la IX reunión realizada en octubre de 2007 que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo y que refiere a servicios ocasionales de transporte de pasajeros en diferentes modalidades, cuyo texto es el siguiente:

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

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

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

Seguidamente, se analizaron las propuestas de Brasil sobre no emisión de permisos cuando se tienen sanciones impagas, exigencia de representante legal y responsabilidad solidaria del mismo.

Sobre el primer punto, las delegaciones acordaron su tratamiento en la próxima reunión.

Con relación a los demás aspectos, la delegación de Brasil fundamentó su propuesta en la necesidad de velar por la seguridad y mayores garantías para los pasajeros.

La delegación de Uruguay señaló que el ATIT solo exige representante legal a las empresas habilitadas con permisos originarios no así para el transporte ocasional de pasajeros y carga o el transporte propio. Sin embargo, existen transportes ocasionales de pasajeros que se realizan de forma habitual, para los cuales se comparte la necesidad de que las empresas cuenten con un representante legal en el país de destino. Entiende que sería necesario distinguir estas situaciones de aquellas en que los viajes se realizan de manera esporádica, en los cuales contar con un representante legal podría tornar inviable la actividad de la empresa transportista.

La Delegación de Paraguay señaló con respecto al segundo párrafo, que considera relevante la figura del representante legal en los servicios de transporte, pero que en la línea de razonamiento planteada por Uruguay, si se quisiera implementar esa exigencia, se requeriría una reformulación de dicha actividad. Por ese motivo, adelantó que no estaba en condiciones de acompañar la propuesta.

Por su parte la delegación de Bolivia destacó que la realidad de su país coincide con la expuesta por Uruguay y Paraguay en esa materia y que la propuesta requeriría ser más trabajada. Coincidió en que para empresas que operan con una frecuencia importante, tal exigencia pueda justificarse, pero para las que realizan viajes esporádicos, la exigencia de representante legal sería muy onerosa. No obstante, en la medida en que las normas deben tener carácter general, sugiere postergar el tratamiento del tema.

La delegación de Argentina, no observando posibilidad de consenso, planteó buscar una redacción que pueda dar satisfacción a las preocupaciones planteadas, para lo que sugirió que cada delegación presente una propuesta de redacción para ser analizada en la próxima reunión.

La delegación de Paraguay manifestó que las exigencias que se proponen actuarían como trabas para ese tipo de actividad y harían quebrar a las empresas de turismo de su país, por lo que sugirió la creación de una comisión que estudie el tema y plantee las funciones que debería cumplir el representante legal.

La delegación de Brasil señaló que a su juicio los servicios ocasionales deberían ser realmente ocasionales y que la actuación del representante legal debería ser también en beneficio de los pasajeros. Agregó que la propuesta apunta a viajes con mayor frecuencia, programados, que deben ser mejor atendidos, que son negocios muy bien estructurados y lucrativos, que deben tener un respaldo. Señaló asimismo que la exigencia de representante legal contribuirá a la calidad del servicio y que tanto con la presentación de propuestas como con la creación de la comisión se avanzaría en ese sentido.

Como resultado de lo actuado, se observó la no existencia de consenso sobre la propuesta original, y el hecho de que existe voluntad de las delegaciones en cuanto a realizar un estudio más detallado con relación a la exigencia y rol del representante legal.

A modo de conclusión sobre el tema, se sugirió coordinar algún debate para generar intercambio de visiones, con empresas y representantes.

Al respecto, la representante de ALADI manifestó que la División Comercio de Servicios de la Asociación hace un seguimiento del comercio de servicios y entre ellos la "presencia comercial" que incluye lo referente a representantes legales, por lo que ofreció preparar un documento que reúna todos los antecedentes.

Las delegaciones coincidieron en agradecer y aceptar el ofrecimiento de ALADI, comprometiéndose a hacerle llegar la información que entiendan relevante para compartir con los demás países.

Apéndice 5

Las delegaciones acordaron incorporar al nuevo Protocolo, la eliminación del requerimiento "cantidad de viajes a realizar" del Apéndice 5 numeral 1, y en su lugar incluir "justificación de la ocasionalidad" conforme se había convenido en la IX reunión y se había incluido en el Proyecto de Quinto Protocolo.

Propuesta de Chile sobre Apéndice 6

La delegación de Chile fundó su propuesta en la conveniencia de consensuar un modelo único para la comunicación que, con textos parecidos, realizan los países para informarse la renovación de los permisos originarios.

Luego de un intercambio de ideas, las delegaciones acordaron el modelo de comunicación que se incluirá como Apéndice 6 del Acuerdo. El texto del mismo se presenta a continuación.

Apéndice 6.

Modelo de Comunicación de Renovación de Permiso Originario

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

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

(Ver Formulario del Apéndice 6 en Anexo IX)

1.3. ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS

Tal como se acordara en la X reunión, las delegaciones realizaron un intercambio de información respecto a las respectivas normativas nacionales que establecen requisitos en materia de antigüedad de los vehículos afectados al

transporte internacional, tanto de carga como de pasajeros, así como respecto a la antigüedad promedio de sus flotas. La documentación presentada se incorpora como Anexo V.

Se señalan a continuación los principales aspectos que surgieron en el desarrollo de las conversaciones.

En primer término, la delegación de Brasil propuso definir una fecha de corte para hacer comparable la información, así como el formato tentativo a emplear para el intercambio, la frecuencia de envío, la forma de acumular los vehículos de mayor antigüedad, la desagregación por tipo de vehículo y tráfico, entre otros aspectos.

La delegación de Argentina informó que en su país, la Ley de Tránsito No. 24.449 establece la antigüedad máxima sólo en el caso de ómnibus (10 años) y para camiones para transporte de mercancías peligrosas (10 años, sólo para unidades tractoras). Los vehículos remolcados, cumpliendo determinados requisitos para su habilitación (inspección técnica) pueden seguir operando con más de 10 años. Para cargas generales se admiten 20 años. No obstante, existen situaciones regionales específicas como el transporte de granos donde eso no se cumple y existen tolerancias.

Las cifras de los promedios de la antigüedad de los vehículos al mes de marzo de este año es para buses internacionales de 4,06 años y para cargas generales internacionales 9,75 años.

Agregó que en Argentina se está trabajando intensamente en seguridad vial y que si bien no se tienen mediciones, entiende que existe una relación accidentabilidad/antigüedad de los vehículos. Señaló asimismo que la limitación de la velocidad máxima en los buses a 100 km/h bajó la siniestralidad en pasajeros en casi 70%, por lo que se está ampliando al transporte de cargas. También se está realizando control de alcoholismo en rutas.

Finalmente coincidió con Brasil en fijar fechas de recolección de datos e intercambiar la información a efectos de disponer de elementos comunes para adoptar medidas.

La delegación de Paraguay manifestó que el Reglamento aprobado por resolución del Consejo de la DINATRAN No. 304/04, establece la vida útil para vehículos de empresas que prestan servicios de transporte nacional (25 años), lo que se aplica también para transporte internacional. En el transporte internacional, en la práctica no se llega a esa antigüedad por la propia competencia existente entre las operadoras de dicho servicio. En este sentido, la vida útil promedio para transporte internacional es de 12 años. Asimismo, informó no disponer de información que permita relacionar antigüedad y accidentabilidad. En lo que hace referencia al intercambio de información propuso se realice a través de un formato consensuado entre las partes.

La delegación de Uruguay informó que en transporte de pasajeros para servicios internacionales la antigüedad máxima que establece la normativa en su

país es de 10 años para servicios regulares y 15 para turismo, mientras que para servicios nacionales es de 18 años. En transporte de cargas no existe límite de antigüedad. Recientemente, la normativa exige que para las nuevas empresas de transporte de cargas los vehículos que se registren no podrán tener más de 12 años. En materia de antigüedad promedio, el 45% de los vehículos de transporte internacional de carga tiene antigüedad menor a 10 años y el 84% menor a 20 años, resultando una antigüedad promedio de 12 años.

La delegación de Bolivia señaló que entiende que el sistema de transporte debe ir mejorando. Un Decreto Supremo reciente corta totalmente que un conductor maneje en estado de ebriedad y se hacen controles de alcoholemia.

Destacó asimismo que a su país le interesa analizar el tema de la antigüedad de los vehículos y que es evidente que existen asimetrías. Agregó que Bolivia tiene una legislación anacrónica de los años 70, existiendo un proyecto de ley que adecuaría la antigüedad. En la práctica, la antigüedad promedio en cargas es de 22 años y en pasajeros 15 años. La topografía de Bolivia no hace viable que de manera violenta se pueda ir hacia el mejoramiento del parque vehicular. Puso el ejemplo de itinerarios en los que los vehículos deben estar aptos para zona de montaña y allí no es viable colocar vehículos modernos.

La delegación de Bolivia manifestó su interés de que en el corto plazo pueda fijarse una edad promedio de vehículos a ser utilizados y adelantó que se requerirá plazo de adecuación. Señaló asimismo que debe dejarse constancia de que el ATIT debe aplicarse con preferencia sobre las normas nacionales y de que si un vehículo tiene su inspección técnica, aunque tenga más de 10 años, debe admitirse su circulación. En ese sentido, citó un caso de transporte a un país que no admite ómnibus que tengan más de 10 años.

En definitiva, resaltó la necesidad de avanzar pero teniendo en cuenta la situación de cada país.

La delegación de Brasil destacó que deben tenerse presente dos aspectos: antigüedad de los vehículos y la seguridad vial y que los estudios no demuestran la relación entre antigüedad y accidentabilidad, asumiendo que los accidentes responden más al incumplimiento de las normas de tránsito y a la imprudencia que a la antigüedad.

Informó también que la edad media de los vehículos habilitados para viajar al exterior es de 11 años y que el 56% de la flota tiene menos de 10 años. En materia de cargas, la flota tiene una antigüedad de 16 años considerando todos los equipos y varía según el país de destino. A modo de ejemplo citó las antigüedades medias de tractores (11 años), semirremolques (11 años), remolques (15 años) y camiones (18 años). Agregó que la edad promedio de los vehículos que realmente son utilizados para hacer transporte internacional es menor.

Se informó también que no se exige antigüedad máxima, la que podría establecerse en 10 años para los buses en función del modelo que va a ser

adoptado. También se establecerían límites para los buses en materia de antigüedad promedio de flotas.

La delegación de Chile informó que la antigüedad máxima para ómnibus en materia de transporte internacional en su país es de 10 años y para camiones 28 años, asociada a ciertos corredores internacionales. Agregó que en el caso de los ómnibus, la antigüedad es relevante por su relación con el confort, asientos, baños, y aire acondicionado, por lo que la limitación de la antigüedad no se relaciona sólo con la seguridad sino también por consideración hacia el pasajero.

La delegación de Chile hizo mención en este sentido, a que lo que aplica el ATIT a través de su artículo 4, es el principio de territorialidad, es decir que rigen las condiciones del país transitado.

La delegación de Bolivia reclamó que con primacía se aplique el ATIT y que cuando haya diferencias se busque acordar atendiendo a las diferencias entre los países, solicitando que se recomiende que para el caso en que haya conflicto de intereses por antigüedad de los vehículos se inste a la realización de acuerdos.

Sometido el tema a consideración de las delegaciones, la delegación de Argentina señaló que debe actuarse sobre todos los factores que afectan la seguridad vial y que respecto al caso planteado por Bolivia, considera que es bilateral, por lo que debe tratarse en ese ámbito.

Por su parte, la delegación de Paraguay puntualizó que al presente tema se le debe dar un seguimiento sostenido con respecto al establecimiento de la antigüedad en sí; la misma se debería avanzar en forma progresiva, iniciando el proceso a través de un intercambio de información. Sugirió asimismo, conformar una comisión de trabajo integrada con ingenieros mecánicos para tratar el tema.

La delegación de Uruguay manifestó que si bien no se dispone de información que relacione antigüedad con accidentes, no existen dudas de que la renovación del parque conlleva mejores prestaciones de los vehículos, en materia económica, energética y ambiental, pero que la seguridad vial no depende exclusivamente de la edad de la flota.

Agregó asimismo que el ATIT no hace mención alguna sobre antigüedad máxima, citando en ese sentido el texto del numeral 3 del artículo 31 que establece que "los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos". En ese sentido enfatizó que a su juicio la antigüedad no puede considerarse un requisito técnico, por lo que si bien considera bueno que se tienda a fijar antigüedades máximas, mientras tanto, deben aceptarse las condiciones del país de origen.

La delegación de Bolivia agradeció a la delegación de Uruguay por la presentación de algunos elementos que Bolivia no tenía presente, como el hecho

de que el artículo 31 no establece la antigüedad como requisito técnico y manifestó que adhiere totalmente a lo expresado por la misma.

La delegación de Brasil señaló que el tema en debate considerado es el planteado por Argentina en la X reunión y el alcance del intercambio de información, tema que entiende suficientemente debatido, restando sólo acordar el formato de presentación y establecer el mecanismo.

La delegación de Chile manifestó que una norma técnica implica que contiene aspectos objetivos, por lo que a su juicio la antigüedad es una norma técnica. Agregó asimismo que sostener la interpretación realizada por las delegaciones de Uruguay y Bolivia podría solucionar algunos problemas como los generados con los tanques de combustible complementarios. Agregó que se deben entender los requisitos técnicos como aquellos que emanan de normas técnicas y que el numeral 3 del artículo 31 da pie para que existan otras normas técnicas como por ejemplo la antigüedad.

La delegación de Bolivia, en vía de aclaración a lo manifestado por la delegación de Chile, indicó que en su país se dictó un decreto supremo que prohibió la instalación de los tanques adicionales de combustible con posterioridad a su fabricación, lo que alcanzaría a sus transportistas pero no a los transportistas chilenos, por lo que reiteró que la disposición a que hizo referencia el delegado chileno es sólo para los bolivianos.

La delegación de Uruguay informó que ese tema en particular fue analizado a nivel del MERCOSUR no como un tema bilateral, pues había generado varios inconvenientes en las operaciones de transporte entre los países y que mientras tanto se llegase un acuerdo técnico se convino en no aplicar a los vehículos extranjeros las normas nacionales.

Por su parte, la delegación de Bolivia solicitó dejar constancia en el acta que entiende que el problema de la antigüedad de los vehículos no es bilateral, que no debería haber restricciones al ingreso de un vehículo a un país si cumple las condiciones establecidas o acordadas y que es un problema a superar.

Sometida a consideración de las delegaciones la pregunta de si entendían que el problema planteado era o no bilateral, Argentina y Chile se manifestaron por la afirmativa.

La delegación de Uruguay solicitó a las demás delegaciones su opinión respecto a si consideraban que la antigüedad es un requisito técnico, habiéndose obtenido los siguientes pronunciamientos.

Paraguay entiende que no es un requisito técnico sino un requisito normativo que se tiene en cuenta para la prestación del servicio; Brasil considera que es un requisito político y una definición estratégica; Chile señala que existe una relación entre antigüedad y características técnicas, como la que se observa con los convertidores catalíticos, que sólo se incluyen a partir de determinada antigüedad y que es evidente que el requisito de antigüedad para cargas peligrosas responde a criterios técnicos, asociados al desgaste de material de los

vehículos. Por su parte Argentina señaló que tal como lo destacara en la reunión de 2008, la antigüedad hace a la seguridad, por lo que es un requisito técnico y no político.

