



SG/CAATT/IX-E/ACTA

12 de abril de 2005

3.24.52

NOVENA REUNIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ
ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE
TERRESTRE (CAATT)
30 y 31 de marzo de 2005
Cusco - Perú

ACTA

DE LA NOVENA REUNIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)

ACTA

DE LA IX REUNIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)

La IX Reunión Extraordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), se llevó a cabo durante los días 30 y 31 de marzo de 2005, en el Hotel Novotel, en la ciudad de Cusco, Perú.

I

INAUGURACIÓN

En el acto de inauguración, hizo uso de la palabra el doctor Patrick Allemant Florindez, Director General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, en su calidad de Presidente del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), quien presidió la reunión, dio la bienvenida a las delegaciones participantes y resaltó la importancia de los temas a tratarse en la reunión IX Reunión del CAATT.

El doctor Hernando Arciniegas Serna, Coordinador de la Secretaría General de la Comunidad Andina, saludó a las delegaciones participantes e informó que las delegaciones de Bolivia y del Ecuador se habían excusado de participar en la presente reunión por situaciones internas de sus países.

II

PARTICIPANTES

La reunión contó con la participación de las delegaciones de Colombia, Perú y Venezuela, ANDINATIC Andina y sus capítulos nacionales de Colombia, Perú y Venezuela, así como con representantes de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

La Lista de Participantes consta como **ANEXO A** de la presente Acta.

III

AGENDA DE TRABAJO

De conformidad con lo establecido en el artículo 19 de la Decisión 471 (Reglamento de la Comisión de la Comunidad Andina), se constató el quórum, sometiendo el Presidente a consideración de las autoridades participantes, la Agenda Tentativa, la que fue aprobada en la forma siguiente:

1. Estadísticas Andinas de Transporte Internacional por Carretera: Informe de Colombia sobre las Encuestas Piloto en Frontera y presentación de Venezuela de las observaciones del Instituto Nacional de Estadística acerca del Cuestionario para las Estadísticas diseñado por la Universidad Politécnica de Valencia..
2. Informe del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT, referido al Anteproyecto de Decisión modificatoria/sustitutoria de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera).

3. Revisión del Anteproyecto de norma comunitaria que regule el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (Segunda Disposición Transitoria de la Decisión 399). Informe de Colombia – Venezuela.
4. Problemática del Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, para incorporar sus resultados a la Propuesta de Política Común de Transporte por Carretera:
 - a) Informe de los Países Miembros sobre los Cuestionarios diligenciados; Consolidación de los Cuestionarios; y pronunciamiento de las autoridades y ANDINATIC Andina sobre las Encuestas para Usuarios.
 - b) Presentación de las autoridades y de ANDINATIC Andina de los elementos de juicio para elaborar los Términos de Referencia para el Diagnostico a efectos de lograr su financiamiento.
5. Revisión del cumplimiento por los Países Miembros de la Resolución 720, Registro Andino de Transportistas: Informe de la Secretaría General.
6. Varios

IV

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Punto 1

Estadísticas Andinas de Transporte Internacional por Carretera: Informe de Colombia-Ecuador sobre las Encuestas Piloto en Frontera y presentación de Venezuela de las observaciones del Instituto Nacional de Estadística acerca del Cuestionario para las Estadísticas diseñado por la Universidad Politécnica de Valencia.

El representante de Colombia realizó la presentación de los resultados de la Cuarta Mesa de Trabajo Binacional Colombo-Ecuatoriana sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, realizada en Tulcán los días 24 y 25 de febrero de 2005, que consta por escrito y constituye el **ANEXO B** de esta Acta.

Respecto a las Estadísticas Andinas de Transporte por Carretera, informó sobre los resultados de la Encuesta Piloto sobre Transporte Internacional de Carga en el Paso Fronterizo Tulcán-Ipiales (Cooperación de la Universidad Politécnica de Valencia); en el marco de la fase de evaluación de la operación de transporte de carga en el paso fronterizo de Rumichaca, mencionando las diferentes actividades efectuadas para lograr el objetivo planteado, en especial hizo hincapié en la valiosa labor desplegada por el Grupo Técnico Binacional, que ha permitido llegar a la última etapa del trabajo encomendado. Informó además que el equipo técnico estandarizó un formulario, el mismo que podría ser utilizado para realizar encuestas de este tipo, en los otros pasos de frontera de Países Miembros de la Comunidad Andina. La presentación de Colombia consta por escrito y constituye el **ANEXO C** del presente documento.

