

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

ACTA

En la ciudad de Montevideo, República Oriental de Uruguay, en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre los días 14 de agosto y 16 de agosto de 2012, se celebró la XV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16 del ATIT), con la presencia de representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. La relación de los participantes se incluye como **Anexo I** de la presente Acta.

El Acto de Apertura contó con la presencia del Señor Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio de la ALADI, Dr César Llona y del Jefe del Departamento de Integración Física y Digital (DIFD), Lic. Roberto Franca.

En sus palabras de bienvenida, el Subsecretario manifestó su satisfacción por la elección de la ALADI como sede de la XV Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT, destacando que el ATIT se ha convertido en factor de integración y referente dentro del marco jurídico en la región. Agregó asimismo que la Secretaría General de la ALADI sigue con atención este Foro, por la posible regionalización de dicho instrumento jurídico hacia otros países.

Por su parte el Jefe del DIFD, sumándose a las palabras del Subsecretario, dio inicio a las deliberaciones y realizó una breve síntesis sobre los avances de las actividades que la Secretaría General de la ALADI viene realizando en el marco del Grupo de Trabajo de Facilitación del Comercio de la ALADI en materia de transporte.

Las delegaciones presentes agradecieron la acogida de la ALADI e hicieron votos por el éxito de la reunión.

A propuesta de la delegación de Argentina, se eligió como Presidente de la Reunión al Lic. Pablo Ortiz, jefe de la delegación de Chile, y a Uruguay para la Relatoría, para la que se designó al Ing. Javier Garagorry.

A continuación la presidencia puso a consideración de las delegaciones la aprobación del temario que les hiciera llegar la SG, el que fue acordado y se incluye como **Anexo II**.

Se acordó asimismo que los delegados de Argentina, Paraguay y Uruguay especialistas en la materia aduanera, se reunieran a efectos de recapitular las propuestas consensuadas hasta el momento y las diferencias existentes, adelantándose que se estaban coordinando los detalles para que los delegados de Perú, Bolivia y Chile pudieran integrarse por medio de videoconferencia.

TEMAS GENERALES

1. INFORME DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA ALADI SOBRE EL ESTADO DE SITUACIÓN DE LA SUSCRIPCIÓN DE LOS PROTOCOLOS ADICIONALES EN TRÁMITE.

- **Protocolo Adicional que recoge las modificaciones acordadas en la XII Reunión.**

Al respecto se informó que este Proyecto de Protocolo fue enviado a los países para manifestar su conformidad, por notas ALADI/SUBSE-LC - 076/11 del 29/03/2011, habiéndose recibido respuesta únicamente de Argentina y Uruguay en cuanto a que estarían en condiciones de suscribirlo. Se indicó asimismo que Brasil, Chile, Paraguay y Perú informaron su conformidad con dicho Proyecto y que están realizando gestiones para que se informe formalmente a la SG que están en condiciones de suscribirlo.

- **Protocolo Adicional que modifica el Anexo II sobre Asuntos Migratorios acordado en la XIII Reunión y Protocolo Adicional modificadorio del Art. 16 incorporando a la Secretaría General de la ALADI como Secretaría Técnica del Acuerdo, acordado en la XIII Reunión**

Se informó que estos Proyectos de Protocolos fueron enviados a los países para su conformidad por notas ALADI/SG-416/11 del 04/10/2011 y ALADI/SG-418/2011 del 04/10/2011, habiendo dado su conformidad solamente Argentina. Aún se aguarda la respuesta de los otros países para su suscripción.

Sobre el punto, la delegación de Chile señaló que el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones de su país informó a Cancillería su acuerdo con ambos proyectos, por lo que se está encaminando la comunicación oficial a la SG.

La delegación de Paraguay adelantó su conformidad con el Proyecto de protocolo modificadorio del Art. 16, señalando que con relación al vinculado a Aspectos Migratorios informaría en el transcurso de la reunión. Esto último se concretó y quedó recogido en el tratamiento del tema "Asuntos Migratorios".

2. REGIONALIZACIÓN DEL ATIT Y SU VINCULACIÓN CON LA IMPLEMENTACIÓN DEL MULTIMODALISMO EN LA REGIÓN. ADHESIÓN DE COLOMBIA AL ATIT.

El Lic. Franca hizo referencia a la introducción que realizó sobre el tema en la reunión de Lima, señalando que se continúa trabajando para que otros países puedan incorporarse para facilitar el acceso al mercado de las cargas de la región. En ese sentido destacó entre los pilares de actuación, la Unificación de las Normativas Modales, el Contrato de Transporte, los Aspectos Técnicos, el Desarrollo de la Conectividad, la Mejora de la Calidad de los Servicios y la Complementariedad entre empresas unimodales.

TRANSPORTE POR CARRETERA

3. PROPUESTAS PENDIENTES DE REUNIONES ANTERIORES y OTRAS

A efectos de comenzar con el tratamiento de las propuestas de modificación del ATIT incluidas en el temario, la presidencia hizo referencia a la planilla que la Secretaría General de la ALADI hiciera llegar a las delegaciones via e-mail, en la cual se sintetizaron las propuestas presentadas por las diferentes delegaciones, con el fundamento correspondiente. En ese sentido, aclaró que la misma incluía tanto las presentadas con la anticipación acordada, como las recibidas más recientemente de parte de Chile y de Perú.

A los efectos prácticos, se acordó desarrollar el análisis en base a la citada planilla, la que se agrega como **Anexo III**.

La delegación de Bolivia solicitó la distribución de la misma por medios electrónicos, a efectos de facilitar a la delegación presente, integrada por representantes de Cancillería, trabajar en contacto con las autoridades de transporte de su país.

Análisis de las propuestas presentadas

Artículo 18 – Se plantea la conveniencia de analizar el alcance del término “medidas” a que hace referencia dicho artículo, con miras a una eventual definición. (Propuesta de Perú)

La delegación de Perú, impulsora de la propuesta, argumentó sobre la conveniencia de que todos los países tengan la misma interpretación del término “medidas”, que se señala en el Artículo 18 del ATIT indicando que, entre otros aspectos, no se aclara a qué tipo de situaciones se refiere, cuál sería el procedimiento para realizar las comunicaciones ni qué ocurre si éstas no se efectúan. Agregó asimismo, que la aplicación del artículo 4º, en lo referente a los casos en los que es de aplicación la ley nacional, se hace necesario definir dicho término.

La delegación de Argentina señaló que resulta complejo abarcar, en una definición, todas aquellas situaciones que pueden llegar a afectar el desarrollo del transporte. En particular y a modo de ejemplo, citó las normas que surgen de diferentes ámbitos, con o sin participación y conocimiento de las autoridades de transporte. Agregó que hasta el momento se ha operado sin mayores dificultades, por lo que sugirió reflexionar si justifica incorporar mayores detalles.

La delegación de Bolivia compartió la preocupación de Perú, aunque advirtió que un intento de especificación podría omitir algunas situaciones, por lo que sugirió analizar la propuesta con mayor detenimiento.

La delegación de Chile reflexionó sobre la finalidad de la comunicación y las consecuencias de no realizarla, distinguiendo un posible alcance general que abarcara actuaciones en materia laboral, fitosanitaria, etc., del que se limitaría exclusivamente a autoridades de transporte.

La delegación de Paraguay consideró razonable el planteo de Perú, orientado a que todos los países tengan la misma interpretación, adelantando que haría el esfuerzo para trabajar en ese sentido.

Con la finalidad de profundizar el análisis las delegaciones acordaron tratar el tema en la próxima reunión de la Comisión.

Artículo 19 – Incorporación de definiciones (Propuesta de Brasil)

Las delegaciones realizaron un amplio intercambio de ideas con relación a la pertinencia de definir los conceptos propuestos por Brasil, y en su caso, la mejor ubicación dentro del texto del ATIT.

Al respecto, se coincidió en la conveniencia de incluir en el Artículo 19, únicamente aquellos conceptos que se entienda importante definir y aparezcan mencionados en el texto del ATIT y en derivar a un Apéndice "Glosario de Términos", aquellos que no cumplan esta última condición pero se consideren de utilidad por su empleo habitual en las negociaciones realizadas mediante acuerdos bilaterales o multilaterales en el marco del referido Acuerdo.

A esos efectos, se acordó discutir sobre la definición de los siguientes conceptos y definir su ubicación en el texto del ATIT en la próxima reunión, sin perjuicio de ser agregados otros:

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

Definición de Transporte Fronterizo de Pasajeros (Propuesta de Brasil)

Luego de un amplio intercambio de ideas, partiendo de la definición propuesta por Brasil, las delegaciones acordaron la siguiente definición, que se incluiría en el Artículo 19:

"Transporte Fronterizo de Pasajeros": "Aquel realizado exclusivamente entre ciudades vecinas de frontera de países signatarios, con características específicas acordadas bilateralmente o multilateralmente."

La delegación de Brasil sugirió incluir, en el artículo 19, una definición de Transporte Fronterizo de Cargas, lo que fue compartido por todas las delegaciones. En ese sentido, adelantó que para la próxima reunión propondría una definición de Transporte Fronterizo de Cargas.

Artículo 19 - Incorporación de una definición de "Transporte de Encomiendas" (Propuesta de Perú)

Con relación a su propuesta, la delegación de Perú señaló la conveniencia de facultar a las empresas que realizan transporte internacional de pasajeros por carretera, a utilizar su capacidad de bodega para el transporte de encomiendas como transporte complementario.

La delegación de Uruguay reflexionó que se estaría definiendo el transporte de encomiendas pero no lo que se entiende por encomienda, señalando que en el ámbito del Mercosur, donde se acordó una normativa al respecto, se definieron ambos términos.

Luego de un amplio intercambio de ideas, las delegaciones de Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay coincidieron en la siguiente redacción alternativa: "*Transporte de Encomiendas*": "El realizado en las bodegas de los vehículos de línea regular habilitados al transporte internacional de pasajeros por empresas habilitadas y efectuado de conformidad con los acuerdos bilaterales o multilaterales sobre la materia."

La delegación de Bolivia manifestó que deberá realizar un análisis interno para verificar la compatibilidad de la definición propuesta con lo que surge de la Ley General de Telecomunicaciones N° 164 vigente en su país, mientras que la delegación de Argentina informó que deberá someter la propuesta a consideración de sus autoridades, por lo que el punto deberá definirse en la próxima reunión.

Se planteó también la posibilidad de incorporar una definición de "encomiendas", para lo que se le encomendó a la delegación de Perú ensayar un texto para someter a consideración del Plenario.

La delegación de Perú propuso el siguiente texto: "Bulto definido como encomienda en la legislación interna de los países signatarios, que se transporta en la bodega de los ómnibus habilitados al transporte internacional de pasajeros de las empresas autorizadas como línea regular, conforme a los acuerdos bilaterales o multilaterales."

La delegación de Brasil propuso adoptar la definición adoptada en MERCOSUR, pero la presidencia alertó sobre posibles discrepancias con la legislación de Bolivia. La delegación de este país informó que debería consultar al Ministerio de Telecomunicaciones.

Por su parte, las delegaciones de Argentina, Brasil y Uruguay manifestaron no compartir la definición propuesta por Perú, por lo que le encomendaron presentar en la próxima reunión una propuesta de definición alternativa.

Nuevo artículo a incorporar después del 21 (Propuesta de Argentina)

La delegación de Argentina señaló que el nuevo artículo propuesto tiene por objeto destacar que en la medida en que el transporte internacional tenga normas propias, no pueden aplicársele normas locales. Agregó que ello resulta importante ante la eventualidad de intervención en procesos judiciales.

La delegación de Paraguay informó que está en condiciones de acompañar la propuesta argentina.

La delegación de Brasil señaló que debería realizar una consulta interna, pues si bien consideraba que en términos de transporte y racionalidad el planteo sería positivo, en su caso, la propuesta podría resultar inconstitucional. Agregó que en determinadas actividades, los municipios tienen competencia, citando como ejemplo la fijación de rutas de circulación para vehículos que transportan productos peligrosos.

Nuevo numeral (4) en el artículo 22 (Propuesta de Argentina)

La propuesta fue retirada de consideración.

Agregado en numeral 3 del Art. 24 (Propuesta de Brasil)

La delegación de Brasil defendió su propuesta de agregar "y transporte" al final del numeral 3 de la versión del ATIT incluida en el Proyecto de Protocolo Adicional acordado en la XII Reunión, argumentando que a su entender, el representante legal es la cabeza visible de la empresa extranjera en el país de destino y no puede limitarse a ser sólo un mensajero. Por el contrario, entre otros cometidos, debe promover las acciones necesarias en caso de accidentes, tomar decisiones y resolver problemas. En ese sentido, agregó que independientemente del valor de las multas, el concepto debe ser de un representante solidariamente responsable por sanciones de tránsito y de transporte.

La delegación de Uruguay recordó que en oportunidad de realizarse las reuniones XI y XII el tema estuvo presente, habiéndose señalado la dificultad de establecer determinadas obligaciones al representante, cuando aún no se tienen bien definidos los requisitos de profesionalización de las propias empresas.

La delegación de Argentina manifestó que la realidad de muchos de los que trabajan como representantes de empresas extranjeras, es que no tendrían respaldo económico para responder en el caso de multas de transporte, las que tienen un valor apreciable. Agregó que a su entender, debe trabajarse para hacer responsables a las empresas y que el representante constituya únicamente la vía de notificación.

La delegación de Perú coincidió con la descripción de la realidad realizada por la delegación de Argentina pero señaló que no sólo debe cumplir funciones para tramitar el permiso complementario sino que debería asumir la responsabilidad del transportista de cumplir con las obligaciones establecidas en el ATIT. Agregó que se venía observando que en su viaje de retorno el transportista realiza transporte internacional sin la participación del representante legal, por lo que sugirió incorporar en el ATIT la facultad de representación comercial para superar dicha situación.

La delegación de Uruguay consideró necesario profundizar más sobre el representante legal, señalando que en muchos casos no tiene contrato y puede ser sustituido en cualquier momento, no obstante lo cual el ATIT lo hace responsable de las multas de tránsito. En ese sentido señaló que no puede continuarse agregando obligaciones al representante legal sin antes profundizar sobre su situación.

La delegación de Paraguay consideró importante la propuesta de Brasil, pero adelantó que para el caso específico, no puede responsabilizar al representante más que lo que las leyes le permiten. Agregó que entiende conveniente estudiar las propuestas que puedan mejorar el desempeño del representante legal.

La delegación de Bolivia señaló que en principio estaba de acuerdo con el planteo de Brasil, pero estaría a la espera de la propuesta que realizaría Perú.

En este estado de las deliberaciones, la presidencia señaló que las posiciones resultaban claras y se observaban diferencias de fondo en los enfoques, no visualizándose de momento la posibilidad de llegar a un consenso sobre el punto, aún con los matices que pudiera presentar la delegación de Perú.

Las delegaciones acordaron preparar, para la próxima reunión, un documento que sintetice las funciones y el rol que entienden debería cumplir el representante legal.

La Secretaria General repartió el documento ALADI/SEC/di 2346 "La figura del representante legal comercial en los países partes del ATIT", a efectos de que el mismo pueda ser tenido como referencia por las delegaciones.

Mecanismo alternativo de notificación (Propuesta de Argentina y Paraguay)

Con relación a la posibilidad de establecer un mecanismo alternativo de notificación con activa participación de los Organismo Nacionales de Aplicación de cada país mencionado en la XIV reunión, recogido en el numeral 8.1 del acta de la misma, se intercambiaron información sobre un caso de intercambio de información entre países con ese objetivo.

No obstante, no habiendo surgido ninguna propuesta concreta al respecto, se dio por concluido el tratamiento del punto.

Artículo 27 sobre Permisos Ocasionales (Propuesta de Chile)

La delegación de Chile informó sobre su propuesta, dirigida a mejorar el procedimiento tendiente a tramitar las multas aplicadas a empresas que cumplen servicios ocasionales en el marco del ATIT, haciendo referencia a las dificultades que se presentan para su notificación, en la medida en que no se les aplica la obligación de tener un representante legal en el país de destino.

Al respecto señaló que la propuesta habilita la existencia de personas facultadas únicamente para recibir notificaciones, lo que permitiría el inicio del trámite. La designación de un representante quedaría para una etapa posterior del proceso.

La delegación de Uruguay coincidió en la existencia de la problemática referida por la delegación de Chile, e hizo mención al procedimiento que ha comenzado a aplicar a nivel nacional con una comunicación a una casilla de correo electrónico que fija la propia empresa.

La delegación de Argentina mencionó la posibilidad de intercambiar información de empresas sancionadas, a las que se le podría exigir una constancia de libre de deuda que acredite la superación de la situación irregular.

La delegación de Brasil destacó que se trata de un problema que preocupa a todos los países miembros, y que existe voluntad de buscar una solución y que ya se practica entre Brasil y Argentina, Brasil y Uruguay alternativas de cobranzas de multas de servicio ocasional.

La delegación de Paraguay manifestó su necesidad de disponer de tiempo para evaluar la situación con los operadores.

Agregado en Artículo 31.2 (Propuesta de Argentina)

La delegación proponente señaló que se trata de imponer una autolimitación en la incorporación de vehículos fletados.

Las delegaciones acordaron agregar al final del texto vigente, luego de sustituir el punto por una coma, "los cuales no podrán superar en su número la cantidad de vehículos propios autorizados en el permiso"

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Nuevo numeral (3) en el artículo 34 (Propuesta de Argentina)

Atento a las posiciones registradas durante el tratamiento de la propuesta de nuevo artículo a incorporar después del artículo 21, las delegaciones asumieron que tampoco estaban dadas las condiciones para lograr consenso en este caso.

Artículo nuevo en el cuerpo del ATIT (Propuesta de Argentina)

Se realizó un amplio intercambio de ideas, del que surgieron claramente dos posiciones.