La delegación de Uruguay considera que al no existir consenso sobre si la antigüedad es un requisito técnico, debería continuarse con el estudio de este tema con el fin de alcanzar un acuerdo. Mientras ello ocurra, entiende que no debería impedirse la circulación de vehículos extranjeros habilitados a pesar de que no cumplan con las exigencias en materia de antigüedad del país transitado.

La delegación de Bolivia indica que siendo correcta la interpretación y posición de lo expuesto por la delegación de Uruguay, respalda plenamente para que se actúe conforme a ello.

Finalmente las partes acuerdan incorporar este tema a la agenda de la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16.

PUNTO 2.- INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

El plenario recibió el informe elaborado por la Comisión a la que se le confiara el análisis del tema, el que fue presentado por el miembro de la delegación de Brasil. Dicho informe se incluye como Anexo VI.

La delegación de Paraguay dejó constancia de que no están presentes funcionarios del ferrocarril de su país, por lo que le trasladará al organismo competente todo lo que se trate en esta oportunidad.

Estuvieron presentes delegados de Uruguay, Argentina, Bolivia y Brasil y de ALAF, los que se concentraron en el tratamiento de los dos puntos del temario: proyecto de Acuerdo Marco y Establecimiento de Corredores Internacionales, no habiendo habido posibilidad ni condiciones de revisar el articulado.

La delegación de Argentina hizo referencia a que el ferrocarril varió considerablemente desde que surgió el ATIT, no siendo suficientes modificaciones del texto sino que deberán existir definiciones sobre qué se pretende del servicio ferroviario, emanadas de los altos niveles de decisión, definiendo su rol en la región, a partir de lo cual podrían realizarse propuestas por parte de los países.

En lo que hace a los corredores, el Informe sugiere mantener las redes en condiciones adecuadas de operación en las líneas involucradas con la logística internacional.

En lo que refiere al Acuerdo Marco, se sugiere solicitar a ALAF recopilar las propuestas de modificación que formulen los países.

La delegación de Brasil hizo referencia a la imposibilidad de analizar artículo por artículo, en virtud de que sólo su país presentó propuestas de modificación.

La delegación de Paraguay coincidió en que no se efectúe el análisis artículo por artículo y que se reciban propuestas.

La delegación de Uruguay señaló que el texto del capítulo ferroviario se encuentra desactualizado y requiere un estudio más profundo que comience con las políticas ferroviarias.

Por su parte, la delegación de Bolivia coincidió con el planteo de Argentina en cuanto a la necesidad de definir una nueva visión política y estratégica al más alto nivel.

En este estado, las delegaciones acordaron fijar un plazo hasta el 1º de Agosto para recibir las propuestas de modificación del Capítulo ferroviario e impulsar una instancia de análisis de políticas en la materia.

PUNTO 3.- INFORME DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ADUANEROS

El plenario recibió el informe de la Comisión integrada por representantes de la Aduanas, el que fue presentado por la delegada de la Aduana de Uruguay y se incluye en Anexo VII.

Según se señaló, la discusión que se generó fue muy rica, por cuanto estuvieron presentes delegados de las aduanas de todos los países signatarios. Fueron analizados los artículos 1 a 14 del Anexo I "Aspectos Aduaneros" del proyecto de Protocolo Adicional elaborado por la Secretaría de la ALADI, quedando consignados los acuerdos y los temas pendientes, así como nuevas propuestas que se generaron durante del desarrollo de los trabajos realizados.

Se agregó asimismo que se propone la realización de una nueva reunión de los representantes de las aduanas para completar la revisión de los temas encomendados, de modo que puedan ser presentados en la XII reunión.

Se destacó que los cambios propuestos obedecen a que la experiencia recogida hace aconsejable avanzar a pasos más lentos pero firmes, generando espacios para que coexista el sistema actual con el MIC/DTA electrónico.

En lo referente a la garantía de las operaciones de tránsito a que refiere la propuesta de Brasil sobre el artículo 13 del Anexo Asuntos Aduaneros, se analizó una nueva propuesta presentada por la Aduana de ese país, tratando de compatibilizar lo que rige actualmente en cuanto a que los vehículos son la primera garantía, dando también la posibilidad a la empresa de que presente una garantía sustitutiva.

En ese sentido, la Comisión propone eliminar el actual numeral 1 de dicho artículo; dejar en su lugar el actual numeral 2 y agregar como nuevo numeral 2 el

siguiente: "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". Asimismo, en el numeral 1 de la versión en idioma portugués se propone eliminar la expresión "única".

La delegación de Perú, que compartió la propuesta, dejó constancia de la necesidad de revisar todo el Anexo I y trabajar en aspectos prácticos de la aplicación.

Por otra parte, la delegación de Brasil manifestó que la propuesta de la Aduana de su país refleja adecuadamente su posición, coincidiendo con el texto propuesto por la Comisión, destacando que abre espacios para que las empresas presenten garantías formales en sustitución de los vehículos.

La flota sigue siendo la garantía como norma general mientras que la opción de sustitución es exclusiva de la empresa.

La delegación de Paraguay manifestó también su acuerdo con la redacción propuesta y sugirió dar el tema por suficientemente debatido.

Seguidamente, el Plenario aprobó el texto propuesto por la Comisión de Asuntos Aduanero para el referido Artículo 13 del Anexo I del Acuerdo.

Por su parte, la delegación de Argentina se congratuló por el trabajo realizado por la Comisión y en especial por la presencia de representantes aduaneros de todos los países signatarios.

Finalmente, las delegaciones acordaron convocar a una nueva reunión de los representantes de las Aduanas a realizarse entre el 9 y 11 de junio en la sede de la ALADI, a efectos de completar el tratamiento de los temas que le fueran encomendados.

PUNTO 4.- SEGUROS

a) Propuesta de Perú realizada en la X Reunión de la Comisión del Art. 16.

Seguro obligatorio de accidentes para vehículos de tránsito internacional terrestre.

Las delegaciones coincidieron en que el tema deberá ser aclarado oportunamente por la delegación de Perú, por lo que se incluirá en la agenda de la próxima reunión.

b) Posición de Argentina con respecto al Artículo 13 del ATIT.

Analizada la propuesta brasileña, la delegación argentina se manifestó conforme con el texto propuesto pero con la salvedad que: " cuando la contratación del seguro de la carga la efectúa el dador de la misma, se debe incluir una cláusula

de no repetición contra el transportista en los casos de robo, y siempre y cuando el transportista no haya actuado con dolo o culpa grave. Tal propuesta no obtuvo consenso.

PUNTO 5.- ASPECTOS MIGRATORIOS

La delegación de Brasil fundamentó su propuesta de suprimir toda mención a la libreta de tripulante en el Anexo II Asuntos Migratorios, por cuanto la misma nunca llegó a implementarse y existen otros documentos que otorgan mayor facilidad entre los países signatarios como la cédula de identidad o el pasaporte. Agregó que no existe en la práctica ninguna preferencia de Migración para los tripulantes y que incluso en la actualidad un conductor podría ser detenido en frontera por no tener esa documentación, y nadie la ha emitido. Señaló por último que si una vez dejada sin efecto se planteara una necesidad en ese sentido, se buscaría implementar una solución más moderna, por lo que valdría la pena correr el riesgo.

La delegación de Uruguay coincidió plenamente con el planteo de Brasil y destacó que partiendo de la base de que las reuniones como la del Art. 16 tienen como último objetivo la facilitación, la eventual implantación de la libreta de tripulante en la situación actual implicaría crear una complicación adicional, por lo que la presente sería una oportunidad para eliminar ese requisito.

La delegación de Bolivia señaló que en su país la libreta de tripulante está instrumentada como documento de control y que emite dicho documento, por lo que de momento no acompaña la propuesta de Brasil y propone un análisis del tema por parte de las autoridades migratorias de los países signatarios.

La delegación de Argentina señaló que acompaña la eliminación de la libreta de tripulante pues es un anacronismo. Existía en la versión inicial del ATIT pero nunca se usó. Agregó que la Decisión 18 del MERCOSUR del año 2008 refiere a los documentos de viaje y la libreta de tripulante no aparece como documento exigible en ninguno de los países. Por ello sugiere su eliminación.

La delegación de Paraguay señaló que el aporte del MERCOSUR es importante, pero que en este foro se encuentran representados tres países que no pertenecen a aquel ámbito de integración, agregando que entiende que la Libreta de Tripulante no ha tenido un uso práctico desde su aprobación.

Por su parte, la delegación de Chile reflexionó que no parecen estar dadas las condiciones para que sea exigible la libreta de tripulante, y que lo importante es si la misma contribuiría o no a la facilitación y al control simplificado, señalando que en la actualidad generaría una duplicidad documental.

Sometido el tema a votación, no se llegó a un consenso respecto a la propuesta analizada, no obstante lo cual se coincidió en convocar a las autoridades migratorias para la próxima reunión, a efectos de adoptar decisión sobre la eliminación del Anexo o una eventual actualización del mismo.

Las partes acordaron solicitar a la ALADI que se incorpore dentro de la agenda de las próximas reuniones en materia de transporte a la que asistan sus países miembros pertenecientes al cono sur, el tema referido a la Política de Transporte Internacional Terrestre.

Por último, se acordó convocar a la XII Reunión de la Comisión del Artículo 16 en noviembre de 2010 en la Sede de la ALADI, manifestando que oportunamente se informarán los componentes de la Agenda de Trabajo con suficiente antelación, así como el plazo de duración de la referida Reunión.

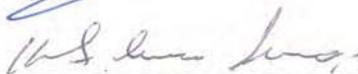
Culminada la consideración de los temas propuestos, las Delegaciones presentes expresaron su agradecimiento a la Secretaría General de la ALADI por el apoyo recibido para la celebración de la misma y siendo la hora 16:00 del día 26 de marzo de 2010, procedieron a suscribir ocho ejemplares originales de la presente Acta.



Por Argentina



Por Bolivia



Por Brasil

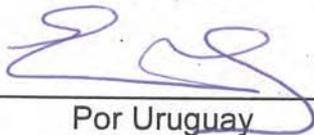


Por Chile

Por Paraguay



Por Perú



Por Uruguay

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.

Jefe de la Delegación:

CUENCE, Antonio Raúl

Subsecretaría de Transporte Automotor

Delegados:

MUNGE, Gustavo

AMOROS, Juan José

VIGNOLO, Ricardo

COLOMBANO, Victor

CORTEZ, Carla

GOMEZ VALDEZ, Pablo Javier

CAPELLA, Juan José

MOLINARI, Alejandro

VERONELLI, Mariano

COLOMBANO, Victor

Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Comisión Nacional de Regulación del Transporte

Cancillería

Administración de Estructura Ferroviaria

Subsecretaría de Transporte Ferroviario

AFIP – Dirección General de Aduanas

Dirección Nacional de Migraciones

Superintendencia de Seguros de la Nación

Superintendencia de Seguros de la Nación

Administración de Estructura Ferroviaria

Observadores:

GONZALVEZ, Marcelo

SUDOL, Silvia

RICCO, Egidio

RIVAS, Miguel Angel

ZAMORA, Mario Alberto

AAETA

FADEEAC

CATAC

CATAC

ADIFSE

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA.

Jefe de la Delegación:

RODAS, Emilio

Viceministerio de Transportes

Delegados:

ORDOÑEZ, David

DIETER, Jorge

SOTO, Rolando

RODRIGUEZ, Nury

Viceministerio de Transportes

Aduana Nacional de Bolivia

Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero

Autoridad de Supervisión del Sistema Financiero

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

Jefe de la Delegación:

FRANÇA, Helio Mauro

ANTT

Delegados:

DE PAULA MAGALHAES GOMES, Francisco

ANTT

HADDAR, Sonia

ANTT

LIMA DAS NEVES, Marcos Antonio

ANTT

NADER, Carlos Alexandre

ANTT

DA COSTA BAPTISTA, Francisco Luiz

Ministério dos Transportes

MAGALHÃES FURTADO, Rafael

Ministério dos Transportes

MOTTA, Enio

Receita Federal do Brasil

MATTAR, Jorge

Receita Federal do Brasil

Observadores:

ROTONDO, Sonia

NTC e Logística

ALMEIDA, José Carlos

CNSEG

CARAMORI, Doreni

Planalto Transportes / Viação Ouro e

Prata

MOSCARDINI, Luiz

AGNA seguros

MOREIRA, Abel

CTTI

SOARES, Carlos

OCERGS

BOGER, Guilherme

ABTI

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE.

Jefe de Delegación:

ORTIZ MENDEZ, Pablo

Subsecretaría de Transportes

Delegados:

VERGARA, Ester

Servicio Nacional de Aduanas.

Observadores:

FERNANDEZ, Sergio

AGETICH

VERGARA, Elena

Servicio de Aduanas

MEDINA, Gastón

TNT Express

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY.

Jefe de Delegación

GONZALEZ, Jose Luis

DINATRAN

Delegados:

BENITEZ, Ernesto

DINATRAN

PERALTA, Carlos

DINATRAN

AMARILLA PÁEZ, Sergio Eloy

DINATRAN

ARGAÑA, José Luis
MOLINAS RISSO, Osvaldo
MORALES ROJAS, LUIS

Viceministerio de Transporte
Dirección Nacional de Aduanas
Dirección Nacional de Aduanas

Observadores:

FUSTAGNO, Ricardo
HUESPE, Julio
SANCHEZ, Jorge
FERREIRA, Freddy
CALCENA, Carlos
CANDIA, Osvaldo

Empresa Nuestra Señora de la Asunción
CAPATIT
SOL SRL.
Golondrina S.A.
RYSA
NASA

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PERÚ.

Jefe de Delegación

ALVARADO MEDRANO, Teodoro Luciano

Superintendencia Nacional Adjunta
de Aduanas

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

Jefe de Delegación:

FELIPE, Martin

Dirección Nacional de Transporte

Delegados:

EMBID, Eliana
LARRAMENDI, José Luis
GARAGORRY, Javier
DE ARMAS, Liliana
PALACIOS, Santiago
DIGUIERO, Laura
BRIZUELA, Roxana
LOCATELLI, Norma
RIVERO, Luis
DE LEON, Hugo

Dirección Nacional de Transporte
Dirección Nacional de Aduanas
Dirección Nacional de Aduanas
Dirección Nacional de Aduanas
AFE
Dirección Nacional de Migración

Observadores:

LURASCHI, Néstor Hugo
LÓPEZ, Leonardo
SÁNCHEZ, Claudia Virginia
PIRIZ, Lorenzo
SUÁREZ, Alfonso
GAGLIARDI, Tomás
NOSAR, Pablo
VACCARI, Osvaldo
UGO, Osvaldo

CATIDU
CATIDU
ANETRA
ANETRA
ANETRA
Grupo 12
Grupo 12
Grupo 12
Grupo 12

DELEGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE FERROCARRILES

SANGUINETTI, Atilio

ALAF

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

HARTSTEIN, Ricardo
LANDAUER, Carlos
GUEVARA, Adelaida
MIRANDA, Verónica
CORREA, Analía

Subsecretario
Jefe del Departamento de Información y Estadísticas
Técnica del Departamento de Integración Física y Digital
Técnica del Departamento de Integración Física y Digital
Técnica del Departamento de Acuerdos y Negociaciones.