Por su parte, la delegación de Venezuela efectuó la presentación de las observaciones y recomendaciones del Instituto Nacional de Estadística acerca del Cuestionario para las Estadísticas de Transporte Internacional por Carretera, diseñada por la Universidad Politécnica de Valencia, la que constituye el **ANEXO D** de la presente Acta.

Ambas delegaciones concordaron en tener presente las posiciones presentadas, en la próxima Mesa de Trabajo Binacional Colombo-Venezolana sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.

Punto 2

Informe del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT, referido al Anteproyecto de Decisión modificatoria/sustitutoria de la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera).

La Secretaría General hizo una presentación y lectura del Informe de la XV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT, celebrado en la ciudad del Cusco los días 29 y 30 de marzo de 2005, el cual fue aprobado en su integridad por el CAATT y constituye el **ANEXO E** de esta Acta.

El informe contiene el Anteproyecto de Decisión modificatoria/sustitutoria de la Decisión 399, (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), el que después de un intercambio de ideas entre los participantes se acordó revisarlo al interior de sus países. Las delegaciones se comprometieron a realizar las coordinaciones que resulten necesarias con los diferentes actores del sector a los efectos de elaborar posiciones nacionales, de acuerdo con el siguiente cronograma:

- Remisión de comentarios y propuestas de los Países Miembros a la Secretaría General: **Hasta el 29 de abril de 2005.**
- Consolidación por la Secretaría General de los comentarios y propuestas recibidos y envío a los Países Miembros, vía correo electrónico, del documento consolidado del nuevo Anteproyecto: **Hasta el 09 de mayo de 2005.**
- Realización de la XVI Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT, para la formulación de la versión definitiva del Anteproyecto a ser sometido a la consideración del CAATT: **Los días 11 y 12 de mayo de 2005.**
- Realización de la X Reunión Extraordinaria del CAATT, para la revisión del documento resultante del mencionado Grupo de Trabajo: **El día 12 de mayo de 2005.**

Las autoridades participantes solicitaron a la Secretaría General, la organización de reuniones de trabajo con las autoridades competentes de Bolivia y Ecuador, en La Paz y Quito, para informar y analizar conjuntamente con sus delegaciones los resultados de esta reunión y que exhorte a dichos Países Miembros para que cumplan con el cronograma antes mencionado y participen en las mencionadas reuniones.

Las autoridades participantes tomaron debida nota para la definición de dicho cronograma, de la priorización en el corto plazo, efectuado por la Comisión de la Comunidad Andina, para contar con un Proyecto de Decisión que se adoptaría antes de la próxima Cumbre Presidencial, a celebrarse en el mes de junio.

Punto 3

Revisión del Anteproyecto de norma comunitaria que regule el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (Segunda Disposición Transitoria de la Decisión 399). Informe de Colombia – Venezuela.

Para desarrollar este punto de la Agenda, la delegación de Venezuela, realizó la presentación de los antecedentes y resultados de los trabajos del Grupo Ad-Hoc de

Mercancías Peligrosas liderado por Colombia y Venezuela y entregó a la Secretaría General y documento que contiene las consultas formuladas por el Grupo de Trabajo Ad-Hoc de Mercancías Peligrosas, respecto a determinadas dudas que han surgido durante el desarrollo de la tarea encomendada.

Adicionalmente, presentó un Cronograma de Trabajo a ser ejecutado por el Grupo Ad-Hoc, que fue aprobado por los participantes, que incluye la realización de dos reuniones técnicas de trabajo, en coordinación con la Secretaría General, una por parte de la delegación colombiana en el Ecuador y otra por parte de la delegación venezolana en Bolivia, atendiendo a que dichos Países Miembros no han formulado sus observaciones al Anteproyecto entregado en Valencia (Octubre 2004), así como para los efectos de analizar integralmente el tema y aclarar las eventuales dudas que tengan respecto al Anteproyecto de norma andina sobre el transporte de mercancías peligrosas, para facilitar a ambos países el cumplimiento del cronograma antes mencionado.