Por un lado la sostenida por Argentina, dirigida a establecer como principio básico que la definición de una traza supone que la empresa está habilitada para levantar y dejar pasajeros en puntos intermedios.

Por otro la planteada por Brasil, que entiende que el principio general es el transporte entre dos países y que en el servicio debe establecerse los diferentes aspectos que definen la línea, en particular su traza, los seccionamientos tarifarios, los puntos de parada y la frecuencia, atributos que forman parte del principio para el establecimiento de los servicios.

La delegación de Uruguay manifestó que a su juicio, los elementos planteados en la propuesta de Argentina ya están mencionados en el ATIT y que acompañaría un enunciado genérico sobre el tema.

La delegación de Perú señaló que en el marco andino, se establece con carácter general que un servicio de transporte internacional sólo puede recoger y dejar pasajeros en ciudades de importancia comprendidas en el itinerario de la ruta establecida, en las que existe infraestructura adecuada, lo que contribuye a la seguridad.

No habiéndose obtenido consenso sobre el punto, la delegación de Argentina señaló que analizará la posibilidad de reformular su propuesta teniendo en cuenta los conceptos vertidos durante el intercambio realizado.

Ajustes en Apéndices 4 y 5 (Propuesta de Chile)

La delegación de Chile señaló que esta propuesta se vincula a la anteriormente tratada de ajuste al texto del artículo 27. Agregó que habiéndose analizado suficientemente el tema en dicha oportunidad y atento al surgimiento de otras eventuales posibilidades para enfocar dicha problemática, dejaba sin efecto estas propuestas.

Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y sanciones: Establecimiento de valores de sanciones específicos para contemplar el transporte fronterizo de pasajeros (Propuesta de Brasil)

La delegación de Brasil fundamentó su propuesta en el hecho de que a su entender, los valores de las sanciones previstas en el 2do. Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones resultan extremadamente elevados en el caso de aplicarse a los servicios de transporte fronterizo de pasajeros.

Por ese motivo, manteniendo en su totalidad la tipificación de infracciones establecida en el citado Protocolo, propuso establecer los siguientes valores para las sanciones factibles de ser aplicadas en el caso de transporte fronterizo de pasajeros:

Leve: U\$S 100

Media: U\$S 500

Grave: U\$S 1000

Gravísima: U\$S 2000

Luego de un amplio intercambio de ideas, las delegaciones acordaron fijar los siguientes valores específicos para el caso de sanciones en transporte fronterizo de pasajeros:

Leve: U\$S 100

Media: U\$S 250

Grave: U\$S 500

Gravísima: U\$S 1000.

A los efectos de instrumentar dicha variante, las delegaciones acordaron promover una modificación del Artículo 6° del 2° Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones con el siguiente texto:

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

Con carácter general las multas serán las siguientes:

Leve: U\$S 200.-

Media: U\$S 1.000.-

Grave: U\$S 2.000.-

Gravísima: U\$S 4.000.-

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

Leve: U\$S 100.-

Media: U\$S 250.-

Grave: U\$S 500.-

Gravísima: U\$S 1.000.-"

Agregados a los artículos 6 y 11 (Propuesta de Chile)

La delegación de Chile solicitó poder comentar los fundamentos de las propuestas que realizó respecto a realizar agregados en los artículos 6 y 11 del Anexo III sobre Infracciones y Sanciones, aún cuando las mismas no fueron presentadas con la anticipación acordada.

Al respecto señaló que la primera de ellas pretende evitar la situación que puede generarse cuando diferentes autoridades de un país aplican sanciones a una empresa como consecuencia de un mismo hecho.

Con relación a la segunda propuesta, informó que busca establecer un plazo para hacer exigible el pago de una multa; establecer la posibilidad de suspensión del permiso por vía de sustitución y apremio en caso que no se hubiera hecho efectivo el pago y procurar certeza jurídica estableciendo hasta cuándo la autoridad competente podrá hacer efectivo el cobro.

La delegación de Brasil consideró interesante la propuesta, señalando que resulta importante definir un plazo máximo para que la autoridad realice la notificación. Agregó que a partir de allí, tendría sentido el establecimiento de los plazos que se proponen.

La delegación de Uruguay consideró también de interés la propuesta, y destacó que debe ponerse énfasis en la notificación, por ser este el factor clave. Por su parte, la delegación de Bolivia se comprometió a analizar la propuesta con detenimiento.

La delegación de Chile agradeció los comentarios, adelantando que el tema se retomará en la próxima reunión

TRANSPORTE FERROVIARIO

4. ACTUALIZACIÓN DEL CAPÍTULO FERROVIARIO

Luego de un amplio intercambio de ideas, las delegaciones coincidieron en que no estaban dadas las condiciones para el tratamiento del tema ferroviario en esta instancia, acordando:

- a) Adoptar como documento base de análisis para la revisión del capítulo de Transporte Ferroviario del ATIT, el informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios incorporado como Anexo IV al Acta de la XIV Reunión.
- b) Convocar a los especialistas en transporte ferroviario para reunirse el día previo al inicio de la XVI reunión de la Comisión, a efectos de procurar una propuesta consensuada sobre la revisión del Capítulo Transporte Ferroviario del ATIT.
- c) Hacer llegar por escrito su posición sobre el referido documento en caso que alguno de los países no pueda enviar a su representante en materia ferroviaria.
- d) En la XVI reunión, realizar el análisis en plenario artículo por artículo de la propuesta a la que arribe la Comisión.

ASUNTOS ADUANEROS

5. ACTUALIZACIÓN DEL ANEXO I ADUANERO

Consideración del Informe sobre Asuntos Aduaneros que consta como Anexo IV.

La Comisión instruyó a la Secretaría General de la ALADI que el Acta de la Reunión así como el Informe del Grupo de Asuntos Aduaneros sean enviados por correo electrónico a los delegados que constan en el Informe de referencia, así como también los delegados asistentes a la reunión.

Delegación de Chile: Germán Fibla, gfibla@aduana.cl, pablo.ortiz@mtt.cl

Delegación de Brasil: Noboru.ofugi@antt.gov.br

SEGUROS

6. ANEXO III Actualización de valores mínimos de cobertura (Propuesta de Brasil)

La delegación de Brasil reiteró la propuesta que realizara en oportunidades anteriores, tendiente a elevar los valores mínimos de cobertura requeridos de acuerdo a lo dispuesto en el Anexo III del ATIT. Como fundamento de la misma, señaló que los valores permanecen desde la aprobación del texto actualmente vigente, mientras que en ese lapso, indicadores como el Índice General de Precios de Mercado y el Índice de Precios al Consumidor se incrementaron en 1000% y 900 % respectivamente.

En ese sentido, propuso que las coberturas mínimas a contratar en los casos de:

Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados, actualmente fijados en U\$S 20.000 por persona, U\$S 15.000 por bienes y U\$S 120.000 por acontecimiento, pasen respectivamente a U\$S 50.000, U\$S 30.000 y U\$S 200.000.

Responsabilidad civil por daños a pasajeros, actualmente fijados en U\$S 20.000 por persona y U\$S 200.000 por acontecimiento; equipaje U\$S 500 por persona y U\$S 10.000 por acontecimiento, pasen respectivamente a U\$S 50.000, U\$S 240.000, U\$S 1.000 y U\$S 10.000.

Las delegaciones de Argentina y Uruguay acompañaron la propuesta de Brasil.

Las delegaciones de Paraguay y Perú manifestaron que con los elementos aportados procederían a analizar el tema con las compañías de seguros y otros involucrados.

La delegación de Bolivia señaló que debería analizar la propuesta con más detalle, y solicitó a la delegación de Brasil le hiciera llegar los datos estadísticos a que hiciera mención

La delegación de Brasil consultó a las delegaciones que solicitaron más plazo para pronunciarse, una estimación del tiempo que requerirían, habiéndose convenido que 90 días sería suficiente.

Por su parte la delegación de Chile consultó respecto al plazo que debería fijarse para la entrada en vigencia de la modificación, una vez que se decida aprobar el Protocolo correspondiente. La delegación de Brasil señaló que a su juicio, dicho plazo debería ser el menor posible.

Consultado un representante del sector privado de seguros de Brasil, informó que en su país, el 99,2 % de los contratos se hace por el mínimo, pero esos valores no están cubriendo los gastos generados por los accidentes, lo que causa dificultades a las víctimas. Agregó asimismo, que los transportistas se ven obligados a complementar, por lo que ya se estarían teniendo los mayores costos. Por último señaló que las primas no subirán en igual porcentaje que los montos de cobertura, sino en un porcentaje menor.

A modo de conclusión del tratamiento de este punto, se acordó fijar un plazo de 90 días para recibir los pronunciamientos de las delegaciones que aún no se han expedido sobre el mismo. De existir consenso se tomarían las medidas necesarias para la tramitación de su modificación.

7. Evaluar la posibilidad de aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países miembros del ATIT (Propuesta de Perú)

La delegación de Perú informó que no pudo contar con la información de los países para realizar un documento comparativo, y sugirió solicitar a la Secretaría General de la ALADI realizar un estudio sobre el punto, para ser presentado en la próxima reunión de la Comisión.

La presidencia sugirió aclarar cuáles serían las diferencias del SOAT con el seguro de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados del ATIT, que harían necesaria la contratación de ese seguro adicional.

En el caso de Chile, se informó que se tiene un seguro obligatorio que oficia como responsabilidad objetiva.

La delegación de Perú mencionó que el seguro en su país es similar al chileno.

La delegación de Brasil informó que también tiene un seguro obligatorio para todos los vehículos comerciales y no comerciales y entiende que con el seguro que exige el ATIT es suficiente. Agregó asimismo que para vehículos no comerciales podría buscarse una extensión del seguro carta verde.

La delegación de Argentina informó que por ley se exige un seguro obligatorio para todos los vehículos.

La delegación de Uruguay destacó que a su entender, el seguro que se exige por el ATIT cubre la responsabilidad subjetiva, por lo que ampara al transportista sólo si es culpable, mientras que el SOAT es objetivo, pues focaliza en el daño que se ha creado, lo haya causado el transportista o no. Agregó que si se busca agregar un

seguro que cubra la responsabilidad objetiva, ello requeriría un análisis en profundidad.

Teniendo en cuenta el desarrollo de las deliberaciones sobre este punto, las delegaciones acordaron incorporar un especialista en seguros en la delegación que concurra a la próxima reunión de la Comisión.

Evaluar la conveniencia de contar con un mecanismo de solución de controversias para el ATIT (Propuesta de Perú)

La delegación de Perú señaló que su propuesta se orienta a analizar la posibilidad de contar con una instancia que ayude a los países a tener una lectura o interpretación coincidente sobre las disposiciones del ATIT frente a posibles discrepancias con el objeto de que sean resueltas para la mejor aplicación de dicho Acuerdo, a efectos de explorar si se consideraba de interés profundizar en el análisis del tema.

La delegación de Brasil calificó la propuesta como interesante, señalando la necesidad de reflexión interna y maduración de la misma.

La Secretaria General de la ALADI informó que se está negociando un proyecto que se piensa sea un modelo para aplicación en diferentes ámbitos, pero no puede estimarse el tiempo que ello podrá insumir. Agregó que pueden manejarse diferentes alternativas, como la actuación del órgano administrador, recurrir a un grupo de expertos, a un tribunal arbitral, etc.

La presidencia invitó a la delegación de Perú a realizar una propuesta formal que sea presentada a la próxima reunión con la antelación acordada.

ASUNTOS MIGRATORIOS (Propuesta de Chile)

8. Propuesta de Chile

La delegación de Chile hizo mención a su propuesta de agregar un artículo 6 al texto del Anexo "Asuntos Migratorios" en vías de aprobación mediante Protocolo Adicional, que establezca que *"Para facilitar el control migratorio, los Organismos de Aplicación podrán llegar a acuerdos tendientes a anticipar el control de pasajeros, conductores y tripulantes, pudiendo al efecto compartir bases de datos y utilizar medios informáticos"*

Al respecto argumentó que ante las dificultades que podría traer aparejado el intento de buscar acuerdos sobre parámetros únicos, el agregado propuesto sólo busca generar un marco jurídico para la anticipación del envío de información. Agregó que se trata de un artículo 6º pues el nuevo Anexo en trámite quedó reducido a cinco artículos.

Todas las delegaciones presentes manifestaron su acuerdo con la referida propuesta.

En la oportunidad, dado que había quedado pendiente durante el tratamiento del punto 1.1, la delegación de Paraguay, puso en conocimiento de las demás delegaciones que finalmente se encontraba en condiciones de suscribir el Protocolo Adicional en trámite sobre modificación del Anexo "Asuntos Migratorios" y que encaminaría las acciones necesarias para que se realice la comunicación formal a la SG.

OTROS TEMAS

9. Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del ATIT (Comisión del Art. 16).

La Comisión analizó el proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión, habiendo acordado el texto que consta como **Anexo V**.

10. Seguimiento del estado de situación de la suscripción de los Protocolos Adicionales por parte de los diferentes países

Las delegaciones compartieron su preocupación sobre el avance de los procesos de suscripción de los Protocolos Adicionales en trámite que surge de lo informado por la SG y se recoge en el punto 1.1 de la presente acta.

En ese sentido, la delegación de Argentina propuso que no se realicen nuevas reuniones de la Comisión hasta tanto se finalice con dicho proceso.

Luego de un amplio intercambio de ideas, la presidencia propuso que uno de los países presentes asuma la responsabilidad de realizar el seguimiento de los procesos tendientes a la suscripción de los Protocolos Adicionales en trámite, en cada país.

La delegación de Uruguay se ofreció para realizar dicho seguimiento, por lo que se acordó que las demás delegaciones proporcionen una dirección de correo electrónico de contacto, e informen en detalle la situación actual para su adopción como punto de inicio.

La SG se puso a disposición de la delegación de Uruguay para colaborar en lo que pueda considerar conveniente.


La delegación de Paraguay sugirió asimismo, que el primer punto en la Agenda de Trabajo de las reuniones de la Comisión sea el seguimiento del referido proceso.

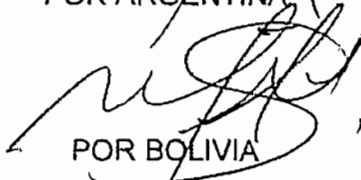
Las direcciones de e-mail informadas por las delegaciones fueron las siguientes:


Argentina: rcuence@minplan.gov.ar	Raúl Cuence
Bolivia: usotransportes@opp.qob.bo	
menadani@gmail.com	Daniel Mena
claremsendara@gmail.com	Clarems Endara
gersonmac@gmail.com	Gerson Mackay
Brasil: noboru.ofugi@antt.gov.br	Noboru Ofugi
sonia.haddad@antt.gov.br	Sonia Haddad
Chile: pablo.ortiz@mtt.cl	Pablo Ortiz
Paraguay: seamarilla@mixmail.com	Sergio Amarilla
rolo_ozuna@hotmail.com	Rolando Ozuna
crperalta23@hotmail.com	Carlos Peralta
Perú: jqwistgaard_dqtt@mintc.qob.pe	José Luis Qwistgaard
jtapia@mintc.qob.pe	Jesús José Tapia
Uruguay: liliana.dearmas@dnt.qub.uy	Liliana Dearmas


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

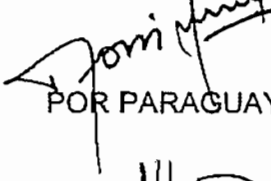
Culminada la consideración de los temas propuestos, las delegaciones manifestaron su satisfacción por los avances logrados y coincidieron en reiterar su agradecimiento a la ALADI por la hospitalidad y el apoyo brindado para el desarrollo de la XV Reunión, luego de lo cual procedieron a suscribir ocho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



POR ARGENTINA

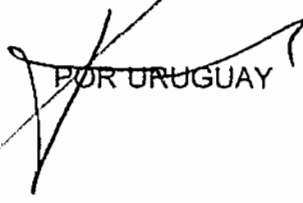

POR BOLIVIA


POR BRASIL


POR CHILE


POR PARAGUAY


POR PERÚ


POR URUGUAY

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

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

14, 15 y 16 de agosto de 2012
Sede de la ALADI
Montevideo – Uruguay

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA.

Jefe de la Delegación:

CUENCE, Antonio Raúl

Subsecretaría de Transporte Automotor

Delegados:

GOMEZ VALDEZ, Pablo Javier
FAVIER, Paula

Dirección General de Aduanas-AFIP
Cancillería Argentina

Observadores

...

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA

Jefe de la Delegación:

ENDARA, Clarems

Ministerio de Relaciones Exteriores

Delegados:

MACKAY FLORES, Gerson

Ministerio de Relaciones Exteriores

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL.

Jefe de la Delegación:

OFUGI, Noboru

Superintendente ANTT

Delegados:

RODRIGUES HADDAD, Sonia
LIMA DAS NEVES, Marcos Antonio
BAPTISTA DA COSTA, Francisco Luiz
DE MATTOS ZAMBON, Julio César
ARAUJO COUTO, Anderson Paulino
CHOER, Henrique

ANTT
ANTT
Ministerio dos Transportes
DPRF
ANTT
Delegación Permanente del Brasil ante la
ALADI y el MERCOSUR

Observadores:

ROTONDO, Sonia	NTC e Logística
DE ALMEIDA, José Carlos	FENSEG
BOGER, Guilherme	ABTI
VINCI, Gladys	ABTI
CARAMORI, Doreni	PLANALTO TRANSPORTES
MOSCARDINI, Luis Carlos	MAGNA SEGUROS
EVANGELISTA JORGE, Miguel Angelo	ALL
DE ALMEIDA Ataide	ABRATI

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Jefe de Delegación:

ORTIZ MENDEZ, Pablo	Subsecretaría de Transportes
---------------------	------------------------------

Observadores:

FERNANDEZ, Sergio	AGETICH
-------------------	---------

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY.