**PROPOSTA BRASILEIRA PARA REVISÃO DO
ACORDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE ENTRE OS PAÍSES DO CONESUL**
Versão Outubro de 2009

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>ATIT</p>	<p>ATIT</p> <p>Na X Reunião – 2008 foi acordado substituir, em todo o texto do Acordo, a expressão “documento de idoneidade” por “certificado de licença originária”.</p>	
<p>Artigo 4.</p> <p>1. Aplicar-se-ão às empresas que efetuam transporte internacional, assim como a seu pessoal, veículos e serviços que prestem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos vigentes, à exceção das disposições contrárias às normas deste Acordo.</p>	<p>Artigo 4.</p> <p>1. Aplicar-se-ão ao transporte internacional as leis e regulamentos vigentes no território de cada país signatário, à exceção das disposições contrárias ao texto deste acordo.</p>	<p>Redação do 5º Protocolo Adicional – 2008, ainda não homologado na ALADI.</p>
<p>Artigo 7.</p> <p>Os veículos de transporte rodoviário habilitados por um dos países signatários não poderão realizar transporte local em território dos outros países signatário.</p>	<p>Artigo 7.</p> <p>Os veículos habilitados das empresas autorizadas a prestar serviços de transporte em rodovia em um dos países signatários não poderão realizar transporte local em território de outros países signatários.</p>	<p>Texto aprovado anteriormente e integrante do 3º Protocolo, que não foi homologado na ALADI.</p>
<p>Artigo 9.</p> <p>1. Os documentos de habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo presente Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais</p>	<p>Artigo 9.</p> <p>1. Os documentos de habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo presente Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais</p>	<p>Texto da proposta brasileira</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>documentos não poderão ser retidos em caso de infrações de trânsito.</p> <p>2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores que houverem cometido infrações de trânsito.</p> <p>Artigo 13. As empresas de transporte terrestre que realizem viagens internacionais deverão contratar seguros pelas responsabilidades emergentes do contrato de transporte, seja ele de carga, de pessoas ou de sua bagagem – acompanhada ou despachada - e a responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados, de acordo com as normas que se estabelecem no Anexo “Seguros” do presente Acordo.</p>	<p>documentos não poderão ser retidos em caso de infrações.</p> <p>2. Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores que houverem cometido infrações de trânsito e de transporte.</p> <p>Artigo 13. As empresas de transporte terrestre que realizem viagens internacionais deverão contratar seguros de responsabilidade civil: por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados. No caso de transporte de passageiros, as empresas de transporte deverão, também, contratar seguros de responsabilidade emergente do contrato de transporte dos mesmos e de sua bagagem acompanhada ou despachada. Toda operação de transporte de carga deverá contar com um seguro contra perdas ou danos causados à mesma, de acordo com o estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, que poderá ser contratado: a) pelo contratante dos serviços, o que eximirá a empresa de transportadora quando não for realizado pelo contratante. Os seguros serão feitos de acordo com as normas que se estabelecem no Anexo “Seguros” do presente Acordo.</p> <p>Artigo 19 9. Transporte próprio: aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade ou</p>	<p>O seguro da carga transportada deve ser livremente estabelecido por negociação direta entre o transportador e seu contratante.</p> <p>A proposta foi apresentada e discutida na X Reunião da Comissão do Artigo 16.</p>
<p>Artigo 19 9. Transporte próprio: aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade, e</p>	<p>O transporte próprio é uma decisão livre do interessado e constitui parte integrante da característica, economia e oportunidade do negócio.</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>Artigo 24. 1. A fim de requerer a licença complementar, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de 60 (sessenta) dias a partir da data de expedição de documento de idoneidade que comprove a licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar segundo o formulário do apêndice 2, unicamente os documentos seguintes:</p> <p>a) Documento de idoneidade bilíngüe que comprove a licença originária; e</p> <p>b) Prova de designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.</p> <p>2. Tratando-se de autorização de trânsito, exigir-se-á da empresa que apresente ao Organismo Nacional Competente do país transitado apenas o documento de idoneidade que comprove a licença originária.</p>	<p>cação emissor do fax ou correio eletrônico.</p> <p>Artigo 24. 1. Para solicitar a licença complementar ao país de destino ou de trânsito, a empresa deverá apresentar ao Organismo Nacional Competente do outro país signatário, em um prazo de cento e vinte (120) dias, a partir da data de emissão da licença originária, juntamente com a solicitação de licença complementar, segundo formulário do Apêndice 2, unicamente os seguintes documentos:</p> <p>a) Licença originária;</p> <p>b) Prova de designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.</p> <p>2. O domicílio declarado pelo representante legal será considerado válido para toda notificação ou intimação que seja efetuada para qualquer efeito.</p> <p>3. O representante legal a que se refere a letra b, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas decorrentes de infração ao ATIT e às normas internas de trânsito de cada país.</p>	<p>Texto aprovado anteriormente e integrante do 3º Protocolo, que não foi homologado na ALADI.</p> <p>Inclui substituição do termo "Documento de Idoneidade" por "Licença Complementar", previsto no 5º Protocolo.</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>Artigo 25.</p> <p>1. As licenças originárias deverão ser outorgadas com uma vigência prorrogável por períodos iguais. A licença complementar, por sua vez, será também expedida em períodos iguais pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta, via telex ou fac-símile.</p> <p>2. No documento de idoneidade, consignar-se-á o período de vigência da licença originária e sua prorrogação nos termos descritos acima. Para a renovação da licença complementar, não será necessário um novo documento de idoneidade.</p>	<p>Artigo 25.</p> <p>1. As licenças originárias serão outorgadas pela autoridade competente com uma vigência determinada. A licença complementar, por outro lado, será expedida em períodos e prazos iguais, pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta.</p> <p>2. A vigência da licença originária poderá ser prorrogada, em cujo caso será suficiente a comunicação feita pela autoridade competente para a prorrogação da licença complementar.</p>	<p>Redação do 5º Protocolo Adicional – 2008, ainda não homologado na ALADI.</p> <p>Outra proposta de redação foi dada nas VII, VIII e IX Reuniões, de 2003, 2004 e 2007, respectivamente.</p> <p>Redação do 5º Protocolo Adicional – 2008, ainda não homologado na ALADI.</p> <p>Outra proposta de redação foi dada na IX Reunião – 2007.</p>
<p>Artigo 26.</p> <p>1. As autoridades competentes deverão decidir sobre a concessão das licenças complementares que lhes sejam solicitadas no prazo de 180 dias depois de apresentada a solicitação correspondente.</p> <p>2. Enquanto a autorização complementar tramita, as autoridades competentes concederão, dentro de 5 (cinco) dias úteis, mediante tão somente a apresentação dos documentos a que se refere o artigo 24, uma autorização provisória que será oficializada mediante telex ou fac-símile, a qual caducará na data em que for concedida ou denegada a licença complementar definitiva. Vencido o prazo de 5 (cinco) dias da apresentação da solicitação, a autoridade competente que não tenha concedido a autorização provisória informar, dentro de um prazo similar, sobre as causas que fundamentaram sua decisão à autoridade competente do</p>	<p>Artigo 26</p> <p>1. As autoridades competentes deverão decidir sobre a outorga das licenças complementares que lhes forem solicitadas, dentro do prazo de 180 dias da apresentação da solicitação correspondente.</p> <p>2. Durante a tramitação da licença complementar, as autoridades competentes outorgarão, em um prazo de 5 dias úteis, com a apresentação dos documentos relacionados no Artigo 24, uma licença provisória que será oficializada por fac-símile ou por outro meio disponível acordado bilateralmente, a qual caducará no momento da outorga ou da denegação da licença complementar definitiva. Vencido o prazo, a autoridade competente que não tiver concedido a licença complementar provisória informará à autoridade competente do país de origem da empresa que a solicitou, igualmente no prazo de 5 (cinco) dias úteis, as justificati-</p>	<p>Texto aprovado anteriormente e integrante do 3º Protocolo, que não foi homologado na ALADI.</p> <p>Inclui substituição do termo "Documento de Idoneidade" previsto no 5º Protocolo.</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>pais de origem da empresa que haja solicitado.</p> <p>3. A autoridade do país ao qual se solicite a licença complementar certificará sua concessão em cópia reprográfica, autenticada pelo Organismo Nacional Competente, do respectivo documento de idoneidade, não sendo necessária a expedição de qualquer documento.</p>	<p>vas da não expedição da outorga no prazo estipulado.</p> <p>3. A autoridade do país ao qual for solicitada a licença complementar certificará sua outorga em fotocópia da respectiva licença originária, autenticada pelo Organismo Nacional Competente, não sendo necessária a apresentação de nenhuma outra documentação.</p>	<p>A questão da participação no tráfego evoluiu com o atual processo de integração regional.</p> <p>O conceito vigente é o de integração dos mercados, para permitir a evolução das economias e aumentar a competitividade de todos os países da região.</p>
<p>Artigo 29.</p> <p>2. Em caso de transporte em trânsito por terceiros países de acordo com o definido nos parágrafos 2º e 3º do artigo 19, celebrar-se-ão igualmente acordos entre os países interessados, assegurando uma justa compensação pelo uso da infra-estrutura do país transitado, sem prejuízo de que seja acordado, bilateral ou trilateralmente, que o país transitado possa participar desse tráfego.</p>	<p>Artigo 29</p> <p>2. Em caso de transporte em trânsito por terceiros países, de acordo com o definido nos parágrafos 2º e 3º do artigo 19, poderá ser acordada entre os países interessados uma justa compensação pelo uso da infra-estrutura do país transitado.</p> <p>3. Os países signatários poderão celebrar acordos multilaterais de integração de mercados, permitindo que o transporte entre eles se faça indistintamente por empresas habilitadas originalmente por qualquer deles.</p>	<p>As cotas e terminais, quando fixadas, visavam essencialmente o controle de mercado e aduaneiro. A dinâmica atual da economia e a evolução dos procedimentos de fiscalização não mais justificam tais restrições.</p>
<p>Artigo 30.</p> <p>Os países acordarão as cotas e terminais que serão utilizados dentro de seus respectivos territórios e os pontos habilitados de acordo com os princípios estabelecidos neste Acordo.</p>	<p>Artigo 30</p> <p>Os países signatários acordarão os pontos de fronteira que serão habilitados em seus respectivos territórios conforme os princípios estabelecidos neste Acordo.</p>	<p>"Leasing" em suas várias formas constitui uma das possibilidades de arrendamento mercantil. A evolução das práticas financeiras e de comércio, da especialização e da necessidade de aumentar a produtividade, em virtude de mercados cada vez mais competitivos, impõe</p>
<p>Artigo 31.</p> <p>1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser de sua propriedade ou afretados sob a forma</p>	<p>Artigo 31.</p> <p>Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o presente Acordo, poderão ser próprios ou arrendados, tendo estes últimos o</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>de arrendamento mercantil ou "leasing", tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.</p> <p>Artigo 32. A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem terá validade para sua circulação no território de todos os demais países signatários.</p>	<p>mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos.</p> <p>Artigo 32. A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem, bem como em outro país signatário, terá validade para sua circulação no território de todos os países signatários.</p>	<p>flexibilidade nas condições operacionais do transporte, sem deixar dúvidas sob as responsabilidades das empresas transportadoras.</p>
<p>Artigo 34. ...</p>	<p>Artigo 34. Incluir item: 3. A empresa inadimplente, conforme estabelecido nas normas de prestação dos serviços, inclusive face ao não pagamento de multas, terá sua licença complementar suspensa, não renovada ou não concedida, conforme o caso..</p>	<p>Garantir tratamento isonômico na expedição das licenças originária e complementar.</p>
<p>Artigo 35. O transporte próprio reger-se-á por um regime especial que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente, no qual se regulará a freqüência, os volumes de carga e a quantidade de veículos aplicáveis a essa modalidade.</p>	<p>Artigo 35. O transporte próprio reger-se-á por um regime especial que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente.</p>	<p>Redação do 5º Protocolo Adicional – 2008, ainda não homologado na ALADI. Havia uma redação anterior idêntica, definida na IX Reunião – 2007.</p>
<p>Artigo 36. 2. Carga ou mercadoria: toda coisa móvel suscetível de ser transportada, à exceção das bagagens dos passageiros. 3. Transportador: qualquer pessoa, física ou jurídica, que se obrigue, por si ou terceiros que atuem em seu nome, a efetuar o transporte terrestre internacional de carga, de acordo, com as disposições estabelecidas no presente capítulo.</p>	<p>Eliminar Eliminar</p>	<p>As propostas relativas ao Capítulo III - Transporte Internacional de Carga por Ferrovia visam a atualizar o texto do Acordo e permitir maior flexibilidade operacional às ferrovias; incorporando a evolução do setor e permitindo agilizar procedimentos.</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>12. Carregamento: a ação e efeito de carregar uma mercadoria.</p> <p>13. Descarregamento: a ação e efeito de descarregar uma mercadoria.</p> <p>15. Estação de origem, expedidora ou de procedência: a estação ferroviária onde se entrega a mercadoria ao transporte.</p> <p>16. Estação de destino ou destinatária: a estação ferroviária onde o remetente indica que seja entregue a mercadoria ao consignatário.</p> <p>III. As definições incluídas neste artigo não afetarão as terminologias aplicadas por outros organismos, já que elas se referem a termos ou expressões aplicáveis tão somente ao transporte internacional por ferrovia.</p>	<p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 37.</p> <p>1. Ressalvadas as exceções previstas no parágrafo 5 deste artigo, este capítulo é aplicável às remessas de cargas entregues para transporte ferroviário com uma carta de porte internacional direta, Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF, emitida para percursos que incluem em os territórios de, pelo menos, dois países e que compreendam exclusivamente linhas e estações relacionadas nas listas acordadas pelas empresas ferroviárias.</p> <p>2. Mediante prévio acordo, as ferrovias poderão aceitar transporte a estações não previstas, cuja inclusão nas listas será providenciada com intervenção da Câmara de Compensação de Fretes. Também se considerará como</p>	<p>Artigo 37.</p> <p>1. Este capítulo é aplicável às remessas de cargas entregues para transporte ferroviário com uma carta de porte internacional direta, Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF, emitida para percursos que incluem os territórios de, pelo menos, dois países.</p> <p>2. As condições de transporte serão ajustadas por entendimento direto entre as empresas ferroviárias. Considera-se, também, como transporte internacional de carga por ferrovia, submetido às disposições deste capítulo, a-</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>transporte internacional de carga por ferrovia, submetido às disposições deste capítulo, aquele em que, estando envolvidos pelo menos dois países, parte do transporte se efetue por outros meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das empresas ferroviárias em cujos países se levam a cabo essas operações.</p> <p>3. Este capítulo é aplicável unicamente aos transportes de cargas efetuados segundo a modalidade de vagão lotado.</p> <p>4. Remessas menores poderão ser aceitas sempre que se cijnjam às condições e tarifas do transporte por vagão lotado, isto é, serão avaliadas pela tonelagem mínima que tenha sido estabelecida para a mercadoria, segundo as tarifas de vagão lotado, em cada uma das empresas contratantes do transporte.</p> <p>5. Constituirão exceções ao campo de aplicação deste capítulo as remessas cujas estações de origem e destino estejam situadas no território de um mesmo país e circulem por outro em trânsito, caso os países e ferroviários interessados tenham acordado não considerar tais remessas como internacionais.</p> <p>6. Este capítulo não será aplicável aos transportes regulados por Convênios Postais Internacionais.</p> <p>Artigo 38.</p> <p>1. ...</p> <p>b) Mercadorias que por suas dimensões, peso</p>	<p>quele em que, estando envolvidos pelo menos dois países, parte do transporte se efetue por outros meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das ferrovias em cujos países se levam a cabo essas operações.</p> <p>3. O transporte será realizado preferencialmente sob o regime de direito de passagem, respeitadas as condições de operação e segurança e a reciprocidade.</p> <p>4. Divergências entre as ferrovias, que não forem resolvidas com regras aplicáveis dos países transitados, serão arbitradas em conjunto pelos Organismos Nacionais Competentes com jurisdição sobre as mesmas.</p> <p>5. O transporte de cargas cujas estações de origem e de destino estejam situadas no território de um mesmo país, mas que transitem por outro país, poderá ser considerado como não internacional caso haja acordo entre os países e ferrovias interessados.</p> <p>Eliminar</p> <p>Artigo 38.</p> <p>b) Mercadorias que por sua natureza, dimensões, peso ou acondicionamento não se pres-</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>ou acondicionamento não se prestem ao transporte solicitado, em função das instalações ou do material, ainda que somente em um dos territórios do percurso.</p> <p>2. Mercadorias admitidas em determinadas condições:</p> <p>a) Mercadorias consideradas perigosas pelo menos por um dos países do percurso, quando exista acordo entre as empresas envolvidas.</p> <p>b) Os transportes funerários, os vagões de particulares que circulem sobre suas próprias rodas e os animais vivos quando, por meio de acordos entre países ou entre empresas ferroviárias, se estabelecem as condições necessárias.</p> <p>3. Esses acordos e cláusulas tarifárias deverão ser publicados e comunicados à Câmara de Compensação de Fretes, que os divulgará entre os países contratantes.</p>	<p>tem ao transporte solicitado, em função das instalações ou do material, ainda que somente em um dos territórios do percurso.</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 40.</p> <p>1. A unidade monetária prevista para este capítulo é o dólar norte-americano (US\$).</p> <p>2. Os usuários deverão pagar os fretes em dólares ou seu equivalente na moeda do país onde se faz o pagamento, salvo se, sob sua responsabilidade, a empresa ferroviária na qual se efetua o pagamento aceite outra moeda.</p> <p>3. As empresas ferroviárias deverão informar as cotações com base nas quais:</p>	<p>Artigo 40.</p> <p>Eliminar</p> <p>Renumerar para 1</p> <p>Eliminar</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>a) Efetuem o câmbio de sua moeda nacional para dólares (cotação de conversão).</p> <p>b) Aceitem o pagamento em moedas estrangeiras (cotação de aceitação).</p> <p>4. Como norma geral, os fretes poderão ser pagos, parcial ou totalmente, na origem, em trânsito ou no destino, para emitir qualquer combinação de pagamentos, com exceção das mercadorias perecíveis e daqueles cujo valor não cubra o montante dos respectivos fretes, as quais, em todos os casos, deverão ser despachadas com fretes pagos na origem. Não obstante, em caráter extraordinário, as empresas ferroviárias poderão exigir que os fretes e demais despesas decorrentes do transporte, relativas à circulação por suas linhas, lhes sejam pagos diretamente, determinando o período de vigência de tal circunstância.</p> <p>5. As empresas ferroviárias, de comum acordo com a Câmara de Compensação de Fretes, determinarão, mediante uma disposição complementar, a sistemática de informação aos interessados sobre as variações que se produzam no valor das moedas de cada país com respeito ao dólar.</p>	<p>Renumerar para 2</p> <p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 41</p> <p>1. Dois ou mais países signatários, através de seus Órgãos de Aplicação de Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, com a assistência da Câmara de Compensação de Fretes, poderão estabelecer disposições especiais e complementares para a execução do disposto no presente capítulo.</p>	<p>Artigo 41</p> <p>1. Dois ou mais países signatários, através de seus Organismos Nacionais Competentes, poderão estabelecer disposições especiais e complementares para a execução do disposto no presente capítulo.</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>2. As referidas disposições entrarão em vigor na forma estabelecida pelas leis e regulamentos de cada país, dando-se ciência de tudo à Câmara de Compensação de Fretes.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 42. 2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Órgãos de Aplicação do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Porte Internacional - TIF. Os dados requeridos para o preenchimento do formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponder.</p>	<p>Artigo 42. 2. Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Organismos Nacionais Competentes, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Porte Internacional - TIF. Os dados requeridos para o preenchimento do formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponder.</p>	
<p>Artigo 44. 1. O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriças e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Não poderá indicar outros pontos e estações fronteiriças abertos ao tráfego que não constem da relação existente. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição.</p>	<p>Artigo 44. 1. O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriças e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição.</p>	
<p>Artigo 52. 1. Os países signatários acordam criar uma Câmara de Compensação de Fretes, que se</p>	<p>Artigo 52. Eliminar</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>ocupará da compensação das contas entre as empresas ferroviárias participantes do transporte internacional.</p> <p>2. Além das funções que decorram das compensações de contas, a Câmara de Compensação de Fretes realizará todas aquelas que se indicam expressamente nas diversas disposições do presente capítulo, e, em particular:</p> <p>a) Elaborará, de comum acordo com os países signatários, as instruções especiais para as estações abertas ao tráfego internacional.</p> <p>b) Receberá as comunicações enviadas pelos países signatários e pelas empresas ferroviárias, e as transmitirá, quando couber, aos demais países signatários e empresas ferroviárias.</p> <p>c) Manterá em dia e à disposição dos interessados as listas de estações a que se refere o artigo 27, parágrafo 1, do presente capítulo.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>3. Um regulamento, estabelecido de comum acordo entre os países signatários, determinará as faculdades e atribuições da Câmara de Compensação de Fretes e a forma de financiar as despesas decorrentes do seu funcionamento.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>4. Os países signatários acordam designar a Associação Latino-Americana de Estradas de Ferro (ALAF) como órgão responsável pelos encargos e obrigações da referida Câmara.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 53. 4. No caso de falta de pagamento por parte de uma das ferrovias, comprovada pela Câmara</p>	<p>Renumerar os artigos posteriores.</p> <p>Artigo 53. 4. No caso de falta de pagamento por parte de uma das ferrovias, todas as ferrovias credoras,</p>	