También puso a consideración de los participantes, un Anteproyecto de Resolución CAATT, a ser tratado una vez que se adopte la correspondiente Decisión, por el que se convierte al Grupo de Trabajo Ad-Hoc (Grupo Especial de Trabajo sobre Mercancías Peligrosas, conformado por recomendación de la VI Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT (23-24.FEB.2000), y aprobado por la III Reunión Extraordinaria del CAATT, Bogotá, 13-14.ABR.2000), en Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Mercancías Peligrosas del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT).

El Cronograma y el Anteproyecto de Resolución CAATT, conforman el **ANEXO F** de la presente Acta.

Punto 4

Problemática del Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, para incorporar sus resultados a la Propuesta de Política Común de Transporte por Carretera.

a) Informe de los Países Miembros sobre los Cuestionarios diligenciados; Consolidación de los Cuestionarios; y pronunciamiento de las autoridades y Andinatic Andina sobre las Encuestas para Usuarios.

En el desarrollo de este punto de la Agenda, la delegación de Venezuela informó y entregó a la Secretaría General los resultados de una de las dos empresas que faltaban, comprometiéndose de remitir antes de un mes la información de la empresa faltante. Por su parte la delegación de Colombia, se comprometió, en el mismo plazo, entregar la información de la única empresa colombiana.

Sin embargo, ningún País Miembro ha remitido a la Secretaría General, los resultados de las Encuestas para Usuarios, Perú informó que solicitó a la empresa Expreso Internacional Ormeño S.A, la aplicación de la encuesta oportunamente.

b) Presentación de las autoridades y de ANDINATIC Andina de los elementos de juicio para elaborar los Términos de Referencia para el Diagnostico a efectos de lograr su financiamiento.

Respecto a este punto, se reiteró a las autoridades nacionales competentes de transporte terrestre y ANDINATIC Andina, la remisión a la Secretaría General, sus propuestas de elementos de juicio necesarios para elaborar los respectivos Términos de Referencia, para identificar los alcances del Estudio y para realizar las gestiones de financiamiento.

Colombia y Venezuela se comprometieron a elaborar y presentar ante la Secretaría General un proyecto de los Términos de Referencia del Diagnóstico y Plan de Acción, para el 15 de abril del año en curso, el que servirá de base para que el Perú, Andinatic Andina y la Secretaría General preparen el proyecto definitivo de los Términos de Referencia, que servirá para gestionar la cooperación técnica que se requiera.

Finalmente, ANDINATIC Andina informó de las gestiones que ha iniciado con la representación de la CAF en Lima, con conocimiento de la Secretaría General.

Punto 5

Revisión del cumplimiento por los Países Miembros de la Resolución 720, respecto al Registro Andino de Transportistas: Informe de la Secretaría General.

En desarrollo de este punto de la Agenda aprobada, la Secretaría General informó sobre el Estado de Situación de la información referente al Registro Andino de Transportistas Autorizados, Vehículos Habilitados y Unidades de Carga, haciendo notar la información cursada por la Secretaría General a las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros, para el cumplimiento de la Resolución 720, precisando que Perú ha cumplido con enviar la información conforme a lo dispuesto.

Al respecto, la delegación de Venezuela hizo entrega a la Secretaría General, de un archivo magnético conteniendo la información correspondiente, para su debida atención, previo el análisis de la dependencia técnica de ese organismo comunitario.

Por su parte, Colombia se comprometió a presentar la información que le correspondía, consignando las observaciones que ha formulado la Secretaría General, a finales del mes de mayo del año en curso, pues había tenido la necesidad de contratar los servicios de terceros, para lograr en definitiva la elaboración de la misma y su remisión a la Secretaría General.

Punto 6.- Varios

Política de Transporte de Colombia

El delegado de Colombia, efectuó la presentación de la política de transporte que se viene elaborando en su país, que forma parte de este documento como **ANEXO G**, el mismo que se permitía compartir con las autoridades asistentes.