Jefe de Delegación

ARCE, Víctor Daniel	DINATRAN
---------------------	----------

Delegados:

MORALES ROJAS, Luis	DNA
ZAYAS ACEVEDO, Luis E.	DNA
OZUNA, Rolando	DINATRAN
RIVAS PANIAGUA, Carlos Alberto	DINATRAN
OCAMPOS, Oscar Martín	DINATRAN
PÉREZ, Pamela	Migraciones
CANO RICCIARDI, Raúl	Representación Permanente del Paraguay ante la ALADI y el MECOSUR
ROJAS, Elizabeth	Representación Permanente del Paraguay ante la ALADI y el MECOSUR
FERREIRA, Octavio	Representación Permanente del Paraguay ante la ALADI y el MECOSUR

Observadores:

FUSTAGNO V., Ricardo A.	CAPATIT
ALFONZO CATONAR, Víctor	CAPECO

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Jefe de Delegación:

TAPIA TARRILLO, Jesús José	Ministerio de Transportes y Comunicaciones
----------------------------	--

Delegados:

GAMERO ALANIA, Julián
ROMERO MAGNI, Ricardo

MINCETUR
Representación Permanente del Perú ante
la ALADI

Observadores:

VÁSQUEZ SOLIS MARTÍN, Oscar Expreso Internacional Ormeño S.A.

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY.

Jefe de Delegación:

MARTÍN, Felipe Dirección Nacional de Transporte

Delegados:

EMBED, Eliana	Dirección Nacional de Transporte
GARAGORRY, Javier	Dirección Nacional de Transporte
LARRAMENDI ROMAN, José Luis	Dirección Nacional de Transporte
BACIGALUPO, Fernando	Dirección Nacional de Transporte
RODRIGUEZ, Mario	Dirección Nacional de Transporte
DEARMAS MUÑOZ, María Liliana	Dirección Nacional de Transporte
VIDAL, María de los Angeles	Dirección Nacional de Transporte
FOLLE MUÑOZ, Carlos	Dirección Nacional de Transporte
DIGHIERO, Laura	Dirección Nacional de Aduanas
FIERRO MONTANTTI, Alvaro	AFE
OLIVERA CENÁNDEZ, Ana L.	Dirección Nacional de Migración

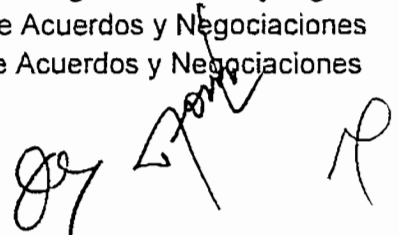
Observadores:

ELOIZA, Juan Carlos	CAF
LURASCHI, Nestor	ANETRA-CATIDU
ACOSTA, Alberto	Círculo de Transportes
DE MELLO, Tabaré	GAFOR S.A.
COMAS, Nicanor	CATIDU

DELEGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN - ALADI -

LLONA, César	Subsecretario
FRANÇA, Roberto	Jefe del Departamento de Integración Física y Digital
MIRANDA, Verónica	Técnica del Departamento de Integración Física y Digital
BARONE, Sabina	Técnica del Departamento de Integración Física y Digital
CORREA, Analia	Técnica del Departamento de Acuerdos y Negociaciones
ETCHEBARNE, Karina	Técnica del Departamento de Acuerdos y Negociaciones





ANEXO II

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

14, 15 y 16 de agosto de 2012

Sede de la ALADI

Montevideo – Uruguay

TEMARIO

TEMAS GENERALES

1. Informe de la Secretaría General de la ALADI sobre el estado de situación de la suscripción de los protocolos adicionales en trámite.
 - Protocolo Adicional que recoge las modificaciones acordadas en la XII Reunión.
 - Protocolo Adicional modificatorio del Art. 16 incorporando a la SG de la ALADI como Secretaría Técnica del Acuerdo, acordado en la XIII Reunión.
 - Protocolo Adicional que modifica el Anexo II sobre Asuntos Migratorios acordado en la XIII Reunión.
2. Regionalización del ATIT y su vinculación con la implementación del multimodalismo en la región. Adhesión de Colombia al ATIT.

TRANSPORTE POR CARRETERA

3. Propuestas pendientes de reuniones anteriores

- 3.1. Artículo 19: Presentación de la Delegación argentina de su propuesta de Definiciones para incorporar a este Artículo. Definir conceptos en materia de transporte de pasajeros: temporada turística, permanente y no permanente; esquema operacional; puntos de apoyo; puntos de parada; secciones, entre otros.
- 3.2. Artículo 22. Numeral 4: Análisis de la propuesta de la Delegación argentina sobre la transferencia de empresas y la necesidad de emitir un nuevo permiso originario.
- 3.3. Artículo 24. Numeral 3: Continuar analizando la propuesta de definición del alcance de la figura del representante legal, y en particular, a que la responsabilidad del mismo alcanzara también las multas de transporte. Eventuales sanciones.
- 3.4. Artículo 31. Análisis de la propuesta de la Delegación argentina sobre la necesidad de establecer un límite a la incorporación de vehículos de terceros, con el fin de mantener el equilibrio económico-financiero y la solvencia empresarial.

- 3.5. **Incorporación de nuevo Artículo en el Capítulo II:** Continuación del tratamiento de la propuesta de la Delegación de Argentina de incluir un nuevo Artículo ("Artículo 21 bis), con el fin de aclarar la primacía de la legislación internacional por sobre las normas locales, a fin de evitar la superposición de jurisdicciones y normativas.
- 3.6. **Incorporación de nuevo Inciso en Artículo 34:** Continuación del tratamiento de la propuesta de la Delegación de Argentina de incluir un nuevo Inciso ("Artículo 34 Inciso Nuevo"), con el fin de aclarar la primacía de la legislación internacional por sobre las normas locales, a fin de evitar la superposición de jurisdicciones y normativas.
- 3.7. **Incorporación de "Artículo Nuevo" en cuerpo principal del ATIT:** Continuación del tratamiento de la propuesta de la Delegación de Argentina de incluir un nuevo Artículo en el cuerpo principal del ATIT, para sentar un principio general en lo que hace al transporte internacional de pasajeros.
- 3.8. **Incorporación de algunos puntos en el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones.** Propuesta de Brasil para incorporar nuevos puntos: plazos de prescripción y eventual creación de un apartado en materia de transporte fronterizo. Análisis de los montos y definición del instrumento más apropiado para su implementación.
- 3.9. **Definición de las características técnicas de los vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros.** Tratamiento de la propuesta presentada por la Delegación de Perú en la XIV Reunión de la Comisión del Art. 16.
- 3.10. **Adopción de una norma única sobre Transporte de Encomiendas en vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros.** Tratamiento de la propuesta presentada por la Delegación de Perú en la XIV Reunión de la Comisión del Art. 16.

TRANSPORTE FERROVIARIO

4. **Actualización del Capítulo Ferroviario.** Consideración del Informe de la Comisión de Asuntos Ferroviarios que consta como Anexo IV del Acta de la XIV Reunión de la Comisión del Art. 16, celebrada en Lima, Perú, que incluye el tratamiento de las propuestas presentadas en la XII Reunión por las Delegaciones de Argentina y Brasil.

ASUNTOS ADUANEROS

5. **Actualización del Anexo I Aduanero.** Consideración del informe sobre Asuntos Aduaneros que consta como Anexo V Acta de la XIV Reunión de la Comisión del Art. 16, celebrada en Lima, Perú.

SEGUROS

6. **Anexo III – Seguros. Artículo 5:** Comentarios a la propuesta de Brasil sobre actualización de los montos mínimos de las coberturas de seguros.
7. **Seguro Obligatorio de Accidentes para Vehículos de Tránsito Internacional Terrestre.** Estudio de la propuesta de Perú de evaluar la posibilidad de aplicar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países signatarios del ATIT.


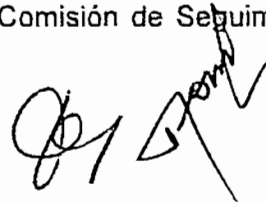
ASUNTOS MIGRATORIOS

8. Presentación por parte de la Delegación de Chile de propuesta concreta para adoptar un sistema de pre-chequeo informático que además permita agilizar el proceso de control migratorio, en concordancia con los avances que sobre esta materia se estén dando en el MERCOSUR ampliado.

OTROS TEMAS

9. Proyecto de Reglamento de Funcionamiento de la Comisión de Seguimiento del ATIT (Comisión del Art. 16).





ANEXO III

PROPUESTAS PRESENTADAS POR LOS PAÍSES

ANEXO III

PROPUESTAS PRESENTADAS

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
CAPÍTULO I DEL ACUERDO: DISPOSICIONES GENERALES			
Artículo 18	PERÚ Propuesta para XV Reunión	Plantea la conveniencia de analizar el alcance del término "medidas" al que hace referencia éste Artículo con miras a una eventual definición.	Considera que es una disposición muy general. Podría ser cualquier "medida", directa o indirecta, que a juicio del interesado se podría considerar que afecta al transporte internacional terrestre.
CAPÍTULO II DEL ACUERDO: TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA			
Artículo 19	ARGENTINA	Incorporar definiciones: Transporte de pasajeros Temporada turística permanente Temporada turística no permanente Esquema operacional Puntos de apoyo Puntos de parada Secciones	
	BRASIL Anexo VI de Acta XIV	Incorporar definiciones: Subcontratación: operación que se constituye cuando una empresa habilitada para el transporte internacional subcontrata el conjunto vehicular debidamente autorizado, de otra empresa habilitada;	Esta modalidad ya viene siendo realizada bilateralmente entre empresas de los países miembros, a través de Acuerdos bilaterales.

ARTÍCULO	PAÍS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>Intercambio de tracción: operación que se constituye cuando una empresa habilitada para el transporte internacional subcontrata el caballo tractor debidamente autorizado, de otra empresa habilitada;</p> <p>Pasaje o boleto de viaje: documento que acredita el contrato de transporte con el pasajero de línea regular y que contenga como mínimo el nombre de la empresa, el origen-destino, fecha de viaje y el precio.</p>	<p>Estas modificaciones tienen por objetivo dar a los países signatarios del ATIT una base única y común de términos de transportes de pasajeros que faciliten las discusiones bilaterales referentes a líneas internacionales.</p> <p>Aun cuando muchos de estos términos no aparezcan explícitamente en el cuerpo del ATIT, son empleados por los países y constan en diversas actas de reuniones. La adopción de una nomenclatura común y aceptada por todos eliminaría el problema de más de una posible interpretación para cada uno de los ítemes.</p>
		<p>Esquema operativo: conjunto de factores característicos de la operación de transporte de determinada línea, incluso de su infraestructura de apoyo y de las carreteras utilizadas en su trayecto;</p>	
		<p>Estudio de mercado: es el análisis de los factores que influyen en la caracterización de la demanda de determinado mercado, para el dimensionamiento y evaluación de la viabilidad de conexión de transporte carretero de pasajeros, que consiste en el relevamiento de datos e información y aplicación de modelos de estimativa de demanda;</p>	

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>Frecuencia: número de viajes en cada sentido, en una línea, en un período de tiempo definido;</p>	
		<p>Itinerario: trayecto a utilizar en la ejecución del servicio, que puede definirse mediante códigos de carreteras, nombres de localidades o puntos geográficos conocidos;</p>	
		<p>Línea: servicio de transporte colectivo de pasajeros ejecutado en una conexión de dos puntos terminales, en ella incluidos el seccionamiento y las modificaciones operativas efectuadas, abierto al público en general, de naturaleza regular y permanente, con itinerario definido en el acto de su delegación.</p>	<p>Conjunto de servicios que se prestan en una determinada vinculación, traza o corredor y que constituyen una unidad en cuanto a su tratamiento.</p>
		<p>Punto de apoyo: local destinado a reparaciones, mantenimiento y asistencia a vehículos en viaje y atención a la tripulación;</p>	
		<p>Punto de detención: local de parada obligatoria, a lo largo del itinerario, de modo de asegurar, en el curso del viaje y en el tiempo debido, alimentación, confort y descansa para los pasajeros y las tripulaciones de los ómnibus;</p>	
		<p>Parada:</p>	
		<p>Sección: servicio realizado en trecho de itinerario de línea, con fraccionamiento del precio del pasaje;</p>	
		<p>Servicio regular de temporada turística, no permanente: servicio especial, autorizado por los Organismos Nacionales Competentes de aplicación, con fechas y plazos definidos de ocurrencia, que sirven para asegurar la oferta de</p>	

ARTÍCULO	PAÍS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		transporte en periodos de alta demanda. La temporada no permanente es operada en base a conexiones no atendidas por líneas regulares de transporte internacional.	
		Servicio regular de temporada turística, permanente: servicio especial, autorizado por los Organismos Nacionales Competentes de aplicación, con fechas y plazos definidos de ocurrencia, que sirven para asegurar la oferta de transporte en periodos de alta demanda. La temporada permanente es operada en base a líneas regulares o secciones de líneas regulares de transporte internacional y solamente pueden ser realizadas por las empresas que operan esas líneas.	
		Terminal: local público o privado, abierto al público en general y dotado de servicios y facilidades necesarias para el embarque y desembarque de pasajeros;	
Artículo 19 N° 15		Transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado: el servicio prestado a persona o a un grupo de personas, en circuito cerrado, con emisión de documento fiscal y lista de personas transportadas, por viaje.	
		Transporte fronterizo de pasajeros: aquel realizado exclusivamente entre ciudades vecinas y de frontera de países signatarios, con características específicas acordadas bilateralmente o multilateralmente.	

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
	PERÚ Anexo VI de Acta XIV	Transporte fronterizo de carga: Incorporar definición: Transporte de encomiendas: el realizado en las bodegas de los vehículos de línea regular habilitados al transporte internacional de pasajeros, por empresas autorizadas y efectuado de conformidad con los acuerdos bilaterales o multilaterales sobre la materia.	Definición a incorporar en caso de que se acepte la propuesta de adoptar de una norma única sobre Transporte de Encomiendas en vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros.
Artículo Nuevo 21 bis	ARGENTINA Anexo VI de Acta XIV	Encomienda: Bulfo definido como encomienda en la legislación interna de los países signatarios que se transporta en las bodegas de los omnibuses habilitados al transporte internacional de pasajeros de las empresas autorizadas como línea regular, conforme a los acuerdos bilaterales o multilaterales.	
Artículo 24, Numeral 3	BRASIL Punto 8.1 Acta XIV	No serán de aplicación al transporte internacional por carretera, las legislaciones locales (municipales o estatales) que incidan en el mismo. Propuesta de definición de la figura del Representante Legal: alcance atribuciones y competencias. 3. El representante legal será solidariamente responsable por el pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieran incurrido en infracciones de tránsito y de transporte.	Establecer una primacía de la legislación internacional por sobre las normas jurídicas locales, evitando superposición de jurisdicciones y normativas. El Representante Legal debe igualmente ser responsable de las multas de transporte y debe ser el vínculo entre la empresa y la autoridad del país en el que hubiese ocurrido algún accidente operacional
	ARGENTINA Y PARAGUAY Punto 8.1	Considerar la posibilidad de establecer un mecanismo alternativo de notificación con activa participación de los Organismos Nacionales de	

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
<p>Artículo 27</p> <p>Permisos ocasionales</p>	<p>Acta XIV</p> <p>CHILE</p> <p>Propuesta para XV Reunión</p>	<p>Aplicación de cada país.</p> <p>Agregar al texto del Artículo la conjunción "y" seguida de la siguiente frase: "será obligatoria la designación de un representante con su nombre completo y domicilio, en el país de destino, para el solo efecto de que el organismo de aplicación u otra autoridad administrativa de país transitado, efectúe válidamente las notificaciones, en caso de configurarse una infracción o de aplicarse una sanción a la empresa autorizada en forma ocasional, en conformidad a lo dispuesto en el Protocolo de Infracciones y Sanciones".</p>	<p>Debido a que la obligación de designar un representante con representación judicial y extrajudicial, que además sea responsable del pago de las multas de tránsito, sólo es exigible a las empresas que tienen permisos originarios, es necesario que las empresas que obtienen permisos ocasionales también puedan ser válidamente emplazadas en caso de infracciones. En consecuencia, que se les extienda la obligación de designar un representante para ser debidamente emplazadas, aun cuando no tenga responsabilidad solidaria por las multas de tránsito.</p>
<p>Artículo 31.2</p>	<p>ARGENTINA</p> <p>Anexo VI de Acta XIV</p>	<p>Donde dice:</p> <p>Los países signatarios mediante acuerdos bilaterales podrán admitir, en el transporte internacional de carga por carretera, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas.</p> <p>Propone agregar a continuación de una coma la siguiente frase:</p> <p>"los cuales no podrán superar en su número la cantidad de vehículos propios autorizados en el permiso."</p>	<p>Establecer un límite a la incorporación de vehículos de terceros para mantener el equilibrio económico-financiero y la solvencia empresarial.</p>
<p>Artículo 34</p> <p>Nuevo inciso</p> <p>(Inciso 3)</p>	<p>ARGENTINA</p> <p>Anexo VI de Acta XIV</p>	<p>Ninguna disposición provincial, estadual o municipal podrá gravar o limitar los derechos de tránsito de vehículos de transporte internacional de mercancías peligrosas ni exigir ningún tipo de</p>	<p>Evitar, especialmente en los transportes de cargas peligrosas, la superposición de legislaciones que regulan temas vinculados con el movimiento de tales cargas.</p>

ARTÍCULO	PAÍS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
Artículo Nuevo en el cuerpo del ATIT.	ARGENTINA Anexo VI de Acta XIV	<p>registro ni sanción, excepto las que a tal efecto establezcan las normas nacionales específicas del país de tránsito.</p> <p>El transporte internacional de pasajeros por carretera supone la posibilidad de prestar los servicios entre uno o más puntos geográficos del país de origen con destino a uno o más puntos geográficos del país de destino, dentro de la traza autorizada en los respectivos permisos originario y complementario, con expresa prohibición de realizar tráfico de cabotaje. Por acuerdos bilaterales o multilaterales, pueden establecerse restricciones a este principio.</p>	<p>Se debería establecer la supremacía del ATIT.</p> <p>Establecer el principio general en lo que hace al transporte de pasajeros, de la vinculación entre puntos de un país con destino a puntos del otro.</p>
<p>Apéndice 4</p> <p>Procedimiento para el otorgamiento de permisos ocasionales en circuito cerrado (pasajeros)</p>	<p>CHILE</p> <p>Propuesta para XV Reunión</p>	<p>Agregar, a continuación de la expresión Fechas aproximadas en las que se realizará el viaje (salida y llegada), la siguiente frase: "Nombre completo y domicilio del representante en el país de destino".</p>	<p>Debido a que la obligación de designar un representante con representación judicial y extrajudicial, que además sea responsable del pago de las multas de tránsito, sólo es exigible a las empresas que tienen permisos originarios, es necesario que las empresas que obtienen permisos ocasionales también puedan ser válidamente emplazadas en caso de infracciones y en consecuencia que se les extienda la obligación de designar un representante para ser debidamente emplazadas, aun cuando no tenga responsabilidad solidaria por las multas de tránsito.</p>
<p>Apéndice 5</p> <p>Procedimiento para otorgar permiso ocasional de transporte</p>	<p>CHILE</p> <p>Propuesta para XV Reunión</p>	<p>Agregar, en el numeral 1, a continuación de la expresión: Cantidad aproximada de viajes a realizar, la siguiente frase: " Nombre completo y domicilio del representante en el país de destino".</p>	<p>Debido a que la obligación de designar un representante con representación judicial y extrajudicial, que además sea responsable del pago de las multas de tránsito, sólo es exigible a</p>

ARTÍCULO	PAÍS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
de carga por carretera.			las empresas que tienen permisos originarios, es necesario que las empresas que obtienen permisos ocasionales también puedan ser válidamente emplazadas en caso de infracciones y en consecuencia que se les extienda la obligación de designar un representante para ser debidamente emplazadas, aun cuando no tenga responsabilidad solidaria por las multas de tránsito.