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>de Compensação de Fretes por solicitação de uma das ferrovias credoras, todas as demais ferrovias que tenham sido consignadas nos respectivos conhecimentos-carta de porte ar-carão com os prejuízos, na proporção que de-termine o Regulamento, mesmo quando não tiver recebido nem a mercadoria nem o conhe-cimento-carta de porte.</p> <p>Fica reservado o direito de recorrer contra a ferrovia cuja falta de pagamento tenha sido comprovada.</p>	<p>consignadas nos respectivos conhecimentos-carta de porte, terão o direito de recorrer con-tra àquela que tiver comprovada a falta de pa-gamento.</p>	
<p>Artigo 56.</p> <p>3. Qualquer infração a este artigo praticada pela ferrovia poderá dar lugar a uma ação de reparação do dano causado.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Artigo 57.</p> <p>A aplicação do presente capítulo não modifica-rá as disposições vigentes dos convênios bila-terais que existam entre as empresas ferroviá-rias.</p>	<p>Artigo 57.</p> <p>A aplicação do presente capítulo não significa restrição a facilidades operacionais que as empresas ferroviárias estabeleçam entre si.</p>	
<p>Anexo I – Assuntos Aduaneiros</p> <p>Artigo 13.</p> <p>2. Os veículos das empresas autorizadas, ha-bilitados a realizar transporte internacional de acordo com o presente Acordo, são de pleno direito, a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventual-mente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territó-rios dos países.</p>	<p>Artigo 13.</p> <p>2. Os veículos das empresas autorizadas, ha-bilitados a realizar transporte internacional em conformidade com o presente Acordo, são de pleno direito, uma das garantias que poderão ser ofertadas pelas empresas, para responder pelos gravames e sanções pecuniárias even-tualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veícu-los que se admitam temporariamente nos terri-tórios dos países.</p>	<p>Proposta apresentada e discutida na X Reuni-ão da Comissão do Artigo 16.</p> <p>Evitar que o veículo, que é instrumento de tra-balho do transportador, fique indisponível pelo período, normalmente longo, que dura o pro-cesso de apuração de responsabilidades.</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>Anexo II – Aspectos Migratórios</p> <p>Artigo 2. Para os fins do disposto no artigo anterior, fica instituída pelo presente Acordo a Carteira de Tripulante Terrestre, cujo modelo, com suas instruções, consta como Apêndice deste Anexo.</p> <p>Artigo 3. O documento de que trata o artigo anterior, impresso nos idiomas espanhol e português, terá validade pelo prazo de um ano.</p> <p>Artigo 4. Os países outorgarão exclusivamente aos tripulantes mencionados no artigo 1 a Carteira de Tripulante de que trata o artigo 2, por solicitação da empresa autorizada originariamente pelo respectivo país.</p> <p>Artigo 5. As autoridades migratórias de cada um dos países controlarão o ingresso e a saída dos tripulantes do meio de transporte por meio da Carteira de Tripulante Terrestre, anotando-a e autorizando-a com as marcas e a chancela da autoridade nacional competente de controle de imigração no espaço correspondente.</p>	<p>Incluir item 3. (Como alternativa)</p> <p>3. As empresas autorizadas podem substituir a garantia indicada neste artigo por outra, para atendimento às autoridades aduaneiras, conforme a legislação do país em que se faça a substituição.</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p> <p>Eliminar</p>	<p>Ver comentários à proposta de alteração do Anexo feita pelo Subcomitê Técnico de Procedimentos Aduaneiros, do Comitê Técnico N° 2, conforme consta da Ata N° 2/2006.</p> <p>À época das negociações e início da aplicação do acordo de transporte, a integração entre os países signatários era incipiente, com menor circulação de bens e pessoas.</p> <p>Como os controles eram feitos manualmente e não existiam facilidades para a circulação, era conveniente prever uma simplificação para agilizar os transportes terrestres. Na prática, entretanto, a Carteira de Tripulante nunca foi implantada, principalmente por ser um documento de aplicação limitada, cuja emissão e controle teriam que ser submetidos aos mesmos critérios dos passaportes.</p> <p>Por outro lado, faz tempo que o documento nacional de identificação individual tem uso generalizado entre os países signatários.</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
<p>Artigo 10. Os países comunicarão, por intermédio de seus respectivos Organismos Nacionais Competentes, em um prazo de sessenta (60) dias a partir da entrada em vigor do presente Acordo, que autoridade nacional competente foi designada para emitir e controlar as carteiras a que se refere o presente Anexo.</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Apêndice 1 – Carnet de Tripulante ...</p>	<p>Eliminar</p>	
<p>Apêndice 4 - Procedimento para a Concessão de Autorizações Ocasionais em Circuito Fechado (passageiros) Para a realização de um serviço de transporte de passageiros de caráter ocasional em circuito fechado, a autoridade competente do país sob a jurisdição do qual se encontra a empresa solicitante expedirá a licença correspondente, que deverá conter as seguintes informações:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nome ou razão social da empresa proprietária do veículo; - Individualização do veículo (tipo, marca, registro); - Itinerário da viagem (origem, destino, pontos intermediários); - Pontos de fronteira a serem utilizados (ida volta); - Datas em que se efetuará a viagem (saída, chegada). <p>O documento citado deverá ser conservado durante todo o itinerário, devendo ser apresentado às autoridades de fronteiras juntamente com a lista de passageiros.</p> <p>A licença referida não necessitará de complementação por parte das autoridades de transporte dos demais países (de destino e, eventualmente, de</p>	<p>Apêndice 4 – Para serviços realizados em diferentes modalidades de transporte, poderão ser emitidas licenças ocasionais para grupos fechados de passageiros. As licenças citadas serão de porte obrigatório durante todo o itinerário devendo ser apresentadas às autoridades de fronteira junto com a lista de passageiros, especificando os trechos em que o veículo transitará sem passageiros, ou com uma parte de passageiros embarcados no início da viagem. A emissão das licenças será comunicada às autoridades competentes dos países transitados, que se manifestaram dentro de um prazo de 48 horas após a comunicação. Não havendo manifestação no prazo estipulado, será considerado aceito sem necessidade de complementação. Redação dada pela ata da X Reunión De La Comisio Del Artículo 16) - Mon-tevideo - 6 a 7 de outubro 2008 - 5º Protocolo Adicional</p>	<p>Redação do 5º Protocolo Adicional – 2008, ainda não homologado na ALADI</p>

REDAÇÃO ATUAL	REDAÇÃO PROPOSTA	JUSTIFICATIVA
trânsito).	<p>Incluir</p> <p>As Autoridades de cada país signatário comunicarão a inadimplência das empresas que operam viagem ocasional em circuito fechado sob sua jurisdição e não emitirão licença a essas empresas até que seja efetuado o pagamento das infrações cometidas nos países de destino ou de trânsito.</p> <p>Representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.</p> <p>Ou</p> <p>O representante legal será solidariamente responsável pelo pagamento de multas advindas de infração de trânsito e de transporte e seu domicílio declarado considerado válido para toda notificação ou intimação que seja efetuada para qualquer efeito.</p>	

**PROPOSTA CHILENA DE MODIFICACIÓN
DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE**

REDACCION ACTUAL	REDACCION PROPUESTA	JUSTIFICACION
<p>Artículo 24. Contiene dos numerales.</p>	<p>Se agrega un numeral 3</p> <p>“N° 3 Sin perjuicio de lo anterior, se podrá obviar la presentación del Documento de idoneidad, cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de firma electrónica contenida en el mismo, en cuyo caso este último documento se comunicará por parte de la autoridad emisora mediante correo electrónico dirigido al Organismo Nacional competente que debe otorgar el permiso complementario”.</p>	<p>Teniendo presente que la autenticidad de los permisos otorgados por las autoridades de transporte del Conosur, actualmente se realiza mediante procedimientos de legalización de la firma en los respectivos países, que incluye Ministerios de Relaciones Exteriores y consulados, se deja abierta la posibilidad de permitir la comunicación electrónica de los documentos firmados electrónicamente. Este procedimiento agiliza la tramitación de los permisos y las empresas no necesitarán contar con un plazo tan extendido como el de los 60 días que concede el artículo 24 del ATIT y que en este caso se reduce a un (1) día, que corresponderá la fecha del envío de la comunicación electrónica.</p>
<p>Artículo 26 N° 2</p> <p>“Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24, un permiso provisorio que se oficializará, mediante télex o facsímil, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo”.</p>	<p>Intercalar la referencia al número 1 y al numeral 3 propuesto anteriormente</p> <p>“Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24 N° 1 o la comunicación de documento firmado electrónicamente según lo dispuesto en el numeral 3 del mismo artículo conjuntamente con la prueba de la designación de representante, un permiso provisorio que se oficializará, mediante telex, facsímil o correo electrónico, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo”.</p>	<p>Hacer consistente la modificación anteriormente propuesta.</p>