Normas Técnicas Colombianas (NTC) para la gestión del transporte terrestre de carga

El delegado de COLFECAR y ANDINATIC-Capítulo Colombia, realizó una presentación sobre el proceso de normalización en la serie NTC 5500 1-2-3, para la gestión del transporte terrestre de carga, por ser un elemento fundamental en la estrategia integral de seguridad para el transporte automotor de carga, que tiene como objetivo fundamental profesionalizar el sector de servicios de transporte y para los Lineamientos de Política, razones por las cuales lo compartía con las autoridades presentes, para su revisión como modelo y posible adopción como normas comunitarias andinas. La presentación forma parte de esta Acta como **ANEXO H**,

Con relación a los dos anteriores puntos, las delegaciones gubernamentales y del sector privado asistentes, agradecieron y felicitaron a Colombia, por los importantes aportes ofrecidos y acordaron organizar un evento en el que cada País Miembro presente su política nacional vigente o en elaboración y su relación con la política comunitaria lo que permitirá a la Secretaría General recoger nuevos elementos de

juicio, para la formulación de la Política Común de Transporte por Carretera, que debe mantener la debida concordancia con las políticas nacionales.

Póliza Andina – SOAT Andino

La delegación del Perú propuso que se estudie la factibilidad de crear el SOAT Andino, en sustitución de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera y el Anexo que ampara Accidentes Corporales para los Tripulantes Terrestres, aprobada por Decisión 290, atendiendo a los problemas que suscita su aplicación, por la falta de claridad en su contenido, extraterritorialidad, naturaleza, cobertura, costo y dificultades para su aplicación; revisión que se había detenido por diversas circunstancias.

El delegado de ANDINATIC-Capítulo Colombia, coincidió con esa petición, por las razones a que se refiere el documento que forma parte de esta Acta como **ANEXO I**, que incluye propuestas sobre Normas Técnicas Colombianas de Transporte NTC 5500 y sobre creación de reglas comerciales para el transporte internacional terrestre.

Los asistentes concordaron con esa petición, acordándose la necesidad de que las autoridades intercambien la legislación nacional sobre el SOAT vigente en cada país y que el Grupo de Trabajo Ad-Hoc liderado por Venezuela retome el tratamiento tema, País Miembro que se comprometió a realizar las consultas pertinentes con la Superintendencia de Seguros para retomar el tema.

Proyecto de norma comunitaria sobre encomiendas y paquetes postales

La delegación del Perú propuso que en la Agenda de la próxima reunión del CAATT, se incluya el tema sobre la norma comunitaria que regule el servicio complementario de transporte de encomiendas y paquetes postales, en los vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros por carretera; pedido que fue aceptado por las autoridades asistentes.

En fe de lo cual, los participantes aprobaron y suscribieron la presente Acta, en la ciudad de Cusco-Perú, a los treinta días del mes de marzo de 2005.

PRESIDENTE

COLOMBIA

PERU

VENEZUELA

SECRETARIA GENERAL

ANDINATIC ANDINA

ANEXO A
LISTA DE PARTICIPANTES

PERU

Patrick Allemant Florindez

Director General de Circulación Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: (5411) 4339544
Facsímil: (5411) 4335698
E-mail: pallemant@mtc.gob.pe

Jesús José Tapia Tarrillo

Director de Registro y Autorizaciones
Dirección General de Circulación Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: 4334375 / 5432609
Facsímil: 4335515
E-mail: jtapia@mtc.gob.pe

Nelly Nuñez Sánchez

Directora de Normatividad
Dirección General de Circulación Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: 4334375 / 5432609
Facsímil: 4335515
E-mail: nnunez@mtc.gob.pe

Julián Gamero Alania

Director de Asuntos Técnicos y Bilaterales
Ministerio de Industria y Comercio Exterior
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: 5136100 - 8021
Facsímil:
E-mail: jgamero@mincetur.gob.pe

Jaime Núñez Alvarez

Director Regional de Transportes y Comunicaciones del
Gobierno Regional del Cusco
Urb. Mariscal Gamarra Bloque A-10 Dpto 302-Cusco
Teléfono: 244476, 9699989
Facsímil: 226131 E-mail: janval@hotmail.com

Ernesto Montufar Bejar

Director de Circulación Terrestre del
Gobierno Regional del Cusco
Av. Sacsayhuaman I-8 Urb. Manuel Prado
Teléfono: 224975

Jaime Noriega Esqueros

Sub Director de Transportes de Pasajeros y Carga de la
Dirección de Circulación Terrestre del Cusco
Urb. TT10-Z-1-25
Teléfono: 224975 anexo 109, 9620432

COLOMBIA

Jorge Enrique Pedraza Buitrago

Director de Transporte y Tránsito
Ministerio de Transporte
Dirección: Av. El Dorado CAN - Edif. Ministerio de Transporte, Bogotá
Teléfono: (571) 324-0800 ext. 1543
Facsimil: (571) 324-0800 ext. 1522
E-mail: jpedraza@mintransporte.gov.co