ANEXO I DEL ACUERDO: ASPECTOS ADUANEROS

<p>Capítulo VII Artículo 13 Garantías sobre las mercancías y los vehículos</p>	<p>PERU Anexo VI de Acta XIV</p>	<p>1. Los vehículos PROPIOS de las empresas autorizadas, habilitadas para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.</p>	<p>Las empresas de transporte internacional autorizadas en sus operaciones de transporte bajo el régimen de tránsito aduanero internacional con vehículos adquiridos mediante leasing o alquilados de terceras personas deben constituir una garantía económica por el pago de los derechos y los gravámenes eventualmente exigibles. La norma pertinente del ATIT sólo precisa que los vehículos habilitados de propiedad exclusiva de las empresas de transporte internacional autorizadas se constituyen como garantía; por ello se hace necesario que por aquellos vehículos que no son de propiedad de la empresa transportista ésta deberá constituir la referida garantía económica; es decir, los vehículos que no son de</p>
--	--------------------------------------	---	---

ARTICULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>2. Los vehículos ADQUIRIDOS MEDIANTE LEASING y LOS ALQUILADOS DE TERCEROS de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, DEBERAN PRESENTAR garantía ECONOMICA por los gravámenes y sanciones pecuniaras eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.</p> <p>3. Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios.</p>	<p>propiedad de la empresa transportista no puede constituir prenda legal aduanera, razón por el cual es pertinente la exigencia de una garantía económica a favor de la aduana que autoriza el TAI, con lo cual esa Administración aduanera estaría cautelando que no se cometan ilícitos aduaneros.</p>
	<p>BRASIL Anexo VI de Acta XIV</p>	<p>1. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniaras eventualmente aplicables, que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los</p>	

ARTÍCULO	PAÍS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		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 señalados.	
Adopción de una norma única sobre Transporte de Encomiendas en vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros.	PERÚ Anexo VI de Acta XIV	Aprobar la norma MERCOSUR relativa al Transporte de Encomiendas en Ómnibus de Pasajeros de Línea Regular Habilitados para Viajes Internacionales, como Acuerdo de Alcance Parcial del ATIT.	Existencia de una significativa demanda de transporte de encomiendas que no puede ser atendida porque no existe norma o acuerdo que permita su transporte en las bodegas de los vehículos habilitados al servicio de transporte de pasajeros.

ANEXO II DEL ACUERDO: ASUNTOS MIGRATORIOS

	CHILE Propuesta para XV Reunión	Agregar un artículo 6 que establezca lo siguiente: "Para facilitar el control migratorio, los Organismos de Aplicación podrán llegar a acuerdos tendientes a anticipar el control de pasajeros, conductores y tripulantes pudiendo al efecto compartir bases de datos y utilizar medios informáticos."	Dar mayor fluidez al proceso de control migratorio en los puntos de frontera. Olograr un marco jurídico adecuado, para que por aplicación del artículo 14 del ATIT se pueda llegar a acuerdos para facilitar el control migratorio.
--	------------------------------------	---	--

ANEXO III DEL ACUERDO: ASPECTOS DE SEGUROS

Anexo III Seguros Artículo 5	BRASIL Acta XIV Punto 5	Propuesta de actualización de los montos mínimos de las coberturas de seguros. Para los seguros no comerciales se podría recoger la experiencia del MERCOSUR en esa materia.	Para que el seguro continúe cumpliendo con el objetivo social de reparar los primeros daños, principalmente de naturaleza personal para el cual fue creado.
	PERÚ	Evaluar la posibilidad de aplicar el Seguro	Plena vigencia en Perú.

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
	Acta XIV Punto 5	Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) entre los países miembros del ATIT.	
OTRAS PROPUESTAS			
Solución de Controversias	PERU Propuesta para XV Reunión	Evaluar la conveniencia de contar con un mecanismo de solución de controversias para el ATIT.	No existe disposición al respecto en el ATIT.
SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL: INFRACCIONES Y SANCIONES			
Segundo Protocolo Adicional Infracciones y sanciones	BRASIL Anexo VI de Acta XIV	<p>Insertar un Anexo 1.</p> <p>ANEXO 1: Das Infracões do Transporte Fronteiriço de Passageiros e Clasificación</p> <p>Art. 1º. Se entende por transporte fronteiriço de passageiros aquele realizado exclusivamente entre dos ciudades vecinas y de frontera de dos países signatarios, con características de transporte urbano.</p> <p>Art. 1º. Son infracciones gravísimas las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ejecutar el transporte sin estar autorizado 2. Efectuar transporte con vehículos no habilitados; 3. Prestar el servicio con vehículos que no cuentan con las condiciones de seguridad exigidas; 4. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados; 	<p>Os valores estabelecidos são considerados altos para a realidade operacional do transporte fronteiriço de passageiros, que, algumas vezes, conta com transportadores de porte pequeno e de reduzida capacidade financeira.</p> <p>A proposta mantém o padrão do Segundo Protocolo Adicional ao ATIT, com a definição de multas gravísimas, graves, médias e leves, no entanto, adéqua as infrações e valores das penalidades.</p> <p>Este Anexo ao Segundo Protocolo Adicional sobre Infracções e Sanções poderia ser aplicado também no caso do transporte da Triplíce Fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai e nos casos similares, em que há tráfico de veículos leves de transporte de passageiros entre duas cidades vizinhas e de fronteira de dois países signatários</p>

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>5. No poseer seguros vigentes; y,</p> <p>6. No prestar asistencia a los pasajeros y a la tripulación en caso de accidente o interrupción del viaje.</p> <p>Art. 2º. Son infracciones graves las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Negarse a transportar pasajeros o equipaje sin justificación; 2. Suspender un servicio autorizado, excepto en caso de fuerza mayor; 3. Transportar pasajeros en número superior a la capacidad autorizada para el vehículo, excepto en caso de emergencia; 4. Realizar un servicio diferente al autorizado; y, 5. Efectuar transporte sin poseer los documentos de transporte y sin la debida identificación del vehículo (adhesivos u otra acordada). <p>Art. 3º. Son infracciones medias las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No cumplir con los horarios de inicio del servicio y/o modificarlos sin causa justificada, 2. No proceder a la devolución total o parcial de valores cobrados por servicios que sean suspendidos antes del inicio o que sean interrumpidos durante su prestación por causas ajenas a la voluntad de los pasajeros, 3. No indemnizar daños o pérdida total del equipaje o paquetes, de acuerdo con las disposiciones vigentes en cada país, 4. No proceder a la devolución de pagos 	

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>anticipados, de acuerdo con las disposiciones vigentes en cada país.</p> <p>Art. 4°. Son infracciones moderadas las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. No portar los documentos de porte obligatorio; 2. No entregar comprobante por el servicio prestado; 3. Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas de publicidad y uso del mismo; y, 4. No enviar datos referentes a las exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la autoridad del país de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo. <p>Art. 5°. Las sanciones son: multa, suspensión o revocación de la Licencia o habilitación. Las multas se clasifican en:</p> <p>Leve: Multa de US\$ 100.000 a 1.000.000</p> <p>Mediana: Multa de US\$ 500.000 a 2.500.000</p> <p>Grave: Multa de US\$ 1.000.000 a 500.000</p> <p>Gravísima: Multa de US\$ 2.000.000 a 10.000.000</p> <p>Las sanciones se aplicarán según criterio de la autoridad teniendo en cuenta la gravedad de la infracción cometida y las circunstancias atenuantes resultantes del mérito de los antecedentes.</p>	

ARTICULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>Ningún vehículo habilitado, con la documentación en orden, multado bajo supuesta infracción de disposiciones derivadas del Acuerdo podrá ser retenido bajo pretexto del pago de la sanción correspondiente.</p> <p>Art. 6°. En caso de que una empresa reincida en infracción de un mismo grado dentro del período de 12 (doce) meses, se aplicará la sanción del grado siguiente a la aplicada.</p> <p>Art. 7°. La empresa que en 2 (dos) ocasiones, en el transcurso de 12 (doce) meses haya sido penalizada por la Autoridad Competente por cometer las infracciones tipificadas en el Artículo 2° de este Anexo, tendrá suspendida su habilitación o licencia por un período de 180 (ciento ochenta) días de la actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo.</p> <p>Art. 8°. La empresa que en el período de 24 (veinticuatro) meses haya sido penalizada en 2 (dos) oportunidades con la suspensión prevista en el artículo anterior, será penalizada con la revocación de su habilitación o licencia complementaria. Esa empresa no podrá realizar actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo por plazo de 3 (tres) años, contados a partir de la notificación de</p>	

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>la sanción revocatoria.</p> <p>Art. 9. Las empresas que hayan sido penalizadas por la Autoridad Competente en 2 (dos) oportunidades en virtud de la aplicación del inciso 1 del artículo 2° de este Anexo en el período de 24 (veinticuatro) meses, no podrán ser autorizadas a realizar transporte internacional en ninguna de sus modalidades por el período de 3 (tres) años.</p> <p>Art. 10. Las multas deberán ser pagadas en moneda del país en el cual se cometió la infracción.</p>	
<p>Artículo 6 Sanciones</p>	<p>CHILE Propuesta para XV Reunión</p>	<p>Agregar, a continuación del punto final del inciso segundo del Artículo 6°, la siguiente frase: "Sin perjuicio de lo anterior, la autoridad podrá eximir o rebajar prudencialmente la sanción, cuando los hechos que hayan configurado una infracción den origen a una sanción aplicada por otra autoridad".</p>	<p>Debido a que la redacción actual de las normas del Protocolo no permiten eximir o rebajar la sanción, para el caso en que el mismo hecho haya dado lugar a otra infracción y su respectiva sanción, con lo que se produciría una vulneración del principio del derecho sancionatorio, conocido como "non bis in idem" (no dos veces por el mismo hecho), es necesario incorporar una norma que otorgue mayor flexibilidad a la autoridad competente en esta situación.</p> <p>a) Es necesario establecer un plazo determinado para hacer exigible el pago de las multas.</p> <p>b) Considerando que el procedimiento de cobro puede demorar el pago efectivo de la multa por parte de la empresa sancionada, se introduce una</p>
<p>Artículo 11 Pago de multas</p>	<p>CHILE Propuesta para XV Reunión</p>	<p>a) Agregar la siguiente frase en el inciso primero, cambiando el punto final por una coma: "dentro de un plazo máximo de treinta días a contar de la fecha en que no existan recursos pendientes que deducir en contra de su imposición."</p>	

ARTÍCULO	PAIS	PROPUESTA	FUNDAMENTO
		<p>b) Agregar el siguiente inciso segundo: "Transcurrido el plazo de treinta días, que menciona el inciso anterior, sin que se hubiere acreditado el pago de la multa, la autoridad competente, podrá decretar por vía de sustitución y apremio una medida de suspensión del permiso de la empresa sancionada, hasta por un año. La aplicación de esta medida no podrá dejarse sin efecto sino por orden de la misma autoridad competente que la dictó o por el pago de la multa." Y</p> <p>c) Agregar el siguiente inciso tercero: "La aplicación de la medida mencionada en el inciso anterior, no impide el ejercicio de la acción de cobro por parte de la autoridad competente, la que en todo caso deberá ejercerse dentro de un plazo de tres años contados desde la fecha en que no existan recursos pendientes que deducir en contra de la imposición de la multa".</p>	<p>medida (suspensión del permiso) que opera no como una sanción en sí, sino como un apremio para incentivar el pago.</p> <p>c) Por una razón de certeza jurídica se introduce un plazo de prescripción de la acción de cobro de las multas.</p>

ANEXO IV

**XV REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE
EL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT
MONTEVIDEO, 14 al 16 de Agosto de 2012**

La Comisión de Asuntos Aduaneros del Artículo 16 del ATIT se reunió con participación de representantes aduaneros de Argentina, Paraguay y Uruguay, con el objetivo de continuar analizando la propuesta de modificación del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo contenido en el Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT elaborado por la Secretaría de ALADI.

Las delegaciones efectuaron la revisión de los artículos y propuestas de modificación del Anexo I, conforme lo acordado en la XI Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

Se realizó el relevamiento de los trabajos efectuados hasta el momento, consolidándose en el documento que se adjunta, las diferentes propuestas presentadas e indicándose los acuerdos alcanzados, así como las disposiciones pendientes de análisis y consenso.

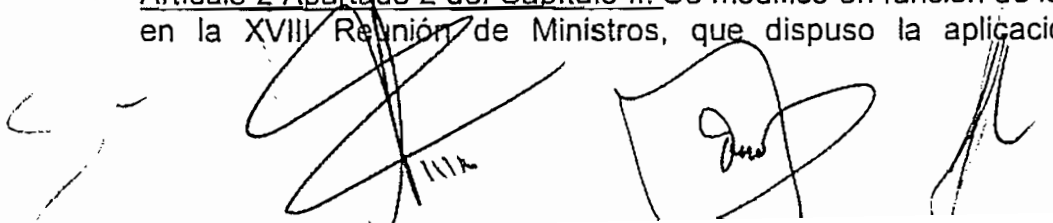
1. Modificaciones acordadas por el Grupo de Asuntos Aduaneros

Durante la XI Reunión (Montevideo, 24 al 26 de marzo de 2010), el Grupo de Asuntos Aduaneros con la participación de representantes de las Aduanas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, acordaron las siguientes modificaciones:

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

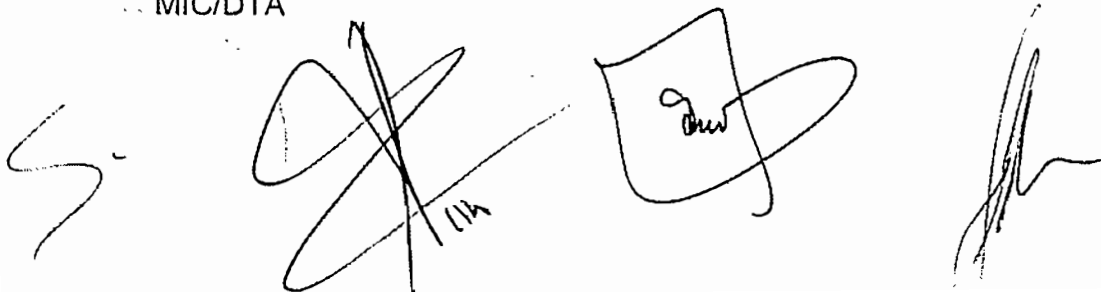
Consecuentemente en la presente reunión, teniendo en cuenta el acuerdo alcanzado, se efectuó la sustitución en todas las disposiciones del Anexo que referían a la DTA.

- Artículo 1, Apartado 10 del Capítulo I: definición de "Declarante".
- Artículo 1, Apartado 18 del Capítulo I: Se eliminó la expresión "de acuerdo con arreglos" y se mantuvo "según lo establecido en acuerdos bilaterales o multilaterales".
- Artículo 2 Apartado 2 del Capítulo II: Se modificó en función de lo acordado en la XVIII Reunión de Ministros, que dispuso la aplicación de las



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

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

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials. From left to right: a simple 'S' followed by a dot; a large, stylized signature with a loop and a diagonal line; a signature enclosed in a square box; and another large, stylized signature.