REDACCION ACTUAL	REDACCION PROPUESTA	JUSTIFICACION
<p>ATIT Se consideran 5 apéndices.</p>	<p>Apéndice 6. Modelo de Comunicación de Renovación de Permiso Originario COMUNICA RENOVACION DE PERMISO ORIGINARIO El organismo de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), en conformidad a lo dispuesto en el artículo 25 del mismo instrumento, comunica a la autoridad de aplicación de la República de _____ que a la empresa _____, de nacionalidad _____ se le ha renovado su permiso originario con una vigencia de _____ años.</p> <p>Se adjunta a la presente comunicación un anexo con la flota actualizada de la empresa, que incluye las altas y bajas debidamente comunicadas. Firma autoridad</p>	<p>Considerando que según lo dispuesto en el artículo 25 del ATIT, para la renovación del permiso complementario no es necesario un nuevo documento de idoneidad, es necesario incorporar un formato de comunicación de la renovación.</p>

ANEXO III

CONSOLIDADO DE MODIFICACIONES AL ATIT

PROYECTOS DE PROTOCOLOS ADICIONALES 3 y 5, PROPUESTAS DE CHILE Y DE BRASIL

Borrador de trabajo elaborado por la Secretaría General de la ALADI

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

"Artículo 4°.-

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

(Proyecto Quinto Protocolo y Propuesta de Brasil)

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

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

(Proyecto Tercer Protocolo y Propuesta de Brasil)

3. Sustituir los numerales 1 y 2 del Artículo 9° del Acuerdo por los siguientes:

"Artículo 9°.-

1. *Os documentos da habilitação para conduzir veículos, expedidos por um país signatário aos condutores que realizem tráfego regulado pelo presente Acordo, serão reconhecidos como válidos pelos demais países signatários. Tais documentos não poderão ser retidos em caso de infrações.*

2. *Não obstante, o representante legal a que se refere a letra b) do artigo 24, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas aplicadas aos condutores que houverem cometido infrações de trânsito e de transporte."*

(Propuesta de Brasil)

4. Sustituir el Artículo 13° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 13°.-

As empresas de transporte terrestre que realizem viagens internacionais deverão contratar seguros de responsabilidade civil por lesões ou danos ocasionados a terceiros não transportados. No caso de transporte de passageiros, as empresas de transporte deverão, também, contratar seguros de responsabilidade emergente do contrato de transporte dos mesmos e de sua bagagem acompanhada ou despachada. Toda operação de transporte de carga deverá contar com um seguro contra perdas ou danos causados à mesma, de acordo com o estabelecido no contrato ou conhecimento de transporte, que poderá ser contratado: a) pelo contratante dos serviços, o que eximirá a empresa de transporte de fazê-lo; b) pela empresa transportadora

quando não for realizado pelo contratante. Os seguros serão feitos de acordo com as normas que se estabelecem no Anexo "Seguros" do presente Acordo.
(Propuesta de Brasil)

5. En el Artículo 19° del Acuerdo reemplazar todas las referencias a "transporte terrestre" por el texto "transporte por carretera" **(Proyecto Quinto Protocolo)** y sustituir los numerales 9 y 10 del Artículo 19° del Acuerdo por los siguientes:

"Artículo 19°.-

9. Transporte próprio: aquele realizado por empresas cuja atividade comercial principal não seja o transporte de carga remunerado, efetuado com veículos de sua propriedade ou arrendados, e que se aplique exclusivamente a cargas inerentes a suas atividades, tanto para abastecimento próprio quanto para distribuição de seus produtos.

(Propuesta de Brasil)

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

(Proyecto Quinto Protocolo y Propuesta de Brasil)

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

"Artículo 22°.-

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

(Proyecto Quinto Protocolo)

6. Sustituir el Artículo 22° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 22°.-

1. Los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio real en su territorio.

2. Los contratos sociales reconocidos por el Organismo Nacional Competente del país signatario en cuyo territorio está constituida y tiene domicilio real la empresa, serán aceptados por los Organismos Nacionales Competentes, de los demás países signatarios. Las empresas comunicarán las modificaciones que se produzcan en su contrato social al Organismo Nacional Competente que extendió el permiso originario; si esas modificaciones incidieran en los términos en que el permiso fue concedido, serán puestas en conocimiento de los Organismos Nacionales Competentes de los otros países signatarios.

3. La autoridad competente que otorgue el permiso originario extenderá un documento de idoneidad que así lo acredite, según el formulario del Apéndice 1, el cual se extenderá en español y portugués cuando deba ser presentado ante autoridades con distinto idioma oficial.

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

(Propuesta de Brasil eliminar numeral 3 y reenumerar los restantes)

7. Sustituir el numeral 1 del Artículo 24° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 24°.-

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

a) Documento de Idoneidad bilingüe que acredite el permiso originario

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

(Proyecto Tercer Protocolo)

7. Sustituir el Artículo 24° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 24°.-

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

a) Licença originária;

b) Prova de designação, no território do país em que se solicita a licença complementar, de um representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país.

2. O domicílio declarado pelo representante legal será considerado válido para toda notificação ou intimação que seja efetuada para qualquer efeito.

3. O representante legal a que se refere a letra b, será solidariamente responsável pelo pagamento das multas decorrentes de infração ao ATIT e às normas internas de trânsito de cada país.”

(Propuesta de Brasil)

7. Incorporar un numeral 3 al Artículo 24° del Acuerdo con el siguiente texto:

“Artículo 24°.-

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

(Propuesta de Chile)

8. Sustituir los numerales 1 y 2 del Artículo 25° del Acuerdo por los siguientes:

“Artículo 25°.-

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

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

(Proyecto Quinto Protocolo y Propuesta de Brasil)

9. Sustituir el Artículo 26° del Acuerdo por el siguiente:

“Artículo 26°.-

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

2. Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24, un permiso provisorio que se oficializará, mediante facsímil u otro medio disponible acordado bilateralmente, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo. Vencido el plazo, la autoridad competente que no haya concedido el permiso complementario provisorio informará, dentro de un plazo similar, sobre las causas que ha tenido para ello a la autoridad competente del país de origen de la empresa que lo ha solicitado.

3. La autoridad del país al que se solicite el permiso complementario, certificará su otorgamiento en fotocopia del respectivo documento de idoneidad,

autenticada por el Organismo Nacional Competente, no siendo necesaria la extensión de ninguna otra documentación."

(Proyecto Tercer Protocolo y Propuesta de Brasil)

9. Sustituir el numeral 2 del Artículo 26° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 26°.-

2. Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24 N° 1 o la comunicación de documento firmado electrónicamente según lo dispuesto en el numeral 3 del mismo artículo conjuntamente con la prueba de la designación de representante, un permiso provisorio que se oficializará, mediante telex, facsímil o correo electrónico, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo."

(Propuesta de Chile)

10. Sustituir el numeral 1 del Artículo 29° por el siguiente:

"Artículo 29°.-

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

(Proyecto Quinto Protocolo)

10. Sustituir los numerales 2 y 3 del Artículo 29° por los siguientes:

2. Em caso de transporte em trânsito por terceiros países, de acordo com o definido nos parágrafos 2º e 3º do artigo 19, poderá ser acordada entre os países interessados uma justa compensação pelo uso da infra-estrutura do país transitado.

(Propuesta de Brasil)

3. Os países signatários poderão celebrar acordos multilaterais de integração de mercados, permitindo que o transporte entre eles se faça indistintamente por empresas habilitadas originalmente por qualquer deles.

(Propuesta de Brasil)

11. Sustituir el Artículo 30° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 30°.-

Os países signatários acordarão os pontos de fronteira que serão habilitados em seus respectivos territórios conforme os princípios estabelecidos neste Acordo."

(Propuesta de Brasil)

12. Sustituir el numeral 1 del Artículo 31° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 31°.-

1. Os veículos e seus equipamentos, utilizados como frota habilitada pelas empresas autorizadas a realizar o transporte internacional a que se refere o

presente Acordo, poderão ser próprios ou arrendados, tendo estes últimos o mesmo caráter dos primeiros para todos os efeitos."

(Propuesta de Brasil)

13. Sustituir el Artículo 32° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 32°.-

A inspeção mecânica de um veículo realizada em seu país de origem, bem como em outro país signatário, terá validade para sua circulação no território de todos os países signatários."

(Propuesta de Brasil)

14. Incorporal un numeral 3 al Artículo 34° del Acuerdo con el siguiente texto:

"Artículo 34°.-

3. A empresa inadimplente, conforme estabelecido nas normas de prestação dos serviços, inclusive face ao não pagamento de multas, terá sua licença complementar suspensa, não renovada ou não concedida, conforme o caso."

(Propuesta de Brasil)

15. Sustituir el Artículo 35° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 35°.-

El transporte propio se regirá por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente."

(Proyecto Quinto Protocolo y Propuesta de Brasil)

16. Eliminar los numerales I.2, I.3, I.12, I.13, I.15, I.16 y III del Artículo 36° del Acuerdo.
(Propuesta de Brasil)

17. Sustituir el Artículo 37° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 37°.-

1. Este capítulo é aplicável às remessas de cargas entregues para transporte ferroviário com uma carta de porte internacional direta, Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF, emitida para percursos que incluem os territórios de, pelo menos, dois países.

2. As condições de transporte serão ajustadas por entendimento direto entre as empresas ferroviárias. Considera-se, também, como transporte internacional de carga por ferrovia, submetido às disposições deste capítulo, aquele em que, estando envolvidos pelo menos dois países, parte do transporte se efetue por outros meios e sempre que os manuseios e movimentações não ferroviários sejam de responsabilidade e se realizem por conta das ferrovias em cujos países se levam a cabo essas operações.

3. O transporte será realizado preferencialmente sob o regime de direito de passagem, respeitadas as condições de operação e segurança e a reciprocidade.

4. *Divergências entre as ferrovias, que não forem resolvidas com regras aplicáveis dos países transitados, serão arbitradas em conjunto pelos Organismos Nacionais Competentes com jurisdição sobre as mesmas.*

5. *O transporte de cargas cujas estações de origem e de destino estejam situadas no território de um mesmo país, mas que transitem por outro país, poderá ser considerado como não internacional caso haja acordo entre os países e ferrovias interessados."*

(Propuesta de Brasil)

18. Eliminar los numerales 2 y 3 del Artículo 38° del Acuerdo y susstituir el literal b) del numeral 1 por el siguiente:

"Artículo 38°

1b). *Mercadorias que por sua natureza, dimensões, peso ou acondicionamento não se prestem ao transporte solicitado, em função das instalações ou do material, ainda que somente em um dos territórios do percurso."*

(Propuesta de Brasil)

19. Eliminar los numerales 1, 3 y 5 del Artículo 40° del Acuerdo y renumerar el numeral 2 como 1 y el numeral 4 como 2.

(Propuesta de Brasil)

20. Sustituir el Artículo 41° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 41°.-

Dois ou mais países signatários, através de seus Organismos Nacionais Competentes, poderão estabelecer disposições especiais e complementares para a execução do disposto no presente capítulo."

(Propuesta de Brasil)

21. Sustituir el numeral 2 del Artículo 42° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 42°.-

2. *Utilizar-se-á, obrigatoriamente, um formulário a ser aprovado pelos Organismos Nacionais Competentes, o qual será adotado como documento único para o tráfego internacional por ferrovia com a designação de: Conhecimento-Carta de Porte Internacional - TIF. Os dados requeridos para o preenchimento do formulário deverão ser fornecidos pelo remetente ou pelo transportador, conforme corresponda."*

(Propuesta de Brasil)

22. Sustituir el numeral 1 del Artículo 44° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 44°.-

O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriços e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição."

(Propuesta de Brasil)

23. Eliminar el Artículo 52° del Acuerdo y reenumerar los Artículos posteriores.

(Propuesta de Brasil)

24. Sustituir el numeral 4 del Artículo 53° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 53°

O remetente poderá solicitar no conhecimento-carta de porte o percurso a ser seguido, indicado os pontos ou estações fronteiriços e, quando for o caso, as estações de trânsito entre ferrovias. Poderá designar também aquelas estações em que devam ser cumpridas as formalidades exigidas pelas alfândegas ou pelas demais autoridades administrativas, assim como aquelas em que se devam prestar cuidados especiais na expedição."

(Propuesta de Brasil)

25. Eliminar el Artículo 56° del Acuerdo y reenumerar los Artículos posteriores.

(Propuesta de Brasil)

26. Sustituir el Artículo 57° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 57°.-

A aplicação do presente capítulo não significa restrição a facilidades operacionais que as empresas ferroviárias estabeleçam entre si.

(Propuesta de Brasil)

27. Sustituir el numeral 1 del Artículo 58° del Acuerdo por el siguiente:

"Artículo 58°

1. BOLIVIA: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Viceministerio de Transportes). BRASIL: Agencia Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. PARAGUAY: Dirección Nacional de Transporte, DINATRAN."

(Proyecto Quinto Protocolo)

28. Agregar a la actual redacción del Apéndice 4 del Acuerdo el siguiente texto:

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

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

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

(Proyecto Quinto Protocolo y Propuesta de Brasil)

"As Autoridades de cada país signatário comunicarão a inadimplência das empresas que operam viagem ocasional em circuito fechado sob sua jurisdição e não emitirão licença a essas empresas até que seja efetuado o pagamento das infrações cometidas nos países de destino ou de trânsito.

Representante legal com plenos poderes para representar a empresa em todos os atos administrativos e judiciais em que esta deva intervir na jurisdição do país."

Ou

"O representante legal será solidariamente responsável pelo pagamento de multas advindas de infração de trânsito e de transporte e seu domicílio declarado considerado válido para toda notificação ou intimação que seja efetuada para qualquer efeito."

(Propuesta de Brasil)

29. En el numeral 1 del Apéndice 5 del Acuerdo, eliminar el requerimiento de "Cantidad aproximada de viajes a realizar" y en su lugar incorporar el requerimiento de "Justificación de la ocasionalidad".

(Proyecto Quinto Protocolo)

30. Sustituir en todo el texto del Acuerdo y de sus Anexos, la expresión "Documento de Idoneidad" por la expresión "certificado de permiso originario".

(Proyecto Quinto Protocolo)

31. Sustituir el numeral 2 del Artículo 13 del Anexo I "Aspectos Aduaneros" por el siguiente:

"Artículo 13.-

2. Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional em conformidade com o presente Acordo, são de pleno direito, uma das garantias que poderão ser ofertadas pelas empresas, para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países."

(Propuesta de Brasil)

31. Como alternativa al punto anterior: Incorporar un numeral 3 al Artículo 13 del Anexo I "Aspectos Aduaneros" por el siguiente:

"Artículo 13.-

3. As empresas autorizadas podem substituir a garantia indicada neste artigo por outra, para atendimento às autoridades aduaneiras, conforme a legislação do país em que se faça a substituição."