VENEZUELA

Francisco Javier Centeno

Presidente
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección: Av. Francisco de Miranda Torre INTT - Caracas
Teléfono: (0212)2381450
Facsimil: (0212)2321774

Marisela Del Valle Rodríguez Peinado

Jefe de la División de Transporte Internacional
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección: Parque Central, piso 40, Torre Este Av. Lecuna - Caracas
Teléfono: (58212) 2386795
Facsimil: (58212) 2398253

Yorman José Mari Peraza

Analista de Transporte (Miembro Grupo Ad-hoc Mercancías peligrosas)
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección: Av. Fco. J. Yáñez Qta. Coromoto Apto. N°1, San Bernardino, CCS
Teléfono: (58212) 2386795
Facsimil: (58212) 2386795
E-mail: yormanperaza@cantv.net

<http://www.matpelytransporte.com.ve> (dirección para consulta de
información sobre Mercancías Peligrosas)

Yolanda Elena Canelón Villamediana

Urbanista Jefe Dirección de Planificación de Transporte Terrestre

Ministerio de Infraestructura -MINFRA

Dirección: Edificio CEPE - Centro Empresarial del Este, Av. Francisco Miranda
Caracas

Teléfono: (0212) 2031378

Facsimil: (0212) 2031379

E-mail: ycanelón@infraestructura.gov.ve

ANDINATIC ANDINA

Andinatic - Capítulo Colombia

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Vicepresidente de COLFECAR

Presidente Andinatic-Capítulo Colombia

Teléfono: 3440077

Facsimil: 2685167

E-mail: juancarlos@colfecar.org

Andinatic – Capítulo Perú

Rodil Hildebrando Angulo García

ANDINATIC – Capítulo Perú

Asesor

Expreso Internacional Ormeño S.A.

Dirección: San Lucas 329, Urb. Palao – Lima 31

Teléfono: (51-1) 4721710

Facsimil: (51-1) 4705474

E-mail: bcastillo@grupo-ormeno.com

Antonio Oscar Vásquez – Solis Martín

ANDINATIC – Capítulo Perú

Asesor Legal

Expreso Internacional Ormeño S.A.

Dirección: San Lucas 329, Urb. Palao – Lima 31

Teléfono: (51-1) 4721710

Facsimil: (51-1) 4705474

E-mail: bcastillo@grupo-ormeno.com

Felipe Díaz Marín

Asesor Sector Carga

ANDINATIC – Capítulo Perú

Dirección: Jr. Pablo Bermúdez 214-oficina 201

Teléfono: 533-4338, 96535854

Facsimil:

E-mail:

Víctor Salas Bartra

EMPRESA REITRANS PERU BOL S.R.L

Dirección: Jr. Camaná 280 oficina 607

Teléfono: 428-3851

Facsimil: 428-9165

Andinatic – Capítulo Venezuela

Yuván Rosales Contreras

Director ANDINATIC Venezuela

Teléfono: 0058270276 3439182

Facsimil: 0058270276 3439182

SECTOR PRIVADO

Luis Alberto Huamán Guerra

Presidente del Consejo Directivo de la Asociación Nacional de Empresas de Transporte de Combustibles Líquidos Derivados de los Hidrocarburos del Perú (ANETCOPERU)

Teléfono: 427 7360 426 2244

Facsimil: 054-444258

E-mail: anetco_peru1@hotmail.com

Edwin Ticlavilca Herrera

TRANSPORTES ZACARIAS TICLAVILCA CORREA EIRL

Teléfono: 054-444330

Facsimil: 054-444258

Dirección Vía de Evitamiento Km. 6 Cerro Colorado-Arequipa

Giovanni Vignatti Linares

UNT- FILIAL CUSCO

Dirección: Urb. Larapa DG-7, Cusco

Teléfono: 272357 , 9757363

Tito Yjosrrena Jara

Presidente A.T.C. CUSCO

Dirección: Urb. Larapa DG-67, Cusco

Teléfono: 255-467, 97446196

Daniel Castro Jimenez

TRANSPORTISTA INDEPENDIENTE CUSCO

Dirección: Urb. Larapa B4, B5-17, Cusco

Teléfono: 3239080, 236097

Juan Loaiza Zárate

TRANSPORTISTA INDEPENDIENTE CUSCO

Dirección: Tres Cruces de Oro

Teléfono: 237893

SECRETARÍA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Hernando Arciniegas Serna

Coordinador

Dirección: Paseo de la República 3895. Lima 27

Teléfono: (51-1) 411-1400 Anexo 1410

Facsimil: (51-1) 221-3329

E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Lima 27 – Perú

Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente de Proyectos.