- Artículo 19, Apartado 2 del Capítulo XI: Se ajustó la redacción sustituyendo "persigan" por "adopten"
- Artículo 21, Apartado 2 del Capítulo XI: se sustituyó DTA por MIC/DTA.
- Artículo 23, Capítulo XII: se sustituyó DTA por MIC/DTA
- Artículo 24, Apartado 1 del Capítulo XIII: Se sustituyó DTA por MIC/DTA
- Artículo 28: Se sustituyó MIC por MIC/DTA

2. Propuestas acordadas por las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay




En diversas reuniones anteriores, fueron acordadas por esas delegaciones las propuestas de modificación a las siguientes disposiciones, quedando conocer la posición de la delegación de Bolivia:

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

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials. From left to right, there is a large, stylized 'S' with a dot, followed by a signature that appears to be 'Mik' with a large flourish. Next is a signature that looks like 'J. P.' inside a square box. To the right of that is another signature, and finally, a large, bold signature on the far right.

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

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

S.   

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

3. Cuestiones que requieren mayor análisis.

Se considera que se debería profundizar el análisis las siguientes cuestiones:

- Definición de Contenedor, guarda relación con los apartados 7 y 20 del Artículo 1. Algunas delegaciones entienden que existiría contradicción entre los mismos, ya que el primero lo menciona como un elemento del equipo de transporte y el otro apartado como unidad de transporte.

Por otro lado, se debiera analizar si el contenedor debe ser considerado como unidad de carga (posición de Argentina, Chile y Perú) o como unidad de transporte.

Se sugiere que, antes de la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, se convoque a todos los representantes del Grupo de Asuntos Aduaneros a una videoconferencia para tratar este tema en particular, ya que la decisión que se adopte impactará en varias disposiciones del Anexo de Aspectos Aduaneros del ATIT.

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

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

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

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

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

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page. On the left, there is a large, stylized signature. In the center, there are several overlapping signatures and initials, including one that appears to be 'LINA'. On the right, there is a signature enclosed in a square box, followed by another signature.

Las delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay, consideran que si bien esta propuesta trata de dar un marco normativo a operaciones de transporte entre algunos de los países signatarios, habría que analizar si la definición se corresponde con la del artículo 1º del ATIT.

- Propuesta de la delegación del Perú para sustituir en Artículo 1, Apartado 18 del Capítulo I, la expresión “de un recinto aduanero a otro” por “de una Aduana de Partida a una Aduana de destino”.

Las delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay aceptan dicha propuesta.

- Propuesta formulada por Perú en la XI Reunión de la Comisión del ATIT para el Artículo 2, sobre el Transporte Internacional Terrestre, distinguiendo como una modalidad de tránsito el transporte desde una aduana de partida a una aduana de destino ubicada en el mismo país signatario, siempre que transite por el territorio de otro país signatario.
- Propuesta de la delegación de Perú para el Artículo 6 del Capítulo IV:

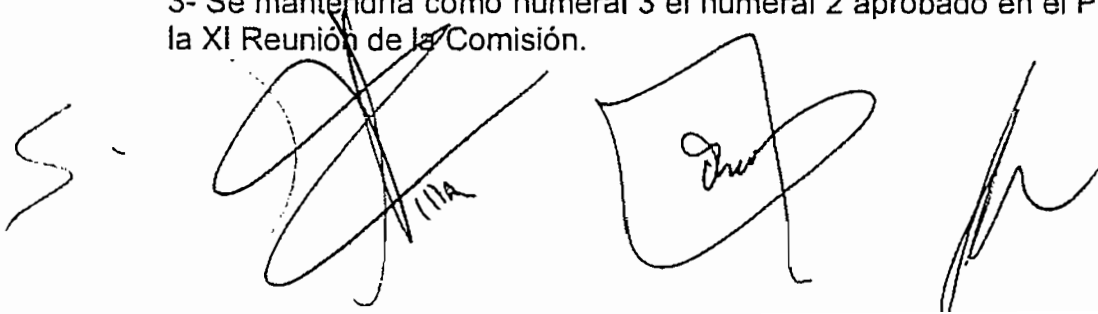
“Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los 30 días calendario, contados a partir de su ingreso al país signatario, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras”.

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

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

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

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

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials. From left to right, there is a simple squiggle, a large signature with the initials 'MIA' written below it, a signature enclosed in a square box, and another signature.

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

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

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

Las delegaciones de Paraguay y de Uruguay aceptan la propuesta.

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

"4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con tecnología moderna que permitan fortalecer los mecanismos tendientes a garantizar la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional."

Las delegaciones de Paraguay y de Uruguay aceptan la propuesta.

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

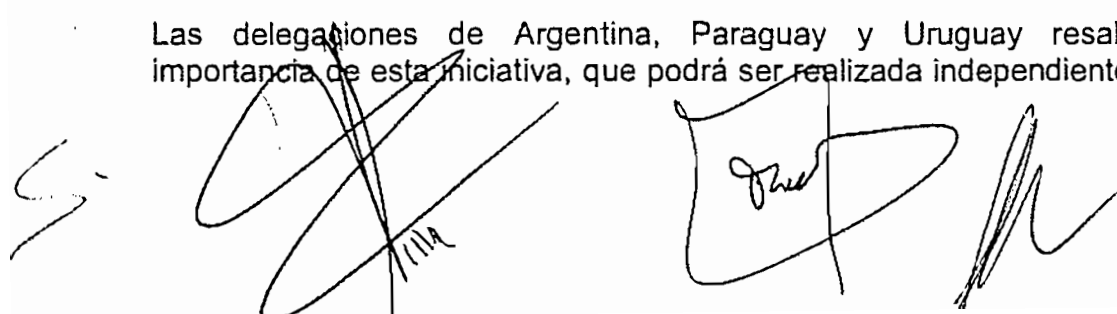
"Las Aduanas podrán implementar mecanismos de control, sustentados en una plataforma tecnológica de seguimiento satelital de las unidades de transporte, que permitan conocer la trazabilidad de las operaciones de tránsito aduanero internacional (TAI) que circulen por el territorio de los países signatarios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

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

Las delegaciones de Paraguay y de Uruguay aceptan la propuesta.

- Propuesta para la estandarización de los datos del MIC/DTA a los efectos de simplificar y unificar los procedimientos en frontera

Las delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay resaltan la importancia de esta iniciativa, que podrá ser realizada independientemente



de que se concluya la revisión y modificación del Anexo de Aspectos Aduaneros del ATIT.

4. Nuevas propuestas

Las delegaciones presentes sugieren:

- Modificar el Artículo 1, Apartado 18 del Capítulo I, Definiciones, con la siguiente redacción:

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

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

- Incorporar al Artículo 1, Apartado 20 del Capítulo I, Definiciones, un nuevo inciso incorporando los “cargamentos especiales” y eliminar el Apartado 4, del Artículo 2, Campo de Aplicación:

“d) Los cargamentos especiales definidos en el apartado 6 del presente artículo, salvo disposición en contrario.”

- Incorporar un inciso al Artículo 16, Apartado 2 del Capítulo IX:

[c) Los dispositivos de seguridad, en caso de corresponder] (AR, PY y UY XV ADU_ATIT, Montevideo, agosto 2012)

- Artículo 2, Apartado 5, del Capítulo 2: Analizar una propuesta alternativa que contemple que las operaciones pueden estar sujetas a restricciones de carácter no económico, en función de las obligaciones que resulten de los Acuerdos internacionales suscritos por los países signatarios o de mercaderías que afecten la seguridad, el medio ambiente, etc.

5. Videoconferencia

El día 16 de agosto se llevó a cabo una Videoconferencia con los representantes de Perú y Bolivia.

La delegación de la República del Perú se conformó:

- Luciano Alvarado
- René Hernández

talvarado@sunat.gob.pe
rhernandezs@sunat.gob.pe

- Félix Villacorta

La delegación de Estado Plurinacional de Bolivia estuvo integrada por:

- Víctor Hugo Suarez
- Pablo Cruz
- Susana Ayala Catalán

Las delegaciones de Argentina, Paraguay y Uruguay informaron sobre los trabajos realizados durante la presente reunión y sobre las nuevas propuestas presentadas, solicitando a la delegación del Perú mayores precisiones sobre los fundamentos de sus propuestas.

Se acordó informar al Plenario respecto de la propuesta de Perú relacionada con la inclusión en el Anexo Aduanero de la modalidad de tránsito incidida y concluida en el mismo país, atravesando el territorio de otro país signatario.

Asimismo y respecto de la propuesta sobre Garantías de esa delegación, se el tema deberá ser también analizado en el ámbito del Plenario, ya que el texto del artículo 13 del Anexo sobre Aspectos Aduaneros fue acordado y aprobado en el Plenario de XI Reunión.

La delegación peruana planteó la posibilidad de que el seguro que exige por el transporte de mercaderías, contenga una cláusula que lo haga extensivo al pago de los tributos aduaneros por la mercadería, en caso de eventuales infracciones aduaneras.

La delegación de Bolivia se comprometió a emitir su opinión sobre los trabajos realizados hasta el momento, una vez recibidos todos los antecedentes, solicitando que los mismos sean remitidos, a los siguientes correos electrónicos:

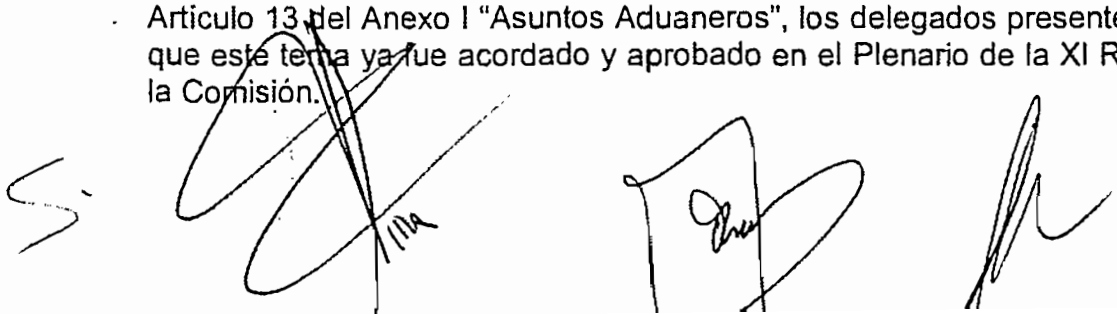
- nbustos@aduana.qob.bo
- mfigueredo@aduana.qob.bo

Las citadas delegaciones remitirán por correo electrónico sus comentarios en el término de 30 días a partir de la recepción de los documentos.

Asimismo se acordó solicitar al Plenario la convocatoria de una videoconferencia dentro de 60 días para el tratamiento de temas a ser consensuados entre las delegaciones.

6. Comentarios Generales.

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

The image shows four handwritten signatures in black ink, arranged horizontally. The first signature on the left is a simple, stylized 'S'. The second signature is a large, complex looped scribble. The third signature is a more structured, blocky scribble. The fourth signature on the right is a long, horizontal, wavy line.

A los efectos de concluir el proceso de revisión del Anexo "Aspectos Aduaneros" del ATIT se solicita a los representantes de los organismos competentes remitir el informe de la presente reunión, así como el documento con las diferentes propuestas consolidado y actualizado, a consideración de las Aduanas de Bolivia, Brasil, Chile y Perú, resaltando la importancia de que participen en la próxima reunión representantes aduaneros de todos los países signatarios. Sin perjuicio de ello, se podrían realizar videoconferencias entre los representantes de las Aduanas, para discutir solamente temas puntuales, en base a agendas previamente acordadas.

Se solicita a la delegación del Brasil que realice la actualización del Cuadro consolidado en su versión en idioma portugués, conforme a las modificaciones realizadas durante la presente reunión.

En especial se reitera la importancia de que la delegación de Bolivia se incorpore a las discusiones, a los efectos conocer su opinión sobre el trabajo de revisión realizado hasta el momento, en forma previa a la realización de la próxima reunión.

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

ARGENTINA

Pablo Gómez Valdez

pgomez@afip.gob.ar

PARAGUAY

Luis Morales Rojas

lmorales@aduana.gov.py

Luis Zayas Acevedo

lzayas@aduana.gov.py

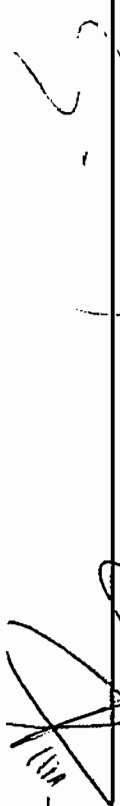
URUGUAY

Laura Dighiero

ldighiero@aduanas.gub.uy

XV REUNION DE LA COMISION DEL ART.16 DEL A.T.I.T. (FORO ADUANERO)
MONTEVIDEO 14 AL 16 DE AGOSTO DE 2012
REVISION DEL ANEXO ADUANERO DEL ATIT

ANEXO I - ASSUNTOS ADUANEIROS	ANEXO I - ASPECTOS ADUANEROS
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO I – Definições</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO I – Definiciones</p>
<p>Artigo 1 - Para fins do presente Anexo, entende-se por:</p> <ol style="list-style-type: none">Admissão temporária: Regime aduaneiro especial (AR, BR, CH, PY, PE y UY) que permite receber em um território aduaneiro, com suspensão do pagamento dos gravames de importação, certas mercadorias ingressadas com um fim determinado e destinadas a serem reexportadas, dentro de um prazo estabelecido, sem haver sofrido modificações, salvo a depreciação normal como consequência do uso que se faça delas.Aduana de carregamento: A aduana, sob cujo controle são carregadas as mercadorias nas unidades de transporte e onde se colocam os lacres aduaneiros, a fim de facilitar o começo de uma operação TAI na aduana de partida.Aduana de destino: A aduana de um país signatário sob cuja jurisdição conclui uma operação TAI.Aduana de partida: A aduana de um país signatário sob cuja jurisdição começa uma operação TAI.Aduana de passagem de fronteira: A aduana de um país signatário pela qual ingressa ou sai do país uma unidade de transporte no curso de uma operação TAI.Carregamento excepcional: Um ou vários objetos pesados ou voluminosos que, por razão de seu peso, suas dimensões ou sua natureza, não possam ser transportados em unidades de transporte fechadas, sob reserva de que possam ser facilmente identificados. Neste conceito, também se compreendem os veículos novos que se transportam por seus próprios meios.	<p>Artículo 1 - A los fines del presente Anexo, se entiende por:</p> <ol style="list-style-type: none">Admisión temporal: régimen aduanero [especial] (AR, BR, CH PY, PE y UY) que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión del pago de los gravámenes a la importación, ciertas mercancías ingresadas con un fin determinado y destinadas a ser reexportadas, dentro de un plazo establecido, sin haber sufrido modificaciones salvo la depreciación normal como consecuencia del uso que se haga de ellas.Aduana de carga: la aduana bajo cuyo control son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y donde se colocan precintos aduaneros, a fin de facilitar el comienzo de una operación TAI en una aduana de partida.Aduana de destino: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción se concluye una operación TAI.Aduana de partida: la aduana de un país bajo cuya jurisdicción comienza una operación TAI.Aduana de paso de frontera: la aduana de un país por la cual ingresa o sale del país una unidad de transporte en el curso de una operación TAI.Cargamento excepcional: uno o varios objetos pesados o voluminosos que, por razón de su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no puedan ser transportados en unidades de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificados, en este concepto también se comprenden los vehículos nuevos, que se transportan por sus propios medios.







7. Contenedor¹: Elemento do equipamento de transporte (baú portátil, tanque móvel ou análogo com seus acessórios, incluídos os equipamentos de refrigeração, lonas, etc.) que corresponda às seguintes condições:

- a) Constitua um compartimento fechado, total ou parcialmente destinado a conter mercadorias;
- b) Tenha caráter permanente portanto seja suficientemente resistente para suportar seu uso repetido;
- c) Haja sido especialmente idealizado para facilitar o transporte de mercadorias, por um ou mais meios de transporte, sem manipulação intermediária de carga;
- d) Esteja construído de maneira tal que permita sua movimentação fácil e segura, em particular no momento de ser trasladado de um meio de transporte a outro;
- e) Haja sido desenhado de tal maneira que resulte fácil enchê-lo e esvaziá-lo;
- f) Seu interior seja facilmente acessível à inspeção aduaneira sem a existência de lugares onde possam ocultar-se mercadorias;
- g) Esteja dotado de partes e outras aberturas providas de dispositivos de segurança que garantam sua inviolabilidade durante seu transporte ou armazenamento e que permitam receber lacres, cintas ou outros elementos de segurança aduaneros; e
- h) Seja identificável mediante marcas e números gravados de forma que não possam modificar-se ou alterar-se e pintados de maneira que sejam facilmente visíveis;
- i) ~~Tenham um volume interior de um metro cúbico pelo menos. (ME)~~

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

7. Contenedor¹: elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones:

- a) Constituya un compartimento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;
- b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;
- c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga;
- d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro;
- e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;
- f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías;
- g) Esté dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan *[eliminar la colocación]* de (AR, BR, CH, PY y UY) sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; y
- h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan modificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles;
- i) ~~Tengan un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos. (ADU_ATT)~~

8. Control aduanero: conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.

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

² La delegación del Perú propuso modificar la definición de *contenedores* e incorporar la definición de "unidad de carga", conforme utilizado por la Comunidad Andina. Hubo apoyo de Bolivia. No se alcanzó consenso por lo que quedará como futura propuesta a ser presentada por esos países.