32. Eliminar los Artículos 2, 3, 4, 5 y 10 Del Anexo II "Aspectos Migratorios".

(Propuesta de Brasil)

33. Eliminar, del Apéndice 1 "Libreta de Tripulante" del Anexo II "Aspectos Migratorios", las disposiciones relativas al Carnet de Tripulante.

(Propuesta de Brasil)

ANEXO IV

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

..... Protocolo Adicional

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

VISTO.- El Punto 5 del Acta de la X 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 Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas en la citada Reunión para su formalización en un instrumento jurídico vinculante,

CONVIENEN:

Artículo 1.- Introducir, en el Anexo I Aspectos Aduaneros del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, las modificaciones que a continuación se detallan:

- a) Eliminar el inciso i) del apartado 7 del Artículo 1.
- b) Sustituir el apartado 10 del Artículo 1 por el siguiente:

"10. Declarante: la persona que de acuerdo a la legislación de cada Parte, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional en los términos del presente Anexo, oficializando una declaración DTA ante la aduana de partida y responde ante las autoridades competentes por la exactitud de su declaración."

- c) Sustituir el apartado 18 del Artículo 1 por el siguiente:

"18. Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con convenios bilaterales o multilaterales."

- d) Sustituir el apartado 2 del Artículo 2 por el siguiente:

"2.- Las disposiciones del presente Anexo son también aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean parte."

- e) Sustituir el apartado 5 del Artículo 2 por el siguiente:

"5. El transportista será responsable del cumplimiento de las restricciones dispuestas en el artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980."

f) En el Artículo 10 incluir el siguiente apartado:

"4. Las Aduanas podrán utilizar dispositivos de seguridad con tecnología GPS u otros con los que se cuente en el futuro, que permitan otorgar mayor seguridad y/o faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional."

g) Sustituir el Artículo 11 por el siguiente:

"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) conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión de; 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. Asimismo, la solicitud al régimen se efectuará mediante el registro informático de la operación."

h) En el Artículo 12, incluir el siguiente apartado:

"3. La excepción a lo dispuesto en el numeral 2 sucederá cuando exista una reutilización electrónica de datos, por lo cual la responsabilidad por las informaciones así suministradas será del declarante original."

i) En el Artículo 13, incluir el siguiente apartado:

"3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, se podrán requerir garantías adicionales a los transportistas, tomando en cuenta el concepto de análisis de riesgo de la operación y del operador."

j) Sustituir los apartados 1 a 5 del Artículo 14 por los siguientes:

"1. El transportador o su representante legal solicitará su adhesión al régimen mediante el registro informático de la declaración relativa a la operación.

La oficialización de una operación TAI se produce en el momento que las aduanas de partida acepten y le asignen un indicador único e irrepetible estableciendo una ruta informática, entendiéndose como tal la secuencia de datos relativos a país, ciudad, aduana, lugar operativo conforme el itinerario que seguirá el medio de transporte a fin de que se constituyan en los únicos puntos autorizados a recibir o emitir la información requerida para el seguimiento de la operación.

2. Las autoridades de la aduana de partida controlarán selectivamente:

a) Que la declaración DTA esté en regla;

b) Que la unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;

c) Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y

d) Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación, tanto en soporte papel como electrónico.”

3. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos y generarán el evento de partida en el sistema informático dejando debida constancia documental de su intervención. Este evento implicará la transmisión de los documentos electrónicos a todas las aduanas intervinientes participantes de la ruta informática.

4. Las autoridades de la aduana de partida procederán al examen selectivo de las mercaderías en función del análisis de perfiles de riesgo.

5. La declaración DTA podrá ser impresa en soporte papel, a los efectos de ser presentada ante eventuales controles carreteros.”

k) Sustituir el Artículo 15 por el siguiente:

“Artículo 15.- 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 y registrará el evento de salida correspondiente en el sistema informático, el cual será transmitido a todas las aduanas de la ruta informática.”

l) Sustituir el apartado 1 del Artículo 16 por el siguiente:

“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.”

m) Sustituir el apartado 4 del Artículo 16 por el siguiente:

“4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las aduanas de paso de frontera registrarán el evento de entrada correspondiente en el sistema informático y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad, en cuyo caso dejarán constancia en el sistema informático aludido y en la copia de la declaración de tránsito que porta el transportista.”

n) Eliminar el apartado 5 del Artículo 16.

o) Sustituir el Artículo 17 por el siguiente:

“Artículo 17.- Cuando una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, se generará un evento en la declaración de tránsito aduanero informática incorporando las observaciones que merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado. Asimismo, se dejará constancia en la copia de la declaración de tránsito que porta el transportista.”

p) Sustituir el Artículo 18 por el siguiente:

"1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos.

2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.

3. Las autoridades aduaneras efectuarán el evento informático de finalización de la operación de tránsito aduanero internacional. Asimismo, se dejará constancia en la copia de la declaración de tránsito que porta el transportista.

4. El conjunto de registros informáticos serán considerados como una tornaguía electrónica a los fines de dar por cancelada la operación de tránsito aduanero internacional."

q) Sustituir los apartados 1 y 2 del Artículo 21 por los siguientes:

"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 DTA, debiéndose registrar los eventos informáticos correspondientes.

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. Este acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración DTA en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar, debiéndose registrar los eventos informáticos correspondientes."

r) Sustituir el Artículo 24 por el siguiente:

"Artículo 24.- 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 como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración DTA 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. Estas novedades deben ser incorporadas al sistema informático mediante el registro del evento informático correspondiente. Asimismo, se dejará constancia en la copia de la declaración de tránsito que porta el transportista."

s) Sustituir el Artículo 28 por el siguiente:

“Artículo 28.- Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC), debiendo procederse a su registro informático.”

t) Incorporar el siguiente Artículo:

“Artículo ...

1. Las partes se comprometen a tomar todos los recaudos necesarios que garanticen que los datos ingresados por el declarante, mediante registro informático, no puedan, una vez oficializada la declaración por los sistemas aduaneros, ser objeto de repudio o modificación sin autorización e intervención de la autoridad aduanera de registro.

2. A pedido del interesado o de oficio, conforme el caso, por los mecanismos y los procedimientos que prevea la legislación de cada Estado Parte, podrá efectuarse la rectificación o la anulación de una declaración electrónica de TAI oficializada.

3. Los datos rectificadas deberán ser ingresados al sistema a fin de constar en la declaración.

4. La rectificación o la anulación a que se refiere el apartado 2 solamente podrá ser realizada por la aduana de registro y antes del evento de partida del medio de transporte.”

Artículo 2.- El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor.

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

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

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:

.....

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

..... Protocolo Adicional

Os Plenipotenciários da República Argentina, 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, segundo poderes outorgados em boa e devida forma, depositados oportunamente na Secretaria-Geral,

TENDO EM VISTA o Ponto 5 da Ata da X Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16),

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

CONVÊM EM:

Artigo 1.- Introduzir, no Anexo I – Assuntos Aduaneiros do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, as seguintes modificações:

- a) Eliminar a letra i) do ponto 7 do Artigo 1.
- b) Substituir o ponto 10 do Artigo 1 pelo seguinte:

“10. Declarante: A pessoa que, de acordo com a legislação de cada Parte, solicitar o início de uma operação de trânsito aduaneiro internacional, nos termos do presente Anexo, apresentando uma declaração DTA perante a aduana de partida e responda frente às autoridades competentes pela exatidão de sua declaração.”

- c) Substituir o ponto 18 do Artigo 1 pelo seguinte:

“18. Trânsito aduaneiro internacional: Regime aduaneiro especial sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduaneiro são transportadas de um recinto aduaneiro para outro numa mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras, segundo convênios bilaterais ou multilaterais.”

- d) Substituir o ponto 2 do Artigo 2 pelo seguinte:

“2.- As disposições do presente Anexo são também aplicáveis ao transporte de mercadorias provenientes ou destinadas a terceiros países que não sejam parte.”

- e) Substituir o ponto 5 do Artigo 2 pelo seguinte:

“5. O transportador será responsável pelo cumprimento das restrições estabelecidas no Artigo 50 do Tratado de Montevideu 1980.”

- f) No Artigo 10 incluir o seguinte ponto:

"4. As Aduanas poderão utilizar dispositivos de segurança com tecnologia GPS ou outros com os que se contar no futuro, que permitam outorgar maior segurança e/ou facilitem as operações de Trânsito Aduaneiro Internacional."

g) Substituir o Artigo 11 pelo seguinte:

"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 Trânsito Aduaneiro Internacional (DTA) conforme o modelo bilíngue português-espanhol que for aprovado pela Comissão do Artigo 16 do Acordo, conforme o estabelecido no Artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares necessários para cumprir com todos os controles e fiscalizações durante a operação TAI. Outrossim, a solicitação ao regime será feita mediante o registro informático da operação."

h) No Artigo 12, incluir o seguinte ponto:

"3. A exceção ao disposto no ponto 2 acontecerá quando existir uma reutilização eletrônica de dados, pelo qual a responsabilidade pelas informações assim fornecidas será do declarante original."

i) No Artigo 13, incluir o seguinte ponto:

"3. Sem prejuízo do disposto no ponto anterior, poderão ser requeridas garantias adicionais aos transportadores, levando em conta o conceito de análise de risco da operação e do operador."

j) Substituir os pontos 1 a 5 do Artigo 14 pelos seguintes:

"1. O transportador ou seu representante legal solicitará sua adesão ao regime mediante o registro informático da declaração referente à operação.

A apresentação de uma operação TAI realiza-se no momento em que as aduanas de partida aceitem e designem um indicador único e irrepitível estabelecendo uma rota informática, entendendo-se como tal a sequência de dados referentes a país, cidade, aduana, lugar operacional conforme o itinerário que seguirá o meio de transporte a fim de que se constituam nos únicos pontos autorizados a receber ou emitir as informações requeridas para o acompanhamento da operação.

2. As autoridades de aduana de partida controlarão seletivamente:

a) Que a declaração DTA esteja em ordem;

b) Que a unidade de transporte ofereça a segurança necessária conforme as condições estipuladas no Artigo 5;

c) Que as mercadorias transportadas correspondam em sua natureza e número àquelas especificadas na declaração; e

d) Que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação, tanto em papel como em suporte eletrônico."

3. Uma vez realizadas as verificações de praxe, as autoridades da aduana de partida colocarão seus lacres e gerarão evento de partida no sistema informático fazendo constar de forma documentada sua intervenção. Este evento implicará a transmissão dos documentos eletrônicos para todas as aduanas intervenientes participantes da rota informática.

4. As autoridades da aduana de partida farão o exame seletivo das mercadorias em função da análise de perfis de risco.

5. A declaração DTA poderá ser impressa como suporte, em papel, a fim de ser apresentada ante eventuais controles rodoviários.”

k) Substituir o Artigo 15 pelo seguinte:

“Artigo 15.- 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 e registrará o evento de saída correspondente no sistema informático, que será transmitido a todas as aduanas da rota informática.”

l) Substituir o ponto 1 do Artigo 16 pelo seguinte:

“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.”

m) Substituir o ponto 4 do Artigo 16 pelo seguinte:

“4. Uma vez realizadas as verificações de praxe, as aduanas de passagem de fronteira registrarão o evento de entrada correspondente no sistema informático e colocarão seus lacres somente se os existentes derem margem a dúvidas sobre sua efetividade, em cujo caso farão constar no mencionado sistema informático e na cópia da declaração de trânsito que porta o transportador.”

n) Eliminar o ponto 5 do Artigo 16.

o) Substituir o Artigo 17 pelo seguinte:

“Artigo 17.- Quando, em uma aduana de passagem de fronteira, ou durante o trajeto, as Autoridades Aduaneiras removerem um lacre aduaneiro para proceder à inspeção de uma unidade de transporte carregada, gerarão um evento na declaração de trânsito aduaneiro informática incorporando as observações que mereça a inspeção e as características do novo lacre aduaneiro colocado. Outrossim, fazer-se-á constar na cópia da declaração de trânsito que porta o transportador.”

p) Substituir o Artigo 18 pelo seguinte:

“1. O transportador deverá apresentar às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, com os lacres intactos.

2. Estas autoridades aduaneiras efetuarão os controles que julgarem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante foram cumpridas.

3. As autoridades aduaneiras efetuarão o evento informático de finalização da operação de trânsito aduaneiro internacional. Outrossim, fazer-se-á constar na cópia da declaração de trânsito que porta o transportador.
4. O conjunto de registros informáticos será considerado como uma torna-guia eletrônica a fim de dar por concluída a operação de trânsito aduaneiro internacional.”
- q) Substituir os pontos 1 e 2 do Artigo 21 pelos seguintes:
- “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 possível, 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 anexada à declaração DTA, devendo registrar os eventos informáticos correspondentes.
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. Este registro deverá ser apresentado juntamente com a unidade de transporte com a carga e a declaração DTA na alfândega mais próxima, que tomará as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir, devendo registrar os eventos informáticos correspondentes.”
- r) Substituir o Artigo 24 pelo seguinte:
- “Artigo 24.- A pedido da pessoa que tenha o direito de dispor das mercadorias, as autoridades de uma aduana diferente daquela designada na declaração DTA como aduana de destino poderão encerrar esta operação, devendo a modificação na declaração DTA ser manifestada pela autoridade aduaneira que a autorizar. Esta deverá comunicar o fato tanto à aduana do ponto de fronteira de ingresso no país, como à de destino. Estas novidades devem ser incorporadas ao sistema informático mediante o registro do evento informático correspondente. Outrossim, fazer-se-á constar na cópia da declaração de trânsito que porta o transportador.”
- s) Substituir o Artigo 28 pelo seguinte:
- “Artigo 28.- Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneiros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC), devendo se proceder a seu registro informático.”
- t) Incorporar o seguinte Artigo:
- “Artigo ...
1. As partes comprometem-se a tomar todas as medidas necessárias que garantam que os dados ingressados pelo declarante, mediante registro informático, não possam, uma vez apresentada a declaração pelos sistemas aduaneiros, ser objeto de repúdio ou modificação sem autorização e intervenção da autoridade aduaneira de registro.

2. A pedido do interessado ou de ofício, conforme o caso, pelos mecanismos e os procedimentos previstos pela legislação de cada Estado Parte, poderá ser efetuada a retificação ou a anulação de uma declaração eletrônica de TAI apresentada.

3. Os dados retificados deverão ser ingressados ao sistema a fim de que constem na declaração.

4. A retificação ou a anulação a que se refere o ponto 2 somente poderá ser realizada pela aduana de registro e antes do evento de partida do meio de transporte.”

Artigo 2.- O presente Protocolo entrará em vigor na data em que a Secretaria-Geral da ALADI comunicar às Partes o recebimento da última notificação referente ao cumprimento das disposições legais internas para sua colocação em vigor.

A Secretaria-Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos das Partes Signatárias.

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

Pelo Governo da República Argentina:

.....

Pelo Governo do Estado Plurinacional da Bolívia:

.....

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

.....

Pelo Governo da República do Chile:

.....

Pelo Governo da República do Paraguai:

.....

Pelo Governo da República do Peru:

.....

Pelo Governo da República Oriental do Uruguai:

.....