Dirección: Paseo de la República 3895. Lima 27

Teléfono: (51-1) 411-1454

Facsimil: (51-1) 221-3329

E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

Julio García Cobos

Consultor

Dirección: Don Pedro II, 4º Izq., 28005, Madrid, España

Teléfono: (34) 616457766

E-mail: julio.garcia.cobos@telefonica.net

ANEXO B

RESUMEN CONSOLIDADO DE NECESIDADES, ACCIONES Y COMPROMISOS A SEGUIR				
No.	NECESIDAD	ACCIONES A SEGUIR	AUTORIDADES RESPONSABLES	PLAZOS
1	Aplicación efectiva de la normatividad y los principios fundamentales del transporte internacional.	1,1 Revisión de los aspectos que dificultan el cumplimiento de la normatividad vigente de acuerdo a las condiciones actuales para la correcta operación del transporte. 1,2 Diseño del Programa de Capacitación que contemple: conceptualización, fundamentación y conocimiento de la normatividad, su alcance y aplicación. 1,3 Identificación, seguimiento y solución de aquellos aspectos operativos no contemplados en las normas vigentes	Dir.Territorial Nariño - Ministerio de Transporte. (CO); Director Técnico CNTTT (EC) y la actividad privada	60 días. Viernes 11 de marzo la primera reunión.
2	Formular y fomentar un modelo de gestión empresarial hacia la competitividad del transporte internacional de carga por carretera como elemento de la cadena logística	2,1 Evaluación de los esquemas de gestión empresarial de empresas transportadoras actuales. 2,2 Presentación de una propuesta de modelo de gestión orientado a promover la competitividad de transporte internacional de carga. 2,3 Formular y poner en marcha modelos piloto de gestión empresarial con la participación de empresas de transporte de Colombia y Ecuador.	Por los 3 temas: Ministerio de Comercio Industria de Colombia (Lider) - Ministerio de transporte CO y Ministerio de RR.EE.y Sector Privado (empresas y propietarios de equipo). Por los 3 temas: El Ministerio de Comercio de Ecuador (Lider) - CNTTT del Ecuador y Ministerio de RR.EE.y Sector Privado (empresas y propietarios de equipo).	90 días. Dentro de 15 días la primera reunión
3	Facilitar la fluidez vehicular	3,1 Proyectos viales (Variante de Ipiales- Puertos Secos - Zonas Primarias Aduaneras) Además del aporte de las demás actividades y tareas relacionadas con la facilitación de la operación. 3,2 Estudio Técnico: Objetivo es demostrar el % de utilización del puente. (Se requiere puente adicional o ampliación del puente?)	Ministerio de Transporte Regional Nariño – INVIAS de Colombia. (presentación informe del proyecto variante Ipiales) DIAN Habitación zona primaria de control aduanero (Ipiales) Alcaldía Ipiales – informe sobre proyecto puerto seco INVIAS por CO y el Ministerio de Obras Públicas de EC; y Ministerios de Comercio de ambos países.	15 Días Calendario 6 meses Pendiente 4 meses. Con 2 reuniones regionales bimensuales dentro de los 4 meses para analizar el avance del estudio.
4	Armonización de procedimientos de control en frontera.	4,1 Homologar las legislaciones y procedimientos de ambos países . 4,2 Contar con una base de datos actualizados y compartidos por las autoridades de los dos países, para lo que se requiere:	Ministerio de Transporte CO y CNTTT en coordinación con otros organismos de sus países y el IRSA, etc. Aduanas de ambos países.	60 días. 60 Días