~~9. [Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): A manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante. Manifiesto Internacional de Carga Rodoviaria / Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA): a manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante, a qual podrá ser efectuada por escrito en soporte papel o a través de los sistemas informáticos segundo acordado pelas autoridades aduaneras dos Países Signatarios (ADU_ATT)]~~

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

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

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

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

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

9. [Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante. Manifiesto Internacional de Carga por Carretera / Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (MIC/DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante, la que podrá ser efectuada por escrito en soporte papel o a través de los sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los Países Signatarios. (ADU_ATT)]

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

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

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

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

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







partida até a jurisdição de uma aduana de destino localizado [no mesmo ou (PE)] em outro país, sempre que seu percurso inclua a passagem por uma ou mais fronteiras (sempre que o transito comprenda ~~ao menos os territorios de dois países~~) (CT2), sob o regime estabelecido no presente Anexo. (BR CH, PY y UY) **15. Pessoa:** Indistintamente uma pessoa física ou natural ou una persona jurídica ~~a menos que o contexto disponha outra coisa.~~ (AR, BR CH, PY, PE y UY)

16. Recinto aduanero: Lugar habilitado pela aduana destinado à realização de operações aduaneras.

17. Transbordo: Traslado de mercadorias efetuado sob controle aduanero de una mesma aduana, de una unidade de transporte a outra, ou para mesma em viagem distinta, incluindo sua descarga em terra, com objetivo de continuar até seu lugar de destino.

18. Tránsito aduanero internacional: Regime aduanero especial ~~..(AR, BR CH, PY, PE y UY) sob o qual as mercadorias sujeitas a controle aduanero são transportadas de ~~um regime aduanero a outro~~ una Aduana de Partida a una Aduana de Destino (PE)] numa mesma operação, no curso da qual se cruzam uma ou várias fronteiras, segundo [o estabelecido em (ADU_ATT)] acordos bilaterais ou multilaterais.~~

19. Transportador: A pessoa autorizada para realizar o transporte internacional terrestre nos termos do presente Acordo, e que assume a responsabilidade perante as autoridades competentes pela correta execução da operação TA], em tudo que for de sua incumbência.

[Remetente, a pessoa, física ou jurídica, que por conta própria ou de terceiro, formaliza o contrato de transporte internacional terrestre de mercadorias, entregando-as para tal efeito ao Transportador. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)]

[Destinatário: a pessoa, física ou jurídica, a quem são enviadas as mercadorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou indicada em uma ordem um endosso (AR, BR, CH, PY, PE y UY) ulterior à emissão do mesmo. (AR)]

[Consignatário: a pessoa, física ou jurídica, facultada para receber as mercadorias e como tal é designada no conhecimento de transporte ou

partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada [en el mismo o (PE)] en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Anexo, [siempre que en su curso incluya el pasaje por una o más fronteras.] (AR, PE, BR CH, PY y UY)

15. Persona: indistintamente una persona física o natural o una persona jurídica, ~~fa menos que el contexto disponga otra cosa.~~ (AR, BR CH, PY, PE y UY)

16. Recinto aduanero: lugar habilitado por la aduana destinado a la realización de operaciones aduaneras.

17. Transbordo: traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.

18. Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero [especial] (AR, BR CH, PY, PE y UY) bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de ~~un regime aduanero a otro~~ [una Aduana de Partida a una Aduana de Destino] (AR, PE, PY, UY) en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras [según lo establecido en acuerdos de ~~acuerdo con~~ arreglos (ADU_ATT)] bilaterales o multilaterales.

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

19. Transportador: la persona autorizada para realizar el transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, y que asume la responsabilidad ante las autoridades competentes por la correcta ejecución de la operación TA], en todo lo que es de su incumbencia.

<p>indicada en una-orden (AR) um endosso (AR, BR, CH, PE, UY) ulterior a emissão da mesma.</p> <p>20. Unidades de transporte:</p> <p>a) Os containers contêineres;²</p> <p>(E necessário debater esse conceito na reunião, para esclarecer a definição de que o container contêiner e uma unidade de transporte. Ao que parece, seria mais adequado considera-lo como unidade de carga – Há contradição com a definição do item 7)(AR)</p> <p>b) Os veículos rodoviários, incluídos os reboques e semi-reboques; e</p> <p>c) Os vagões ferroviários.</p>	<p>[Remilente: la persona, física o jurídica, que por cuenta propia o ajena, formaliza el contrato de transporte internacional de mercancías por carretera entregándolas para tal efecto al Transportador. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)]</p> <p>[Destinatario: la persona, física o jurídica a quien se le envían las mercancías y como tal es designada en la carta de porte o indicada en una-orden un endoso (AR, BR, CH, PY, PE UY)]</p> <p>[Consignatario: la persona, física o jurídica, facultada para recibir las mercancías y como tal es designada en la carta de porte o indicada en una-orden-ulterior un endoso ulterior (AR, BR, CH, PY, PE, UY)]</p> <p>20. Unidades de transporte:</p> <p>a) Los contenedores;⁴</p> <p>b) Los vehículos de carretera, comprendidos los remolques y semirremolques; y</p> <p>c) Los vagones de ferrocarril.</p> <p>[d] los cargamentos especiales, definidos en el apartado 6 del presente artículo, salvo disposición en contrario] (AR, PY y UY)</p>
<p>CAPÍTULO II - Campo de aplicación</p>	<p>CAPÍTULO II - Campo de aplicación</p>
<p>Artigo 2</p> <p>1. O presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias em unidades de transporte internacional terrestre (AR, BR, CH, PY, PE y UY), cuja realização inclua ao menos os territórios de dois países, com a condição de que a operação de transporte inclua o cruzamento de pelo menos uma fronteira entre a aduana de partida e a aduana de destino.</p> <p>[As disposições do presente Anexo é aplicável ao transporte de mercadorias em unidades de transporte e carga, que utilizando um ou mais modos de transporte e cuja realização compreenda ao menos os territórios de dois países, sob condição de que a operação de transporte inclua o cruzamento de pelo menos uma fronteira entre a</p>	<p>Artículo 2</p> <p>1. El presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte [internacional terrestre] (AR, BR, CH, PY, PE y UY), cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.</p> <p>[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</p>

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

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

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

<p>aduanas de partida e a aduana de destino:</p> <p>a) Desde una aduana de partida de un País Miembro até una aduana de destino de outro País Miembro;</p> <p>b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por un ou mais Países Miembros distintos do da aduana de partida;</p> <p>c) Desde una aduana de partida até una aduana de destino localizados no mesmo País Miembro, sempre que se transite pelo territorio de outro País Miembro; (PEJ)</p> <p>2. As disposições do presente Anexo não são aplicáveis ao transporte de mercaderías provenientes ou destinadas a terceros países que não sejam países signatários. As disposições do presente Anexo são também aplicáveis ao transporte de mercaderías provenientes ou destinadas a terceros países que não sejam países signatários. [XVIII Reunión de Ministros]</p> <p>3. As disposições do parágrafo 1 do presente artigo são aplicáveis inclusive se a operación de tránsito inclui un trajeto por vía acuática sem que se faça transbordo das mercadorías.</p> <p>4. No presente Anexo, salvo disposições em contrario, a expresión "unidade de transporte" inclui igualmente os carregamentos excepcionais.</p> <p>5. [Da mesma forma as operações de tránsito aduanero internacional estarán sujeitas às restrições que resultem da aplicação do estabelecido no artigo 50 do Tratado de Montevideo 1980. (ADU_ATT1)^{5]}</p> <p>CAPTULO III - Suspensão de gravames à importação ou à exportação</p>	<p>partida y la aduana de destino:</p> <p>a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;</p> <p>b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida;</p> <p>c) Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro; (PEJ)</p> <p>2. Las disposiciones del presente Anexo no son aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean países signatarios. Las disposiciones del presente Anexo son también aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean parte países signatarios. [XVIII Reunión de Ministros]</p> <p>3. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo son aplicables incluso si la operación de tránsito comprende un trayecto por vía acuática sin que se produzca transbordo de las mercancías.</p> <p>4. En el presente Anexo, salvo disposiciones en contrario, la expresión "unidades de transporte" comprende igualmente los cargamentos excepcionales.</p> <p>5. Asimismo, las operaciones de tránsito aduanero internacional estarán sujetas a las restricciones que se deriven de la aplicación de lo establecido en el artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980. (ADU_ATT1)^{6]}</p> <p>CAPTULO III - Suspensión de gravámenes a la importación o exportación</p>
<p>Artigo 3 - As mercadorías transportadas em tránsito aduanero internacional (TAI), ao amparo do presente Anexo, gozarán da suspensión dos gravames à importação ou à exportação eventualmente exigíveis enquanto dure a operação TAI, sem prejuízo do pagamento</p>	<p>Artículo 3 - Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional (TAI) al amparo del presente Anexo, gozarán de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación TAI, sin perjuicio</p>

⁵ Redacción original do Anexo I mantido.

⁶ Redacción original del Anexo I.

de taxas pelos serviços efetivamente prestados. del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados.

CAPÍTULO IV - Condições aplicáveis às empresas e às unidades de transporte CAPÍULO IV - Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte

Artigo 4¹

Artículo 4⁸

~~1. Para autorizar a admissão temporária de veículos transportando ou não mercadorias, exigirá-se a inscrição das empresas transportadoras e seus veículos na Administração de Aduanas do país de origem, a qual emitirá um documento para cada veículo, onde conste tal inscrição para ser apresentada às aduanas habilitadas para o trânsito aduaneiro internacional, segundo o artigo 26 do presente Anexo. Dito documento conterá os dados indicados na licença originária que deverá apresentar a empresa transportadora para sua inscrição.~~

~~2. As administrações ferroviárias dos países signatários ficarão isentas das exigências a que se refere o parágrafo anterior. (AR e PY)]~~

1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, se exigirá la inscripción de las empresas transportadoras y sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen, la cual emitirá un documento para cada vehículo, donde conste tal inscripción para ser presentada en las aduanas habilitadas para el tránsito aduanero internacional de acuerdo al artículo 26 del presente Anexo. Dicho documento deberá contener los mismos datos que se indican en el permiso originario que deberá presentar la empresa transportadora para su inscripción.

2. Las administraciones ferroviarias de los países quedarán exoneradas de las exigencias a que se refiere el párrafo anterior.

1. Para autorizar a admissão temporária de veículos, transportando ou não mercadorias, as empresas e suas unidades devem estar habilitados para o transporte internacional pelo organismo competente de cada Estado-Parte-País Signatário.

2. As Aduanas e as autoridades de transporte dos países signatários poderão dispor de um procedimento de intercâmbio de informação, através dos mecanismos que cada país determine, permitindo o fornecimento e uso conjunto dos dados registráveis dos transportadores habilitados (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, las empresas y sus unidades deben estar habilitados para el transporte internacional por el organismo competente de cada País Signatario.

2. Las Aduanas y las autoridades de transporte de los países signatarios podrán disponer de un procedimiento de intercambio de información, a través de los mecanismos que cada país determine, permitiendo el suministro y uso conjunto de los datos registrales de los transportistas habilitados. (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)

Artigo 5

Artículo 5

1. As unidades de transporte passíveis de serem lacradas, utilizadas para o transporte de mercadorias na aplicação do presente Anexo,

1. Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar

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

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

<p>deven estar construidas e fabricadas de tal modo:</p> <p>a) Que lhes possa ser colocado um lacre aduaneiro de forma simples e eficaz;</p> <p>b) Que nenhuma mercadoria possa ser extraída da parte lacrada da unidade de transporte ou ser introduzida nesta sem deixar marcas visíveis de maneira irregular ou sem ruptura do lacre aduaneiro;</p> <p>c) Que não tenha nenhum espaço oculto que permitam dissimular a mercadoria;</p> <p>d) Que todos os espaços capazes de conter mercadorias sejam facilmente acessíveis para as inspeções aduaneiras; e</p> <p>e) Que sejam identificáveis mediante marcas e números gravados que não se possam alterar ou modificar.</p> <p>2. Os países reunidos, conforme as disposições do artigo [30.1 34 (ADU_ATT)] do presente Anexo, prepararán, caso necessário, recomendações que estipulem as condições e modalidades de aprovação das unidades de transporte, para que a atuação das diferentes aduanas que intervenham em uma operação TAI seja uniforme.</p>	<p>construidas y fabricadas de tal modo:</p> <p>a) Que pueda serles colocado un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz;</p> <p>b) Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero;</p> <p>c) Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías;</p> <p>d) Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras; y</p> <p>e) Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o modificarse</p> <p>2. Los países reunidos conforme a las disposiciones del artículo [30.1 34 (ADU_ATT)] del presente Anexo prepararán, efectuarán en caso necesario, recomendaciones que estipulen las condiciones y modalidades de aprobación de las unidades de transporte, para que la actuación de las diferentes aduanas que intervengan en una operación TAI sea uniforme.</p>
<p>Artigo 6 – Os veículos e seus equipamentos devem sair do país no qual ingressaram dentro dos prazos que bilateralmente se acordem, conservando as mesmas características e condições que possuíam ao ingressar, que serão controladas pelas autoridades aduaneiras.</p> <p>Artigo 7 - As Aduanas pelas quais se admítam temporariamente os veículos sob amparo do presente Acordo e seus Anexos procederão à verificação dos equipamentos normais dos mesmos para sua correta identificação no momento do ingresso, saída ou reingresso, oportunidades nas quais se levará em conta o desgaste natural provocado pelo uso.</p>	<p>Artículo 6 - Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los plazos que bilateralmente se acuerden, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras.</p> <p>Artículo 7 - Las aduanas por las cuales se admítan temporalmente los vehículos amparados por el presente Acuerdo y sus anexos, procederán a verificar el equipamiento normal del mismo, para su correcta identificación al momento del ingreso, salida o reingresso, según corresponda, oportunidades en las cuales se tendrá en cuenta el desgaste natural provocado por el uso.</p>
<p>Artigo 8</p> <p>1. As autoridades aduaneiras poderão permitir o estabelecimento de depósitos particulares alfandegados para os efeitos de armazenar peças de reposição e acessórios indispensáveis à manutenção das</p>	<p>Artículo 8</p> <p>1. Las autoridades aduaneras podrán permitir el establecimiento de depósitos particulares fiscalizados para los efectos de almacenar repuestos y accesorios indispensables para el mantenimiento de las</p>

<p>unidades de transporte e equipamento das empresas estrangeiras habilitadas.</p> <p>2. O ingresso e egresso dos mesmos estará isento de gravames de importação e exportação, sempre que procedam de qualquer parte, ainda que sejam originários de um terceiro país.</p> <p>3. As peças de reposição e acessórios que tenham sido substituídos serão reexportados ao país de procedência, abandonados a favor da Administração aduaneira ou destruídos ou privados de todo valor comercial, sob controle aduaneiro, devendo assumir o transportador qualquer custo que de fato se origine.</p>	<p>unidades de transporte y equipos de las empresas extranjeras habilitadas.</p> <p>2. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación, siempre y cuando procedan de cualquier país, aunque sean originarios de un tercer país.</p> <p>3. Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.</p>
<p>Artigo 9 - Cada Aduana em cuja jurisdição se produza a entrada ou saída dos veículos sujeitos ao regime de admissão temporário, fará um registro destes movimentos que poderá ser efetuado por escrito em suporte de papel ou através de sistemas informatizados acordados pelas autoridades aduaneiras dos países signatários. (AR, BR, CH, PY, PE Y UY)</p>	<p>Artículo 9 - Cada aduana en cuya jurisdicción se produzca la entrada o salida de los vehículos sujetos al régimen de admisión temporal, llevará un registro de control de dichos movimientos [el que podrá ser efectuado por escrito en soporte papel o a través de sistemas informatizados que acuerden las autoridades aduaneras de los países signatarios]. (AR, BR, CH, PY, PE Y UY).</p>
<p>CAPÍTULO V - Lactres Aduaneiros</p>	
<p>CAPÍTULO V - Precintos aduaneros [y dispositivos de seguridad] (AR, PY y UY)</p>	
<p>Artigo 10</p> <p>1. Os lactres aduaneiros utilizados em uma operação do trânsito aduaneiro internacional efetuada ao amparo do presente Anexo devem corresponder às condições mínimas prescritas no Apêndice 1 do presente Anexo.</p> <p>2. Na medida do possível, os países aceitarão os lactres aduaneiros que correspondam às condições mínimas prescritas no parágrafo 1, quando tenham sido colocados pelas Autoridades Aduaneiras de outro país. No entanto, cada país terá o direito de colocar seus próprios lactres quando os que tenham sido empregados não sejam considerados suficientes ou não ofereçam a segurança requerida.</p> <p>3. Quando os lactres aduaneiros colocados no território de um país forem aceitos pelo outro país, gozarão, no território deste, da mesma proteção jurídica que os lactres nacionais.</p> <p>4. As Aduanas poderão utilizar ademais, dispositivos de segurança</p>	<p>Artículo 10</p> <p>1. Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Anexo deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1 al presente Anexo.</p> <p>2. En la medida de lo posible, los países aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescritas en el párrafo 1, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de colocar sus propios precintos cuando los que se hayan empleado se consideren insuficientes o no ofrezcan la seguridad requerida.</p> <p>3. Cuando los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país son aceptados por el otro país, gozarán en el territorio de éste de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.</p> <p>4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con</p>

<p>com tecnologia moderna que garantam a integridade e a segurança das cargas e facilitem as operações de Trânsito Aduaneiro Internacional (ADU_ATTIT)].</p>	<p>tecnología moderna que garanticen la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional (ADU_ATTIT)]</p> <p>["4. Las Aduanas podrán utilizar además, dispositivos de seguridad con tecnología moderna que permitan fortalecer los mecanismos tendientes a garantizar la integridad y seguridad de las cargas y faciliten las operaciones de Tránsito Aduanero Internacional."] (AR, PY y UY)</p>
<p>CAPÍTULO VI - Declaração das mercadorias e responsabilidade</p>	<p>ICAPÍTULO XX – Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional</p> <p>Artículo XX - Las Aduanas podrán implementar mecanismos de control, sustentados en una plataforma tecnológica de seguimiento satelital de las unidades de transporte, que permitan conocer la trazabilidad de las operaciones de tránsito aduanero internacional (TAI) que circulen por el territorio de los países signatarios del presente Acuerdo.</p> <p>Estos mecanismos podrán ser aplicados bilateral o multilateralmente cuando los países signatarios acuerden las condiciones para su implementación.] (AR, PY y UY)</p>
<p>Artigo 11 - Para se aplicar o regime de trânsito aduaneiro internacional estabelecido no presente Anexo, dever-se-á apresentar, para cada unidade de transporte, perante as Autoridades da Aduana de partida, [uma Declaração de Trânsito Internacional (DTA) um MIC/DTA (ADU_ATTIT)] conforme o modelo bilingüe português-espanhol que for aprovado pela Comissão do artigo 16 do Acôrdo, de acordo com o estabelecido no artigo 30 do presente Anexo, devidamente preenchida e em número de exemplares que sejam necessários para cumprir com</p>	<p>CAPÍTULO VI – Declaración de las mercancías y responsabilidad</p> <p>Artículo 11 - Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida [una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) un MIC/DTA (ADU_ATTIT)] conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión del artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean</p>

todos os controles e fiscalizações durante a operação TAI.