ANEXO V

Antigüedad Parque Automotor

Nota DNT N° 157

San Lorenzo, 16 de marzo de 2010.-

Señor
RICARDO HARTSTEIN, Subsecretario
Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI
Montevideo – República Oriental del Uruguay

De mi consideración:

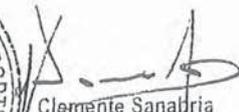
Ref.: XI Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT.-

Tengo el honor de dirigirme a Usted en mi carácter de Presidente del Consejo y Director de la Dirección Nacional de Transporte (**DINATRAN**), Organismo de Aplicación del ATIT por Paraguay, a fin de confirmarle nuestra asistencia a la **XI REUNIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN DEL ART. 16 DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT)**, encuentro para el cual gentilmente nos invitara para los días 24, 25 y 26 de marzo de 2010 en la ciudad de Montevideo.

Conforme lo tratado en la anterior reunión del año 2008, vinculado al Punto 3.1 previsto como **TEMAS GENERALES** en la Agenda Tentativa sugerida por esa Asociación, se remite adjunto a la presente (3) tres hojas conteniendo información sobre antigüedad de parque automotor de vehículos de bandera paraguaya afectados al tráfico internacional.

Sin otro particular, hago propicia la ocasión para saludarlo con mi consideración más distinguida,




Clemente Sanabria
M. del Consejo y Director Nacional
Dirección Nacional de Transporte

ANTIGUEDAD DE PARQUE AUTOMOTOR

Pasajero Internacional

AÑO	CANTIDAD	PORCENT	ANTIGUEDAD
1985	1	0,20%	25 años
1986	1	0,20%	24 años
1988	2	0,39%	22 años
1990	6	1,18%	20 años
1991	7	1,37%	19 años
1992	14	2,75%	18 años
1993	15	2,94%	17 años
1994	17	3,33%	16 años
1995	16	3,14%	15 años
1996	3	0,59%	14 años
1997	18	3,53%	13 años
1998	15	2,94%	12 años
1999	20	3,92%	11 años
2000	21	4,12%	10 años
2001	7	1,37%	9 años
2002	4	0,78%	8 años
2003	1	0,20%	7 años
2004	6	1,18%	6 años
2005	15	2,94%	5 años
2006	8	1,57%	4 años
2007	22	4,31%	3 años
2008	36	7,06%	2 años
2009	13	2,55%	1 años
268		Promedio de antigüedad	12 años

Hasta 5 años	94 vehículos	35,07 %
De 6 a 10 años	39 vehículos	14,55 %
De 11 a 15 años	72 vehículos	26,87 %
De 16 a 20 años	59 vehículos	22,01 %
De 21 a 25 años	4 vehículos	1,49 %
De 26 a 30 años	0 vehículos	0,00 %
Mas de 30 años	0 vehículos	0,00 %
Total Gral. Vehículos	268	

ANTIGUEDAD DE PARQUE AUTOMOTOR

Carga Internacional - Empresas Paraguayas

AÑO	CANTIDAD	PORCENT	ANTIGUEDAD
1954	1	0,01%	56 años
1957	1	0,01%	53 años
1960	1	0,01%	50 años
1962	1	0,01%	48 años
1963	2	0,02%	47 años
1966	1	0,01%	44 años
1967	2	0,02%	43 años
1970	3	0,03%	40 años
1971	3	0,03%	39 años
1972	5	0,05%	38 años
1973	9	0,09%	37 años
1974	18	0,18%	36 años
1975	17	0,17%	35 años
1976	38	0,39%	34 años
1977	50	0,51%	33 años
1978	52	0,53%	32 años
1979	58	0,60%	31 años
1980	128	1,31%	30 años
1981	66	0,68%	29 años
1982	84	0,86%	28 años
1983	88	0,90%	27 años
1984	159	1,63%	26 años
1985	228	2,34%	25 años
1986	264	2,71%	24 años
1987	375	3,85%	23 años
1988	314	3,22%	22 años
1989	365	3,75%	21 años
1990	536	5,50%	20 años
1991	363	3,73%	19 años
1992	406	4,17%	18 años
1993	377	3,87%	17 años
1994	548	5,63%	16 años
1995	830	8,52%	15 años
1996	497	5,10%	14 años
1997	447	4,59%	13 años
1998	605	6,21%	12 años
1999	350	3,59%	11 años
2000	304	3,12%	10 años
2001	184	1,89%	9 años
2002	134	1,38%	8 años
2003	214	2,20%	7 años
2004	206	2,11%	6 años
2005	84	0,86%	5 años
2006	133	1,37%	4 años
2007	296	3,04%	3 años
2008	672	6,90%	2 años
2009	212	2,18%	1 años
2010	10	0,10%	0 años

ANTIGUEDAD DE PARQUE AUTOMOTOR

Carga Internacional - Empresas Paraguayas

AÑO	CANTIDAD	PORCENT	ANTIGUEDAD
	9.741	Promedio de antigüedad	24 años

Hasta 5 años	1.407 vehículos	14,44 %
De 6 a 10 años	1.042 vehículos	10,70 %
De 11 a 15 años	2.729 vehículos	28,02 %
De 16 a 20 años	2.230 vehículos	22,89 %
De 21 a 25 años	1.546 vehículos	15,87 %
De 26 a 30 años	525 vehículos	5,39 %
Mas de 30 años	262 vehículos	2,69 %
Total Gral. Vehículos	9.741	

BRASIL

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES - ANTT
SUPERINTENDÊNCIA DE SERVIÇOS DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - SUPAS

Frota de Transporte Internacional Habilitada – Quantidade e Idade.

ÔNIBUS

Quantidade	Idade (anos)	%
1	23	44,54%
1	20	
1	18	
33	17	
2	16	
25	15	
32	14	
47	13	
8	12	
5	11	
64	10	55,46%
25	9	
11	8	
13	7	
22	6	
8	5	
22	4	
17	3	
11	2	
348 TOTAL	11 anos média	

Fonte: SISFROTA – Março/2010.

BALASIL

TRANSPORTE RODOVIÁRIO COMERCIAL DE CARGAS NO BRASIL
TRANSPORTADORES E FROTAS BRASILEIROS

Dezembro 2009

Transportador	Caminhão Simples		Caminhão Trator		Semireboque		Reboque		Caminhoneiro/Furgão		Frota Total	
	Quant.	I. Média	Quant.	I. Média	Quant.	I. Média	Quant.	I. Média	Quant.	I. Média	Total	I. Média
1.008.758 Autônomo	652.306	24,6	123.671	17,9	102.681	14,0	14.942	18,1	73.455	17,5	893.600	22,2
188.613 Empresa	315.004	13,5	184.646	8,2	262.484	8,9	26.711	14,1	29.605	7,0	788.845	10,5
877 Cooperativa	3.266	17,3	2.361	15,5	2.872	12,4	202	13,1	172	8,8	8.701	14,6
1.198.248 Total	970.576	21,0	310.678	12,1	368.037	10,4	41.855	15,5	103.232	14,5	1.794.378	15,7

GRASIL

TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS
TRANSPORTADORES E FROTAS HABILITADOS NO BRASIL

Dezembro 2009

ORIGEM	DESTINO	Caminhão Trafor		Semireboque		Reboque		Caminhão Simples		Frota Total	Empresas
		Quant.	I. Média	Quant.	I. Média	Quant.	I. Média	Quant.	I. Média		
BRASIL	ARGENTINA	19.813	12,6	23.265	12,6	331	18,8	1.758	20,0	45.167	500
BRASIL	BOLÍVIA	2.944	12,5	4.284	9,8	95	14,3	401	21,9	7.724	81
BRASIL	CHILE	12.235	11,4	14.419	12,0	157	19,4	787	19,5	27.598	274
BRASIL	PARAGUAI	11.974	15,0	13.912	13,6	194	21,8	1.545	22,5	27.625	170
BRASIL	PERU	856	13,7	1.199	10,1	12	22,0	110	9,9	2.177	30
BRASIL	URUGUAI	8.311	10,3	11.092	11,9	134	17,2	887	17,8	20.424	208
BRASIL	VENEZUELA	452	12,9	679	12,3	17	18,1	38	20,5	1.186	21
ARGENTINA	BRASIL	6.096	9,2	7.225	15,9	1.067	17,1	1.077	11,3	15.465	439
BOLÍVIA	BRASIL	434	20,2	445	16,9	60	19,1	79	22,8	1.018	34
CHILE	BRASIL	3.074	20,5	3.839	22,3	384	21,2	419	25,3	7.716	534
PARAGUAI	BRASIL	2.862	17,7	2.894	11,8	45	15,4	307	26,2	6.108	111
PERU	BRASIL	26	12,2	49	13,5	15	7,0	...	...	90	4
URUGUAI	BRASIL	946	12,6	1.119	13,6	414	13,9	461	15,9	2.940	144
VENEZUELA	BRASIL	109	18,9	243	24,7	...	...	...	...	352	4

Empresas e veículos brasileiros podem ser habilitados para mais de um país.

XI REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT- TRANSPORTE
FERROVIARIO (CAPÍTULO III)

Montevideo, 24, 25 y 26 de marzo de 2010-03-25

1.- PRESENTES

Luís Rivero – AFE – Uruguay- Presidente de la Comisión

Carla Cortez Antoine – Subsecretaría de Transporte Ferroviario – Argentina.

Mario Alberto Zamora – ADIFSE. Argentina.

Víctor José Colombano - ADIFSE. Argentina.

Emilio Rodas –Director General de Transporte Terrestre, Fluvial y Lacustre de Bolivia.

Francisco Luiz Baptista da Costa – Brasil.

Francisco de Paula Magalhaes Gomes – Brasil.

Atilio Sanguinetti – ALAF. Coordinador.

2. TEMARIO

6.1. Proyecto de Acuerdo Marco sobre Transporte Ferroviario.

6.2. Establecimiento de Corredores Internacionales.

3. DESARROLLO DEL TEMARIO

Se inició la sesión con el tratamiento del Punto 6.2, que fuera definido en la Reunión anterior como punto principal del Temario. Al respecto, se mencionó que existió una propuesta de Argentina enviada a ALAF, la cual no fue enviada a los gobiernos. Sobre el particular, la Delegación de Brasil manifestó que la definición de los Corredores Internacionales Ferroviarios no era competencia del ATIT sino de acuerdos bilaterales de los países. En la oportunidad, se mencionó que el Artículo 30 del Transporte por Carretera lo cita como acuerdo entre países, sin mencionar de qué forma.

Esta propuesta fue debatida extensamente, citándose como ejemplo la situación creada a AFE, por la clausura del ramal ferroviario en Brasil, que conecta con el sistema ferroviario de Uruguay.

Finalmente se acordó "sugerir a los Estados Parte mantengan sus redes ferroviarias en condiciones operativas apropiadas, en las líneas ligadas a la logística internacional".

Se pasó seguidamente al Punto 6.1. del Temario. Al respecto, la Delegación de Brasil informó que fue enviado a ALADI en octubre del año pasado, su propuesta sobre los aspectos regulatorios que fueron distribuidos en la oportunidad.

Teniendo en cuenta que la mayoría de las cláusulas del reglamento vigente son inaplicables en la actualidad, se acordó que "para el tratamiento de la revisión de los aspectos regulatorios ferroviarios del ATIT, se propone solicitar a ALAF que compile todas las propuestas de revisión presentadas por los países y que circulen las mismas a todos los países para su conocimiento y negociación en futura reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

4. CONCLUSIONES PARA ELEVAR AL PLENARIO

- i. Con relación a la definición de los Corredores Ferroviarios Internacionales de Comercio: "Sugerir a los Estados Parte mantengan sus redes ferroviarias en condiciones operativas apropiadas, en las líneas ligadas a la logística internacional".
- ii. Con relación al tratamiento de la revisión de los aspectos regulatorios: "Solicitar a ALAF que compile todas las propuestas de revisión presentadas por los países y que circulen las mismas a los países para su conocimiento y observaciones.

Montevideo, 25 de marzo de 2010.

FIRMAN:



Por Argentina



Por Bolivia



Por Brasil



Por Uruguay



Por ALAF

XI REUNION DE LA COMISION DEL ARTICULO 16 DEL ACUERDO SOBRE EL
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT

ANEXO I “ASPECTOS ADUANEROS”

Informe del Foro Aduanero

El foro aduanero se reunió con participación de representantes aduaneros de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, con el objetivo de cumplir con lo resuelto en la X Reunión de la Comisión del artículo 16 del ATIT y analizar la propuesta de modificación del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo contenido en el Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT elaborado por la Secretaría General de la ALADI.

En primer lugar se procedió a la adecuación de la agenda tentativa para Asuntos Aduaneros dado que el punto 7 de la misma referido al Informe del Sub Comité de Procedimientos Aduaneros fue ya abordado con oportunidad de la X Reunión en el año 2008.

Por lo tanto el foro trató los siguientes temas:

- Propuesta de Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo elaborado por la Secretaría de la ALADI
- Propuesta de Brasil sobre modificación del artículo 13 del ATIT – Asuntos Aduaneros- para permitir la presentación de garantías alternativas a los vehículos utilizados en el transporte internacional

Al iniciar el tratamiento del protocolo adicional la delegación de Bolivia manifestó que habría que corregir el nombre de su país y consignar “Estado Plurinacional de Bolivia”.

Inciso i) del Apartado 7 del Artículo 1 del Capítulo I

Las Delegaciones estuvieron de acuerdo en la eliminación del apartado i) del numeral 7 referido al tamaño de los contenedores.

Apartado 10 del Artículo 1 del Capítulo I

Se acordó sustituir el texto propuesto por el siguiente:

“Declarante: la persona que de acuerdo a la legislación de cada Parte 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”.

Apartado 18 del Artículo 1 del Capítulo I

Se acordó sustituir el término “arreglo” por Acuerdo, quedando la siguiente redacción:

“18. Tránsito Aduanero Internacional: régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro

en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras según lo establecido en acuerdos bilaterales o multilaterales”.

Apartado 2 del Artículo 2 del Capítulo II

La redacción correspondiente al artículo 2 incorpora la decisión adoptada por Acuerdo 1.96 (XVIII Reunión de Ministros y Obras Públicas) referente a la Aplicación del Anexo I “Aspectos Aduaneros” a mercancías provenientes de terceros países.

Apartado 5 del Artículo 2 del Capítulo II

Se acordó mantener la redacción original del Anexo I.

Apartado 2 del Artículo 5 del Capítulo IV

Se acordó proponer la sustitución de la referencia al artículo 31 por artículo 30 apartado 1, ya que no existe artículo 31.

Artículo 10 del Capítulo V

Se acordó crear un nuevo apartado con la siguiente redacción:

“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”.

Artículo 11 del Capítulo VI

Se acordó la siguiente redacción alternativa:

“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, un MIC/DTA conforme al modelo bilingüe español – portugués que se apruebe por la Comisión del artículo 16 del Acuerdo según lo establecido en el artículo 30 del Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimiento durante la operación TAI.

Esta declaración podrá ser registrada y transmitida a través de los sistemas informáticos que se acuerde por las Aduanas de los países signatarios”.

Se acordó incorporar un nuevo apartado al Artículo 12 del Capítulo 6.