No.	NECESIDAD	ACCIONES A SEGUIR		AUTORIDADES RESPONSABLES	PLAZOS
5	Determinar reglas claras en las relaciones comerciales entre los integrantes de la cadena productiva de transporte internacional	4.2.1	Levantamiento de procesos		
		4.2.2	Diseño de Plan Operativo de Zonas primarias de yuxtapuestas		
		4.2.3	Puesta en funcionamiento de un plan piloto de control aduanero unificado.		
		4,3	Fijar de manera concertada una metodología de desarrollo que permita mediante pasos secuenciales obtener los procedimientos de infraestructura y recursos humanos, técnicos y financieros que permitan un sistema armonizado de control y seguimiento. Generar Reglamento Técnico de Control unificado en base a la propuesta	CNITT de ECU y MT de CO.	60 días
		4,4	Evaluación de una base de datos integrada entre CO y ECU, o enlaces entre las plataformas electrónicas de los organismos.		
6	Proponer soluciones de tipo socioeconómico a los pobladores de la zona fronteriza vinculadas a las actividades de transporte	4,5	Crear una página WEB en ambos países para brindar información sobre los avances de los acuerdos de las mesas binacionales de trabajo, con canales de sugerencias y recomendaciones, etc.	CNITT de Ecuador	45 días
		5,1	Independizar el manejo del transporte internacional del transporte de las zonas de frontera. (Definir qué es fronterizo y qué no?)	Cancillerías de Ambos Países con las respectivas entidades de Transporte.(CNITT de ECU y Ministerio de Transporte de CO.)	15 días. Y una reunión binacional en 2 meses.
		5,2	Fijar y armonizar políticas y convenios de transporte conjuntos para el transporte internacional y fronterizo.		
		5.2.1	Revisión del Acuerdo Internacional Fronterizo, que se lo considera desactualizado.		
		6,1	Buscar unificación de estructuras empresariales de transporte de los dos países	CNITT -ECU y Ministerio de Transporte CO.	60 días
6	Proponer soluciones de tipo socioeconómico a los pobladores de la zona fronteriza vinculadas a las actividades de transporte	6.1.1	Modelos empresariales de estructuras o Alianzas Estratégicas que puedan tener el carácter de internacionales.	Cancillerías de Ambos Países con las respectivas entidades de Transporte.(CNITT de ECU y Ministerio de Transporte de CO.)	60 días
		6.1.2	Búsqueda de alternativas laborales y económicas para aquellos actores involucrados en la dinámica del Traslado.		

**RESUMEN CONSOLIDADO DE LA MESA DE TRABAJO DE ADUANAS
COLOMBIA - ECUADOR**

No.	ASPECTO	PROPUESTA	ACCIONES REALIZADAS	AUTORIDADES RESPONSABLES	PLAZOS
1	EN EL ASPECTO DE CAPACITACIÓN EN LA MATERIA DE NORMATIVIDAD ANDINA DADO EL INCUMPLIMIENTO DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE.	QUE SE EFECTUEN CAPACITACIONES EN CUANTO A LA NORMATIVIDAD ANDINA Y OTROS TEMAS IMPORTANTES QUE DEBEN CONOCER LOS OCES	IDENTIFICAR LAS NECESIDADES DE CAPACITACIÓN , EN RELACION A LA NORMATIVIDAD, DE LOS ACTORES SOCIALES INVOLUCRADOS	DIAN - CAE, ICA - CESA, DAS - DNM, Ministerio de Transporte CO y CNTTT ECU.	- 8 días para que c/ entidad, vía email, haga llegar sus propuestas.
2	EN LO QUE TIENE QUE VER CON EL TRANSPORTE TRANSFRONTERIZO	AUTOMATIZACIÓN DE LAS ADUANAS PARA CONTROL ELECTRONICO DE LOS VEHICULOS	IMPLEMENTACIÓN DE OPCIONES INFORMATICAS QUE PERMITEN EL CONTROL ELECTRONICO DE LOS VEHICULOS EN EL CASO DE COLOMBIA SE IMPLEMENTÓ A TRAVÉS DEL "SIGA" QUE SE PUSO EN EJECUCION EL 15 DE JUNIO. EN ECUADOR SE ENCUENTRA EN LA FASE DE ESTUDIO Y ENSAYO, PARA POSTERIORMENTE PASAR A LA IMPLEMENTACION EN EL "SICE". Reuniones de trabajo con la CAE.	CNTRTT y CAE	15 días para primera reunión
3	EN LO QUE RESPECTA A CONTAR CON BASES DE DATOS ACTUALIZADAS Y COMPARTIDAS POR LAS ADUANAS DE AMBOS PAISES.	QUE LAS AUTORIDADES DE ADUANAS DE LOS DOS PAISES TOMEN ACCIONES CONCRETAS A FIN DE LOGRAR LA INTERCONEXION VIA INFORMATICA.	SE HAN REALIZADO YA CONTACTOS INFORMALES ENTRE FUNCIONARIOS DE LAS ADMINISTRACIONES CENTRALES PARA TRATAR SOBRE LA INTERCONEXIÓN EXISTE LA VOLUNTAD INSTITUCIONAL DE LA CAE Y LA DIAN PARA ALCANZAR ESTE OBJETIVO SE ESTA CORDINANDO LA PRIMERA REUNIÓN OFICIAL ENTRE LOS TECNICOS Y ESPECIALISTAS PARA TRATAR FORMALMENTE EL TEMA Y DISEÑAR UN PLAN DE TRABAJO QUE PERMITA LA CONSECUCIÓN DEL OBJETIVO. Gestión del MT de CO, ante la DIAN, para agilizar la evaluación de la información remitida del nivel regional, y la visita técnica de las plataformas de tecnología y bases de datos.	Ministerio de Transporte CO y DIAN.	Carta del MT a la DIAN en plazo de 8 días.