[Esta declaração poderá ser registrada e transmitida através dos sistemas informáticos segundo acordado pelas Aduanas dos países signatários. (ADU_ATT)]

Artigo 12

1. O transportador é responsável perante as Autoridades Aduaneiras do cumprimento das obrigações que se derivem da aplicação do regime de trânsito aduaneiro internacional, em particular, está obrigado a assegurar que as mercadorias cheguem intactas à Alfândega do destino de acordo com as condições estabelecidas no presente Anexo.
2. [O declarante é o único responsável pelas infrações aduaneiras que deriverem da inexactidão de suas declarações. O declarante é responsável pelas infrações aduaneiras que deriverem da inexactidão de suas declarações, conforme estabelecido na legislação de cada País signatário. (CT2) AR, BR, CH, PY, PE y UY]

CAPÍTULO VII - Garantias sobre as mercadorias e veículos

Artigo 13

1. As empresas autorizadas a realizar o transporte internacional terrestre de carga estão isentas de apresentar garantias formais para cobrir os gravames eventualmente exigíveis pelas mercadorias sob o regime de trânsito aduaneiro internacional e pelos veículos sob o regime de admissão temporal.
2. Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional de acordo com o presente Acordo, são de pleno direito a única garantia para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.

1. Os veículos das empresas autorizados, habilitados para realizar transporte internacional segundo o presente Acordo, se constituir, de

necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI.

[Esta declaración podrá ser registrada y transmitida a través de los sistemas informáticos que se acuerden por las Aduanas de los países signatários. (ADU_ATT)]

Artículo 12

1. El transportador es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional; en particular, está obligado a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Anexo.
2. [El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones. El declarante es responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de la inexactitud de sus declaraciones, conforme lo establecido en la legislación de cada País Signatario] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

CAPÍTULO VII - Garantias sobre las mercancías y los vehículos

Artículo 13

1. Las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional terrestre de carga están dispensadas de presentar garantías formales para cubrir los gravámenes eventualmente exigibles por las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero internacional y por los vehículos bajo el régimen de admisión temporal.
2. Los vehículos de las empresas autorizadas, habilitados para realizar transporte internacional de acuerdo al presente Acuerdo, se constituyen de pleno derecho como garantía para responder por los gravámenes y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables que pudieran afectar tanto a las mercancías transportadas como a los vehículos que se admitan temporalmente en los territorios de los países.

1. Los vehículos de las empresas autorizados, habilitados para realizar

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 admitían 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. (ADU_ATTIT)] Redacción aprobada en la XI Reunión de la Comisión art. 16 ATTIT

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 admitían 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. (ADU_ATTIT)] Redacción aprobada en la XI Reunión de la Comisión art. 16 ATTIT

CAPÍTULO VIII - Formalidades a serem observadas nas aduanas de partida

CAPÍTULO VIII - Formalidades a observar en las aduanas de partida

Artigo 14

Artículo 14

1. [Na aduana de partida, a unidade de transporte com a carga deverá ser apresentada junto com a declaração-DIA. O transportador deverá apresentar na aduana de partida a unidade de transporte com a carga junto com o MIC/DIA. (ADU_ATTIT)]

1. [En la aduana de partida la unidad de transporte con la carga deberá ser presentada junto con la declaración-DIA. El transportador deberá presentar en la aduana de partida la unidad de transporte con la carga junto con el MIC/DIA. (ADU_ATTIT)].

2. As autoridades de aduana de partida controlarão:

2. Las autoridades de la aduana de partida controlarán:

a) [Que a declaração-DIA esteja em ordem que o MIC/DIA cumpra com os requisitos estabelecidos no presente Anexo; (ADU_ATTIT)]

a) [Que la declaración-DIA esté en regla; que el MIC/DIA cumpla con los requisitos establecidos en el presente Anexo; (ADU_ATTIT)]

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

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

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

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

d) [Que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação, que se tenham anexado todos os documentos necessários à operação, em suporte papel ou em meio eletrônico, através dos sistemas informáticos acordados pelas autoridades aduanейras dos países signatários. (ADU_ATTIT)]

d) [Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación, que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación en soporte papel o por medios electrónicos a través de los sistemas informáticos que acuerden las autoridades aduaneras de los países signatarios. (ADU_ATTIT)]

3. Uma vez realizadas as verificações, as autoridades da aduana de partida colocarão seus lacres, [controlarão os dispositivos de segurança, se for o caso, (ADU_ATTIT)] e referendarão por meio informatizado ou manual (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY) a

3. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos, [controlarán los dispositivos de seguridad en caso de corresponder (ADU_ATTIT)] [y referendarán por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) la declaración-DIA. el MIC/DIA. (ADU_ATTIT)

~~declaración-DTA-o MIC/DTA-(AR, BR, CH, PY, PE y UY)~~

4. As autoridades de aduana de partida se limitarán, na medida do possível e sem prejuizo do direito que possuem de caráter geral, a proceder ao exame das mercadorias e a efetuar este exame pelo sistema de amostragem.

5. ~~[A declaración-DTA O MIC/DTA (ADU_ATT)] se registrará e se devolverá ao declarante que adotará as disposições necessárias para que, nas diferentes etapas da operação TAI, possa ser apresentada para fins de controle aduaneiro. As autoridades da aduana de partida conservarão um exemplar da declaración-DTA do MIC/DTA. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)~~

[No caso em que o MIC/DTA seja apresentado por meio eletrônico, a aduana de partida registrará sua intervenção no sistema informatizado e transmitirá os dados às demais aduanas intervenientes no TAI. O MIC/DTA poderá ser impresso, para fins de ser apresentado perante eventuais controles que possam ser efetuados durante a operação de trânsito. (ADU_ATT)]

6. No que concerne aos embarques excepcionais, se dará o seguinte procedimento:

a) A autorização para realizar a operação TAI está subordinada ao critério de que seja possível identificar facilmente os embarques excepcionais assim como qualquer acessório com relação aos mesmos. Para esses efeitos, como meio de identificação se utilizará especialmente as marcas ou números de fabricação que possuem, ou a descrição que se faça dos mesmos, ou a colocação de marcas de identificação ou lacres aduaneiros, de forma tal que estes embarques ou acessórios não possam ser substituídos na sua totalidade ou em parte, por outros e que nenhum dos seus componentes possa ser retirado, sem que se torne evidente;

b) Se as autoridades aduaneiras exigem que se anexe documentação adicional identificatória da carga, se fará menção da mesma na declaração-DTA no MIC/DTA. (AR, BR, CH, PY, PE y UY) e por meios informatizados quando estes forem utilizados. (AR, BR, CH, PY, PE, y UY)

4. Las autoridades de la aduana de partida se limitarán, en la medida de lo posible, y sin perjuicio del derecho que tienen con carácter general de proceder al examen de las mercancías, a efectuar este examen por el sistema de muestreo.

5. ~~[La declaración-DTA El MIC/DTA (ADU_ATT)] se registrará y se devolverá al declarante, quien adoptará las disposiciones necesarias para que en las diferentes etapas de la operación TAI, pueda ser presentada a los fines del control aduanero. Las autoridades de la aduana de partida conservarán un ejemplar del declaración-DTA del MIC/DTA. En caso que el MIC/DTA sea presentado por medios electrónicos, la aduana de partida registrará su intervención en el sistema informático y transmitirá los datos a las demás aduanas intervinientes en el TAI. El MIC/DTA podrá ser impreso, a los efectos de ser presentado ante eventuales controles que puedan efectuarse durante la operación de tránsito. (ADU_ATT).~~

6. En lo que concierne a los cargamentos excepcionales se seguirá el siguiente procedimiento:

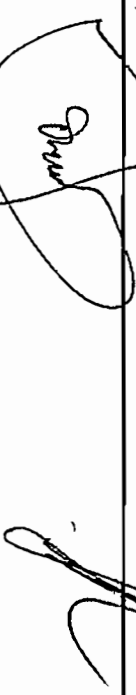
a) La autorización para realizar la operación TAI se subordina a que según el criterio de las autoridades aduaneras sea posible identificar fácilmente los cargamentos excepcionales así como cualquier accesorio en relación con los mismos. Para estos efectos, como medio de identificación se utilizarán especialmente las marcas o números de fabricación de que vayan provistos, o la descripción que se haga de los mismos, o la colocación de marcas de identificación o precintos aduaneros, de tal forma que estos cargamentos o accesorios no puedan ser sustituidos en su totalidad o en parte por otros y que ninguno de sus componentes pueda ser retirado, sin que ello sea evidente;

b) Si las autoridades aduaneras exigen que se adjunte documentación adicional identificatoria de la carga se hará mención de la misma en la declaración-DTA en el MIC/DTA (ADU_ATT) [y por medios informatizados cuando éstos fueran utilizados] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

(11)

<p>CAPÍTULO IX - Formalidades a serem observadas nas aduanas de passagem de fronteira</p>	<p>CAPÍTULO IX - Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera</p>
<p>Artigo 15</p> <p>1. Em cada aduana de passagem de fronteira, na saída do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercadorias o MID/DTA (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY). As autoridades controlarão que a unidade de transporte não tenha sido objeto de manipulações não autorizadas, de que os lacres aduaneros ou as marcas de identificação estejam intactos e referendarão por meio informatizado ou manual a declaração DTA. o MIC/DTA (CT 2 2010) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>2. As autoridades da aduana de passagem de fronteira de saída poderão conservar um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA (CT2 2010) (AR, BR, CH, PY, PE y UY) para seu registro da operação e enviarão outro exemplar assinado para a aduana de partida ou de passagem de fronteira de entrada do país, em qualidade de tornaguia, para que esta possa cancelar definitivamente a operação TAI no território deste país.</p> <p>3. O disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um processo informatizado, quando disponível (CT2 2010) (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p>	<p>Artículo 15</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías el MIC/DTA (ADU_ATTIT). Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y referendarán [por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) la declaración-DTA. el MIC/DTA (ADU_ATTIT)</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA (ADU_ATTIT) para constancia de la operación y enviarán otro ejemplar referendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para, que ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.</p> <p>3. Lo dispuesto en el apartado anterior podrá ser sustituido por un proceso informático, cuando este disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>Artigo 16</p> <p>1. Em cada aduana de passagem de fronteira na entrada do território de um país, o transportador deverá apresentar a unidade de transporte com a carga às autoridades aduaneiras, com os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercadorias o MIC/DTA. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>2. As autoridades da aduana de fronteira controlarão que:</p> <p>a) A declaração-DTA O MIC/DTA esteja correto (AR, BR, CH, PY PE y UY);</p> <p>b) A unidade de transporte ofereça a segurança necessária em relação a carga (AR, BR, CH, PY, PE y UY) e que os lacres</p>	<p>Artículo 16</p> <p>1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías el MIC/DTA (ADU_ATTIT)</p> <p>2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán que:</p> <p>a) La declaración-DTA- El MIC/DTA (ADU_ATTIT) esté en regla] (AR, BR, CH, PY, PE y UY);</p> <p>a) El MIC/DTA y que el mismo cumpla con los requisitos exigidos. (AR, PY y UY).</p>

55

aduaneros ~~estéj~~ intactos ou, tratando-se ~~e-se~~ trata de um carregamento excepcional, que corresponda às prescrições do parágrafo 6 do artigo 14 do presente Anexo.

3. Para todos os efeitos, ~~a-declaración-DIA e-MIC/DIA~~ fará às vezes de manifesto ~~das-mercaderías de-carga-e~~ de declaração de trânsito aduanero (AR, BR, CH, PY, PE y UY), portanto, não se exigirá outro documento para cumprir tal finalidade.

4. Uma vez realizadas as comprovações de praxe, as autoridades da aduana de fronteira referendarão, por meio informatizado ou manual o MIC/DIA (AR, BR, CH, PY, PE y UY), ~~a-declaración-DIA~~ e colocarão seus lacres somente se os existentes derem margem a dúvidas sobre sua efetividade, em cujo caso deixarão constância ~~na-declaración-DIA~~ no MIC/DIA (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

5. As autoridades da Aduana do ponto de fronteira de entrada poderão conservar ~~un ejemplar de-la-declaración-DIA~~ do MIC/DIA para registro da operação. (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

6. O disposto no parágrafo anterior poderá ser substituído por um processo informatizado, quando disponível (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria [con relación a la carga] (AR, BR, CH, PY, PE y UY) y que los precintos aduaneros estén intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del presente Anexo.

[c] Los dispositivos de seguridad, en caso de corresponder] (AR, PY y UY)

3. Para todos los efectos, ~~la-declaración-DIA~~ el MIC/DIA (ADU_ATT) hará las veces de manifesto de carga [de-las-mercaderías] y de declaración de tránsito aduanero (AR, BR, CH, PY, PE y UY) y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.

4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera referendarán [por medio informático o manual] (AR, BR, CH, PY, PE, y UY) ~~la-declaración-DIA~~ el MIC/DIA (ADU_ATT) y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ~~ellos-en-la-declaración-DIA~~ en el MIC/DIA (ADU_ATT).

5. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada podrán conservar ~~un ejemplar de-la-declaración-DIA~~ del MIC/DIA (ADU_ATT) para constancia de la operación.

[6. Lo dispuesto en el apartado anterior podrá ser sustituido por un proceso informático, cuando este disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

Artículo 17 - Cuando en una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, harán constar este hecho en ~~la-declaración-DIA~~ el MIC/DIA (ADU_ATT) que acompaña a la unidad de transporte, [y/o en los sistemas informáticos de control utilizados] (AR, BR, CH, PY, PE y UY), así como las observaciones que les merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado.

<p>CAPÍTULO X - Formalidades a serem observadas na aduana de destino</p>	<p>CAPÍTULO X - Formalidades a observar en la aduana de destino</p>
<p>Artigo 18</p> <p>1. O transportador deverá apresentar, às autoridades da aduana de destino a unidade de transporte com a carga, os lacres intactos, assim como a declaração-DTA referente às mercadorias o MIC/DTA. AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneiras efetuarão os controles que julgarem necessários para assegurar-se de que todas as obrigações do declarante foram cumpridas.</p> <p>3. As autoridades aduaneiras supra-referidas certificarão, outrossim, na declaração-DTA no MIC/DTA, a data de apresentação da unidade de transporte com a carga e o resultado dos seus controles. Uma via da declaração-DTA do MIC/DTA assim processado será entregue ao interessado. AR, BR, CH, PY y UY)</p> <p>4. A Aduana de destino conservará poderá conservar um exemplar da declaração-DTA do MIC/DTA e exigirá a apresentação de uma via adicional dessa declaração para ser encaminhada à aduana do ponto de fronteira de entrada ao país, na qualidade de tornaguia, para a conclusão definitiva da operação TAI.</p> <p>5. O disposto nos parágrafos 3 e 4 poderão ser substituídos total ou parcialmente por um processo informatizado, quando disponível (CT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>	<p>Artículo 18</p> <p>1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración-DTA referente a las mercancías el MIC/DTA (ADU_ATTIT)</p> <p>2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.</p> <p>3. Estas autoridades aduaneras certificarán sobre la declaración-DTA el MIC/DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de la declaración DTA del MIC/DTA, así diligenciado, será devuelto a la persona interesada. (ADU_ATTIT)</p> <p>4. La aduana de destino conservará podrá conservar un ejemplar de la declaración-DTA del MIC/DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para la cancelación definitiva de la operación TAI. (ADU_ATTIT)</p> <p>[5. Lo dispuesto en los apartados 3 y 4 podrá ser sustituido total o parcialmente por un proceso informático, cuando este disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>CAPÍTULO XI - Infracciones aduaneiras, reclamaciones e accidentes</p>	<p>CAPÍTULO XI - Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes</p>
<p>Artigo 19</p> <p>1. Se a Alfândega aduana de um país detectar a existência de indícios de suspeita que uma infração aduaneira será cometida (BR), adotará as medidas legais cabíveis previstas em seus próprios regulamentos. Em caso de retenção de veículo, a empresa autorizada poderá apresentar uma garantia que satisfaça às autoridades competentes, a fim de obter a liberação do veículo enquanto prosseguem os trâmites</p>	<p>Artículo 19</p> <p>1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosiguen los trámites</p>

administrativos ou judiciais.

2. Sem prejuízo das ações administrativas e judiciais que venham a ser tomadas quando do cometimento das infrações aduaneiras de que trata o parágrafo anterior, as aduanas se reservam o direito de requerer ao Organismo Nacional Competente do seu país a suspensão da licença originária ou complementar que haja concedido à empresa envolvida. Se uma empresa autorizada incorre em infrações reiteradas, o Organismo Nacional Competente, a pedido de Autoridade Aduaneira, cancelará a licença originária ou complementar, conforme se aplique.