La propuesta analizada refiere a la posibilidad de la reutilización de los datos incorporados por el declarante original solo en el caso en que se utilicen medios informáticos para la transmisión de los datos contenidos en el MIC/DTA.

La Delegación de Brasil presenta la siguiente propuesta alternativa:

“El declarante será responsable por las infracciones aduaneras que deriven de la inexactitud de sus declaraciones, incluso en los casos en que la declaraciones sean del tipo firmada y transmitida electrónicamente.”

Las delegaciones analizarán esta propuesta.

Artículo 13 del Capítulo VII

Con respecto a este artículo han sido presentadas tres propuestas, la primera por el SCT de Procedimientos Aduaneros del MERCOSUR y las otras por la delegación de Brasil.

Las delegaciones acordaron la siguiente redacción, que se someterá a consideración del plenario:

“Artículo 13

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”
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”.

En el apartado I en la versión en idioma portugués se deberá eliminar la expresión “única”.

Artículo 14 del Capítulo VIII

Se retiró la propuesta original y en su lugar se propone la siguiente redacción:

“Artículo 14

Apartado 1: “El transportador deberá presentar en la aduana de partida la unidad de transporte con la carga junto con el MIC/DTA”.

Apartado 2: “Las autoridades de la aduana de partida controlarán:

- a) que el MIC/DTA cumpla con los requisitos establecidos en el presente Anexo
- b) queda igual
- c) queda igual
- d) 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.

Apartado 3: “Una vez realizadas las comprobaciones de rigor las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos, controlarán los dispositivos de seguridad en caso de corresponder y refrendarán el MIC/DTA.

Apartado 4: mantener la redacción original

Apartado 5: mantener la redacción original sustituyendo DTA por MIC/DTA y agregar al final el siguiente párrafo:

“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”.

Apartado 6: mantener la redacción original

Propuestas de las delegaciones no contenidas en el Proyecto de Protocolo Adicional.

Las delegaciones, basándose en el análisis realizado sobre los aspectos contenidos en el Anexo I del Acuerdo, deciden realizar las propuestas que se describen a continuación, no contenidas en el Proyecto del Protocolo Adicional.

La delegación del Perú propuso modificar la definición de contenedores contenida en el apartado 7 e incorporar al ATIT la definición de unidad de carga utilizada por la Comunidad Andina. Se sumó a esta propuesta el representante de Bolivia.

No se alcanzó el consenso por lo que quedará como propuesta de esos países.

Apartado 14 del Artículo 1 del Capítulo I

La Delegación Peruana propone modificar el texto original por el siguiente:

14. Operación de tránsito aduanero internacional (TAI): el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en el mismo u otro país, bajo el régimen establecido en el presente Anexo.

No se llegó a debatir.

Apartado 1 del Artículo 2 del Capítulo II

La Delegación Peruana propone modificar el texto original por el siguiente:

1. Las disposiciones del presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte y carga, que utilizando uno o más modos de transporte y cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino:
 - 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;

No se llegó a debatir.

Apartado 9 del Artículo 1 del Capítulo I

Las delegaciones acordaron modificar el apartado 9 que define Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) y sustituirla por la de Manifiesto Internacional de Carga por Carretera / Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – MIC/DTA, dado que

por el Resolución de 1997 se declaró que la DTA está incluida en el formulario de MIC/DTA.

La redacción sería la siguiente: “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”.

A lo largo de todo el articulado del Anexo I deberá efectuarse la sustitución de DTA por MIC/DTA.

Apartado 18 del Artículo 1 del Capítulo I

La delegación de Perú propuso sugerir el cambio de “recinto aduanero” por Aduana de Partida y de Destino.

No se llegó a un acuerdo sobre esta propuesta ya que las demás delegaciones entienden que es más genérico referirse a recinto aduanero que a Aduana de Partida

La delegación de Perú manifestó que, si bien es cierto que existen imponderables en el trayecto, la aduana de partida es la que establece el plazo y la ruta. Entiende que es más preciso hablar de Aduana de partida que de recinto aduanero.

Brasil manifestó que un tránsito aduanero es punta a punta. Lo que se define como Aduana de Partida y Aduana de Destino es jurisdicción aduanera. En realidad el tránsito va a ser de un recinto a otro recinto.

El tránsito es concedido por la Aduana de Partida que tiene jurisdicción territorial se inicia a partir de un punto físico que sería un recinto aduanero.

Otra cuestión que se planteó por algunas delegaciones fue la eliminación de la palabra “especial”.

El representante del Perú planteó que no existe un régimen especial con respecto al tránsito, existe el tránsito internacional y el tránsito nacional.

Apartado 19 del Artículo 1 del Capítulo I

La Delegación Argentina sugiere incorporar nuevas definiciones a este Apartado teniendo en cuenta la realidad del comercio y del transporte internacional de mercancías.

Remitente, cargador, expedidor o consignante: la persona, natural o jurídica, que por cuenta propia o ajena, formaliza el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera entregándolas para tal efecto al Transportador.

Destinatario: la persona, natural o jurídica a quien se le envían las mercancías y como tal es designada en el conocimiento - carta de porte o indicada en una orden ulterior a la emisión de la misma.

Consignatario: la persona, natural o jurídica, facultada para recibir las mercancías y como tal es designada en el conocimiento - carta de porte o indicada en una orden ulterior a la emisión de la misma.

No se llegó a debatir.

Apartado 20 del Artículo 1 del Capítulo I

La Delegación Argentina mantiene la sugerencia de aclarar a que se refiere el término "contenedores" mencionados como punto a), ya que se contradice con la definición expuesta en el apartado 7 del Artículo 1°.

La misma consideración es válida para la definición contenida en el Artículo 19° punto 5 del Capítulo II "Transporte Internacional por Carretera", respecto a vehículo en el sentido de determinar la inclusión sobre si el transporte de personas incluye el transporte de cargas. De ser ello afirmativo el citado apartado debería decir: "vehículo: artefacto, con los elementos que constituyen el equipo normal para el transporte, destinado a transportar personas y/o bienes por carretera, mediante tracción propia o susceptible de ser remolcado".

No se llegó a debatir.

Apartado 1 del Artículo 4 del Capítulo IV

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.

La Delegación Argentina propone el siguiente texto:

"1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos conduciendo o no mercancías, las Aduanas habilitadas para el tránsito aduanero internacional deberán constatar que las empresas transportadoras y sus vehículos se encuentren inscritos ante la autoridad de transporte del país de origen, de conformidad con lo establecido en el presente Acuerdo.

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".

La Delegación Paraguaya propone el siguiente texto:

"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 Estado Parte. Dicha habilitación deberá ser registrada ante las aduanas, a los efectos de facilitar este registro los organismos competentes y las aduanas podrán interconectar sus respectivos sistemas informáticos".

No se llegó a debatir.

La Delegación de Brasil propone incorporar al Artículo 26 del Capítulo XIII un nuevo Apartado con la siguiente redacción:

Las autoridades aduaneras podrán adoptar criterios de selectividad, así como también conceptos de análisis de riesgo con el objeto de ser aplicados a los controles aduaneros, en cumplimiento a las disposiciones del presente Acuerdo.

No se llegó a debatir.

Durante la reunión las Delegaciones efectuaron el análisis y discusión de los artículos 1 al 14 del Proyecto de Protocolo Adicional.

Las Delegaciones sugieren que la próxima reunión se realice en la oportunidad más próxima, teniendo en cuenta la importancia de los temas pendientes.

Se acordó que las propuestas presentadas por los países en esta reunión, que no hayan sido analizadas, serán consideradas en la próxima.

Los abajo firmantes serán los puntos de contacto a los efectos de proseguir con el análisis de los temas pendientes en esta reunión:

ARGENTINA

Pablo Javier Gomez Valdez pgomezvaldez@afip.gov.ar

BOLIVIA

Dieter Rosembluth Argote drosembluth@aduana.gov.bo

BRASIL

Enio Motta Junior enio.motta-junior@receita.fazenda.gov.br

CHILE

Ester Vergara Ormazabal evergara@aduana.cl

PARAGUAY

Luis Morales Rojas lmorales@aduana.gov.py

PERU

Luciano Alvarado Medrano talvarado@sunat.gob.pe

URUGUAY

Laura Dighiero ldighiero@aduanas.gub.uy

A collection of handwritten signatures in black ink, corresponding to the representatives listed on the left. The signatures are written over the email addresses and extend upwards and to the right, overlapping some of the text. The signatures are: a large, stylized signature for Argentina; a signature for Bolivia; a signature for Brazil; a signature for Chile; a signature for Paraguay; a signature for Peru; and a signature for Uruguay.

Anexo VIII

Siendo las 10.30 horas del día 24 de marzo de 2010 comenzó a sesionar el grupo de seguros conformado para analizar el temario propuesto.

En primer lugar se analizó la modificación propuesta relacionada con el art. 13. Analizada la propuesta brasileña, la delegación argentina se manifestó conforme con el texto propuesto pero con la salvedad que: "cuando la contratación del seguro de la carga la efectúa el dador de la misma, se debe incluir una cláusula de no repetición contra el transportista en los casos de robo, y siempre y cuando el transportista no haya actuado con dolo o culpa grave. Tal propuesta no obtuvo consenso.

Después de un cuarto intermedio los representantes del sector privado de la delegación brasileña que asistieron a esta reunión, comunicaron que luego de haberles consultado a las autoridades de la delegación de su país, la delegación brasileña comunicaría en la Reunión Plenaria que procedería a retirar la propuesta en cuestión.

Los representantes del sector privado de la delegación brasileña que asistieron a esta reunión pusieron en consideración una nueva propuesta consistente en aumentar los límites de la Cobertura de Responsabilidad Civil del Transportista Carretero en Viaje Internacional – Daños a Terceros. Se concluyó que este tema no estaba en el temario, por lo que sólo podría ser considerada en la Reunión Plenaria.

Respecto a la propuesta de la delegación de Perú, la misma no pudo ser tratada por no encontrarse presente representantes de la misma.

Siendo las 17:00 horas, se da por concluida la reunión del grupo seguros.



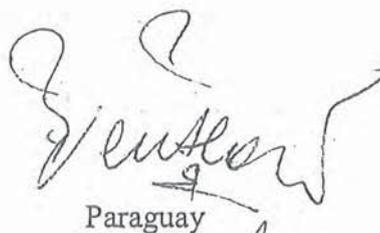
Argentina



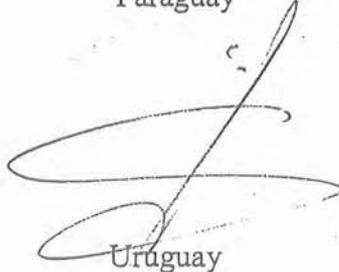
Bolivia

Perú

Brasil



Paraguay



Uruguay

Para danos a terceiros ocasionados pelo veículo segurado em viagem internacional aos países do Conesul Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Peru, Bolívia e Venezuela (Acordo Bilateral)

Tabela 01 (Mínima)

Coberturas	Valores I.S.
➡ Por Pessoa até	US\$ 20.000,00
➡ Danos Materiais até	US\$ 15.000,00 p/ bem
➡ Limite por acidente	US\$ 120.000,00

CUSTOS: Para caminhão carga geral (não inflamável)

Dias	Valores
03 Dias	US\$ 8,23
05 Dias	US\$ 10,53
07 Dias	US\$ 12,84
15 Dias	US\$ 22,47
30 Dias	US\$ 38,54
180 Dias	US\$ 178,57

IMPORTANTE:

Os valores de indenização superiores às importâncias seguradas contratadas, são de responsabilidade do proprietário do veículo segurado, podendo também ser estendidos à Transportadora emiteente do IMC e à Transportadora pela qual o veículo está permissionado a ANTT.

Observação:

A Seguradora e/ou Corretora não cabe liberar veículos retidos ou motoristas detidos (presos), devendo o proprietário do veículo e/ou motorista contratar advogado para tais providências.

Tabela 02

Coberturas	Valores I.S.	Mais
➡ Por Pessoa até	US\$ 50.000,00	150,00%
➡ Danos Materiais até	US\$ 30.000,00 p/ bem	100,00%
➡ Limite por acidente	US\$ 200.000,00	67,00%

CUSTOS: Para caminhão carga geral (não inflamável)

Dias	Valores	Adicional	Mais
03 Dias	US\$ 12,51	(+ US\$ 4,28)	52,00%
05 Dias	US\$ 16,04	(+ US\$ 5,51)	52,00%
07 Dias	US\$ 19,56	(+ US\$ 6,72)	52,00%
15 Dias	US\$ 34,22	(+ US\$ 11,75)	52,00%
30 Dias	US\$ 58,69	(+ US\$ 20,15)	52,00%
180 Dias	US\$ 271,50	(+ US\$ 92,93)	52,00%

Para danos a terceiros ocasionados pelo veículo segurado em viagem internacional aos países do Conesul Argentina, Chile, Paraguai, Uruguai, Peru, Bolívia e Venezuela (Acórdio Bilateral)

Tabela 01 (Mínima)

Tabela 02

Danos a Terceiros		Danos a Terceiros		Mais
Coberturas	Valores I.S.	Coberturas	Valores I.S.	
➔ Por Pessoa até	US\$ 20.000,00	➔ Por Pessoa até	US\$ 50.000,00	150,00%
➔ Danos Materiais até	US\$ 15.000,00 p/bem	➔ Danos Materiais até	US\$ 30.000,00 p/bem	100,00%
➔ Limite por acidente	US\$ 120.000,00	➔ Limite por acidente	US\$ 200.000,00	67,00%
Danos a Passageiros		Danos a Passageiros		
Coberturas	Valores I.S.	Coberturas	Valores I.S.	
➔ Por Pessoa até	US\$ 20.000,00	➔ Por Pessoa até	US\$ 50.000,00	150,00%
➔ Limite por acidente	US\$ 200.000,00	➔ Limite por acidente	US\$ 240.000,00	20,00%
➔ Danos Materiais até	US\$ 500,00 p/pessoa	➔ Danos Materiais até	US\$ 1.000,00 p/pessoa	100,00%
➔ Limite por acidente	US\$ 10.000,00	➔ Limite por acidente	US\$ 10.000,00	
CUSTOS Para Ônibus		CUSTOS Para Ônibus		
Dias	Valores	Dias	Valores	Adicional
03 Dias	US\$ 33,82	03 Dias	US\$ 51,50	(+ US\$ 17,68)
07 Dias	US\$ 52,80	07 Dias	US\$ 80,38	(+ US\$ 27,58)
15 Dias	US\$ 92,41	15 Dias	US\$ 140,70	(+ US\$ 48,29)
30 Dias	US\$ 158,42	30 Dias	US\$ 241,20	(+ US\$ 82,78)
180 Dias	US\$ 471,09	180 Dias	US\$ 1.022,98	(+ US\$ 551,89)

IMPORTANTE:

Os valores de indenização superiores as importâncias seguradas contratadas, são de responsabilidade do proprietário do veículo segurado.

Observação:

A Seguradora e/ou Corretora não cabe liberar veículos retidos ou motoristas detidos (presos), devendo o proprietário do veículo e/ou motorista contratar advogado para tais providências.

Anexo IX

Apéndice 6.

Modelo de Comunicación de Renovación de Permiso Originario

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

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