Artigo 20 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país tenham certificado o cumprimento satisfatório da parte da operação TAI que se haja realizado em seu território, não poderão mais reclamar o pagamento dos gravames citados no artigo 3 do presente Anexo, a menos que o certificado tenha sido obtido de maneira irregular ou fraudulenta, ou que tenha havido violação das disposições do presente Anexo.

Artigo 21
1. Se os lacres aduaneiros se romperem ou forem destruídos ou mercadorias em curso de uma operação TAI, forem avariadas acidentalmente a pessoa que efetua o transporte comunicará, no prazo mais breve, a ocorrência à aduana mais próxima. As autoridades desta aduana lavrarão um termo de comprovação do acidente e tomarão as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. Uma cópia do termo de comprovação deverá ser juntada à declaração DTA ao MIC/DTA o que poderá ser substituído por um processo informático quando disponível (BR, CH, PY, PE y UY)

2. Na impossibilidade de pôr-se imediatamente em contato com uma autoridade aduaneira, o transportador deverá dirigir-se à autoridade policial mais próxima. Esta lavrará um registro do acidente e o anexará à declaração DTA ao MIC/DTA. Este registro deverá ser apresentado juntamente com a unidade de transporte com a carga e a declaração DTA ao MIC/DTA na alfândega aduana mais próxima, que tomará as medidas necessárias para que a operação TAI possa prosseguir. (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

administrativos o judiciales.

2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan ~~adopten~~ (ADU_ATT) por las infracciones aduaneras a que se refiere el párrafo anterior, las Aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda.

Artículo 20 - Cuando las autoridades aduaneras de un país hayan certificado el cumplimiento satisfactorio de la parte de la operación TAI que se ha desarrollado en su territorio, no podrán ya reclamar el pago de los gravámenes citados en el artículo 3 del presente Anexo, a menos que la certificación haya sido obtenida de manera irregular o fraudulenta o que haya habido violación de las disposiciones del presente Anexo.

Artículo 21
1. Si los precintos aduaneros se rompieran o si se destruyesen o se averiasen accidentalmente mercancías en el curso de una operación TAI, la persona que efectúa el transporte comunicará, en el más breve plazo, los hechos a la aduana más próxima. Las autoridades de esta aduana levantarán un acta de comprobación de accidente y tomarán las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación deberá adjuntarse a la declaración MIC/DTA. *[lo que podrá ser substituído por un proceso informático cuando esté disponible.]* (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

2. Si no es posible ponerse inmediatamente en contacto con una autoridad aduanera, el transportador deberá dirigirse a la autoridad policial más próxima. Esta levantará un acta de comprobación de accidente y la adjuntará a la declaración DTA al MIC/DTA. Este acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración DTA al MIC/DTA, en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. (ADU_ATT)

<p>3. Em caso de perigo iminente que torne necessária a descarga imediata de uma parte ou da totalidade da carga, a pessoa que efetua o transporte pode tomar, por sua própria iniciativa, quantas medidas estime oportunas.</p> <p>De forma consecutiva, seguir-se-á, conforme o caso, o procedimento indicado no parágrafo 1 ou no parágrafo 2 do presente artigo.</p>	<p>3. En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga inmediata de una parte o de la totalidad de la carga, la persona que efectúa el transporte puede tomar por propia iniciativa cuantas medidas estime oportunas.</p> <p>Consecutivamente, se seguirá, según el caso, el procedimiento indicado en el párrafo 1 o en el párrafo 2 del presente artículo.</p>
<p>CAPÍTULO XII - Asistencia administrativa mútua</p>	<p>CAPÍTULO XII - Asistencia mutua administrativa</p>
<p>Artigo 22</p> <p>1. A pedido, por escrito, das Autoridades Aduaneiras de um país que haja iniciado investigações em caso de infração ou suspeita de infração às disposições do presente Anexo, as Autoridades Aduaneiras de qualquer outro país comunicarão, tão pronto quanto possível:</p> <p>a) Qualquer informação de que disponham referente a declarações de trânsito aduaneiro internacional de mercadorias que tenham sido apresentadas ou aceitas em seu território e que se presumam falsas;</p> <p>b) Qualquer informação de que disponham e que permita comprovar a autenticidade de lacres que possam haver sido apostos em seu território.</p>	<p>Artículo 22</p> <p>1. A petición escrita de las autoridades aduaneras de un país que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de infracción a las disposiciones del presente Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible:</p> <p>a) Cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su territorio y que se presuman falsas;</p> <p>b) Cualquier información de que dispongan y que permita comprobar la autenticidad de precintos que puedan haber sido colocados en su territorio.</p>
<p>Artigo 23 - Quando as Autoridades Aduaneiras de um país constatarem imprecisões em uma declaração-DTA um MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY)ou qualquer outra irregularidade por ocasião de uma operação de transporte efetuada por força das disposições do presente Anexo, informarão de ofício, e tão logo possível, as autoridades aduaneiras dos demais países afetados, se considerarem que tais informações apresentam interesse para aquelas autoridades apresentarem interesse para aquelas autoridades.</p>	<p>Artículo 23 - Cuando las autoridades aduaneras de un país constaten inexactitudes en una declaración-DTA-un MIC/DTA (ADU_ATT) o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones del presente Anexo, lo comunicarán de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados, si estiman que estas informaciones presentan interés para dichas autoridades.</p>
<p>CAPÍTULO XIII - Disposições gerais</p>	<p>CAPÍTULO XIII - Disposiciones [generales] diversas (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p>
<p>Artigo 24 -</p>	<p>Artículo 24 -</p>

1. A pedido de pessoa que tenha o direito de dispor das mercadorias, as autoridades de una aduana distinta daquela designada na ~~deklaración-DIA~~ no MIC/DTA como aduana de destino, poderão encerrar esta operación, devendo a modificación na ~~deklaración-DIA~~ no MIC/DTA (AR, BR, CH, PY, PE y UY) ser manifestada pela autoridade aduanera que a autorizar. Esta poderá comunicar o fato tanto à aduana do ponto de fronteira de ingresso no país, como à de destino.

2. O disposto no parágrafo anterior será efetuado por um processo informatizado, quando disponível (GT2) (AR, BR, CH, PY, PE y UY).

1. A petición de la persona que tenga el derecho a disponer de las mercancías, la autoridad de una aduana distinta de la designada en la ~~deklaración-DIA~~ el MIC/DTA (ADU_ATT) como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la ~~deklaración-DIA~~ el MIC/DTA (ADU_ATT) 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.

[2. Lo dispuesto en el apartado anterior se efectuará por un proceso informático, cuando esté disponible.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

Artigo 25 - Os países poderão, para a realização do trecho da operação TAI que se desenvolva em seu território:

a) Fixar um prazo para que se complete a operação em seu território;

b) Exigir que as unidades de transporte sigam itinerários determinados.

Artículo 25 - Los países podrán, para la realización del tramo de una operación TAI que se desarrolla en su territorio:

a) Señalar un plazo para que se complete la operación en su territorio;

b) Exigir que las unidades de transporte sigan itinerarios determinados.

Artigo 26

1. Cada país designará as aduanas habilitadas a desempenhar as funções previstas no presente Anexo.

2. Os países deverão:

a) Reduzir ao mínimo o tempo necessário para o cumprimento das formalidades nos postos aduaneiros fronteiriços e estabelecer um procedimento separado e expedito para as mercadorias sujeitas à operação TAI;

b) Dar prioridade ao despacho das mercadorias perecíveis, animais vivos e outras mercadorias que requirerem imperativamente um transporte rápido, tais como as remessas urgentes ou de socorro por ocasião de catástrofes;

c) Facilitar, nos postos aduaneiros fronteiriços, a pedido do interessado, o cumprimento das formalidades aduanieras fora dos dias e horários normalmente previstos.

3. Os países cujos territórios sejam limitrofes deverão harmonizar os

Artículo 26

1. Cada país designará las aduanas habilitadas para ejercer las funciones previstas por el presente Anexo.

2. Los países deberán:

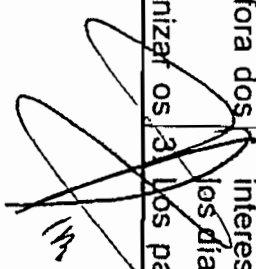
a) Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a la operación TAI;

b) Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requirieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes;

c) Facilitar en las aduanas de paso de frontera, a pedido del interesado, el cumplimiento de las formalidades aduaneras fuera de los días y horarios normalmente previstos.

3. Los países cuyos territorios sean limitrofes deberán armonizar los

5





<p>horarios de atendimento e as atribuições de todos os órgãos que atuam nos pontos de passagem de fronteira correspondentes.</p> <p>14. As autoridades aduaneras poderão adotar criterios de selectividade, baseados em conceitos de análise de risco com o objeto de serem aplicados aos controles aduaneros, sobre as operações que se realizem ao amparo do presente Acuerdo. (CT2)] (AR, BR, CH, PY, PE, UY) conforme parâmetros que poderão ser elaborados de maneira conjunta pelos países signatários involucrados na operación de TAI (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>5. "Las autoridades aduaneras igualmente podrán acordar la adopción o implementación de instrumentos que brinden los avances tecnológicos, sean estos entendidos como declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos, etc., y otros que pudieran surgir en el futuro en el devenir del desarrollo científico-tecnológico, los cuales serán considerados como controles aduaneros, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones del TAI como a brindar seguridad de la operación en sí. Aquellas operaciones del TAI efectuadas bajo el presente articulado estarán exentas del control preceptuado en el artículo anterior" (PY)</p>	<p>horarios de atención y las atribuciones de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera correspondientes.</p> <p>14. Las autoridades aduaneras podrán adoptar criterios de selectividad, basados en conceptos de análisis de riesgo, con el objeto de ser aplicados a los controles aduaneros, sobre las operaciones que se realicen al amparo del presente Acuerdo, (AR, BR, CH, PY, PE UY) conforme a perfiles que podrán ser elaborados de manera conjunta por los países signatarios involucrados en la operación de TAI.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)</p> <p>15 "Las autoridades aduaneras igualmente podrán acordar la adopción o implementación de instrumentos que brinden los avances tecnológicos, sean estos entendidos como declaraciones anticipadas, herramientas informáticas, precintos electrónicos, etc., y otros que pudieran surgir en el futuro en el devenir del desarrollo científico-tecnológico, los cuales serán considerados como controles aduaneros, tendientes a propiciar tanto la facilitación de las operaciones del TAI como a brindar seguridad de la operación en sí. Aquellas operaciones del TAI efectuadas bajo el presente articulado estarán exentas del control preceptuado en el numeral anterior"] (PY)</p>
<p>Artigo 27</p> <p>1. Pela execução e—desenvolvimento (BR) das formalidades aduaneras mencionadas no presente Anexo a intervenção dos funcionários aduaneros não dará lugar a qualquer outro pagamento senão o disposto no parágrafo seguinte.</p> <p>2. Os países permitirão, a pedido de qualquer pessoa interessada, o funcionamento dos postos aduaneros fronteiriços em dias, horas e locais fora daqueles estabelecidos normalmente. Em tal caso, o custo dos gastos realizados pelo atendimento excepcional poderá ser cobrado, inclusive a remuneração extraordinária dos funcionários conforme o disposto na legislação de cada país signatário (AR, BR, CH, PY, PE y UY)..</p>	<p>Artículo 27</p> <p>1. La intervención del personal de Aduanas en relación a las formalidades mencionadas en el presente Anexo, no dará lugar [a cobro pague] (AR, BR, CH, PY, PE, UY) alguno, a excepción de lo dispuesto en el apartado siguiente.</p> <p>2. Los Países permitirán, a pedido de cualquier persona interesada, el funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del [personal conforme lo dispuesto en la legislación de cada país signatario] (AR, BR, CH, PY, PE y UY).</p>
<p>Artigo 28 - Para a passagem das unidades de transporte sem carga pelos postos aduaneros fronteiriços, deverá ser apresentado um Manifesto Internacional de Carga (MIC) que se processará por meios</p>	<p>Artículo 28 - Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un MIC/DTA (ADU ATT) [que se procesará por medios informáticos,</p>

informatizados cuando disponibles

Artigo 29

-1- As disposições do presente Anexo estabelecem facilidades mínimas e não se opõem à aplicação de facilidades maiores que determinados países se hajam concedido ou se vierem a conceder, tanto por disposições unilaterais quanto em virtude de acordos bilaterais ou multilaterais, à condição que a concessão de facilidades maiores não comprometa o desenvolvimento das operações realizadas em cumprimento às normas deste Anexo.

2- As aduanas dos países signatários buscarão adotar dados e procedimentos harmonizados, como forma de possibilitar o intercâmbio de informações entre as administrações aduaneiras e facilitar os trâmites de controle do trânsito aduaneiro entre os países (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

3- As aduanas dos países signatários quando dispuserem de sistemas informatizados para o registro, processamento e controle de uma operação de TAI poderão acordar a integração dos processos através desses sistemas (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

CAPÍTULO XIV - Disposições finais

Artigo 30

1. A pedido de um ou mais dos países, se convocarão reuniões da Comissão estabelecida pelo artigo 16 do Acordo com a participação de técnicos aduaneiros das mesmas, com o objetivo de examinar as disposições do presente Anexo e propor a aplicação de medidas que assegurem a uniformidade dos procedimentos adotados por cada aduana para sua implementação.

2. Da mesma forma, a citada Comissão incentivará a utilização de transmissão eletrônica de dados para o intercâmbio de informações das aduanas dos países entre si e com outros fornecedores e usuários de informações sobre comércio internacional, a fim de lograr um melhor aproveitamento dos avanços tecnológicos nessa matéria, facilitar a aplicação dos procedimentos aduaneiros e estruturar a

cuando estén disponibles.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

Artículo 29 -

1. Las disposiciones del presente Anexo establecen facilidades mínimas y no se oponen a la aplicación de facilidades mayores que determinados países se hayan concedido o pudieren concederse, bien por disposiciones unilaterales o bien en virtud de acuerdos bilaterales o multilaterales, a condición de que la concesión de facilidades mayores no comprometa el desenvolvimiento de las operaciones efectuadas en aplicación del presente Anexo.

[2. Las Aduanas de los países signatarios procurarán adoptar datos y procedimientos armonizados a los efectos de posibilitar el intercambio de informaciones entre las administraciones aduaneras y facilitar los trámites de control del tránsito aduanero entre los países.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

[3. Las Aduanas de los Países Signatarios cuando dispongan de sistemas informáticos para el registro, procesamiento y control de una operación TAI, podrán acordar la integración de los procesos a través de tales sistemas.] (AR, BR, CH, PY, PE y UY)

CAPÍTULO XIV - Disposiciones finales

Artículo 30

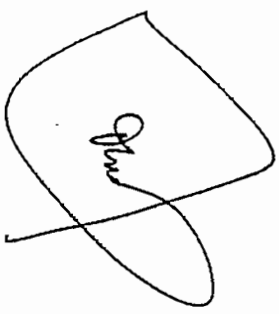
1. A petición de uno o más de los países se convocará a reuniones de la Comisión establecida por el artículo 16 del Acuerdo con la participación de expertos de aduana de los mismos, con el objeto de examinar las disposiciones del presente Anexo y proponer la aplicación de medidas que aseguren la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana para su puesta en práctica.

2. Asimismo, la citada Comisión procurará que se utilice la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esa materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la

cooperación entre aduanas dos países.

cooperación entre las aduanas de los países.

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



A



ANEXO V

ANEXO V

PROYECTO

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

Artículo 1°.- ÁMBITO

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

Artículo 2°.- INTEGRACIÓN

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

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

Artículo 3°.- ATRIBUCIONES DE LA COMISION

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

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

Artículo 4°.- REUNIONES DE LA COMISIÓN

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

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

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

En las reuniones de la Comisión participarán:

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

Artículo 5°.- AUTORIDADES DE LAS REUNIONES

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

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

El Relator General tendrá las siguientes funciones:

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

Artículo 6°.- SECRETARÍA DE LA COMISIÓN

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

La Secretaría de la Comisión tendrá las siguientes funciones:

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

Artículo 7°.- AGENDA DE LAS REUNIONES

La agenda de las reuniones de la Comisión se determinará con los temas pendientes de la reunión anterior y los propuestos por los países signatarios, enviados dentro de los noventa (90) días siguientes a la fecha de realización de esa reunión.

La agenda será remitida a los países signatarios por la Secretaría de la Comisión con al menos sesenta (60) días de antelación a la realización de cada reunión, conjuntamente con la convocatoria a la misma.

En las reuniones se tratarán los temas indicados en la agenda, salvo acuerdo en contrario de la Comisión.

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

Artículo 8°.- CONSTANCIA DEL CONTENIDO DE LAS REUNIONES

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

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

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

Artículo 9. ADOPCIÓN DE ACUERDOS

La Comisión aprobará Propuestas de modificación del articulado del Acuerdo y sus Anexos, a las que se asignará un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente. Ejemplo: 1(XIV)-1/12/2011. Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión acordará modificaciones a los Apéndices, mediante Resoluciones a las que también se les asignará un orden numérico correlativo, especificándose número de la reunión y la fecha de la firma del acta correspondiente.

Las Resoluciones de la Comisión se adoptarán por consenso de los países signatarios. Estas Resoluciones se aprobarán directamente por los países asistentes a la reunión y mediante nota dirigida a la Secretaría, por parte de los Organismos de Aplicación de aquellos países que no hubiesen asistido a la reunión en que se aprobaron.

Las Propuestas de modificación del articulado del Acuerdo y sus Anexos deberán ser formalizadas mediante Protocolo.

Artículo 10° CONSULTAS

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

Artículo 11° COMISIONES DE TRABAJO

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

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

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

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

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

Artículo 12° REFORMA DEL REGLAMENTO

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