No.	ASPECTO	PROPUESTA	ACCIONES REALIZADAS	AUTORIDADES RESPONSABLES	PLAZOS
4	EN LO QUE SE RELACIONA A LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA Y TÉCNICA PARA RECONOCIMIENTO DE MERCANCÍAS	GESTIONAR ANTE LOS GOBIERNOS CENTRALES O PRIVADA LA DOTACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA NECESARIA QUE PERMITA EJERCER EL CONTROL ADUANERO DE LAS MERCANCÍAS QUE SE DESTINAN A LAS EXPORTACIONES	LAS DOS ADMINISTRACIONES TIENEN PROYECOS ORIENTADOS A INCREMENTAR SU INFRAESTRUCTURA PARA EJERCER UN MEJOR CONTROL ADUANERO DE LAS MERCANCÍAS QUE SE DESTINAN A LAS EXPORTACIONES EN EL CASO DE COLOMBIA A TRAVÉS DE LA EMPRESA PRIVADA SE ESTÁ GESTIONANDO LA TRAMITOLOGÍA LEGAL PARA LOGRAR LA AUTORIZACIÓN DE FUNCIONAMIENTO DE UN "DEPOSITO HABILITADO DE EXPORTACIONES"	DIAN CNTRT y CAE	6 meses 15 días para primera reunión
			EN ECUADOR A TRAVÉS DEL C.E.E SE ESTÁ REALIZANDO LOS DISEÑOS Y PLANOS PARA REHABILITAR LAS BODEGAS DE ADUANA EN EL CAPULI. La labor a fortalecer es la ejecución física del proyecto e interconexión con la DIAN.		

ANEXO C

PRESENTACION

**EVALUACION DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN EL
PASO FRONTERIZO DE RUMICHACA ENTRE LAS REPUBLICAS DE COLOMBIA Y
ECUADOR**

(SOLICITAR ARCHIVO A DOCUMENTACION Y PUBLICACIONES)

ANEXO D



INE/2005 384

Caracas; 21 de marzo de 2005

Dra. Marisela Rodríguez

Gerencia de Planificación del Transporte Internacional
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT)

Tengo el agrado de dirigirme a usted para informarle del análisis al documento "Sistema de Información Estadística en el sector del Transporte Internacional por Carretera,"-presentado por el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina, y que será elevado a consideración en el Comité Andino, en reunión que será realizada el 29 de este mes, una vez oída la opinión del Subcomité de Estadísticas de Transporte Terrestre.

En tal sentido, queremos participarle que motivado por las restricciones de tiempo y la carencia de una contraparte con quien intercambiar nuestras ideas sobre el contenido del documento, nos limitamos a consignar las siguientes observaciones técnicas realizadas por el Lic. Roberto Martínez del Ministerio de Infraestructura.

1.- Se menciona un cálculo para el tamaño de muestra de acuerdo al promedio diario de tránsito cuando debería hacerse en función de la definición de la población objetivo. La población objetivo puede describirse como un proceso estocástico diferente de aquellos académicos, (*Poisson* y *Winner*) que es estacionario y con distribuciones conocidas. Aún así, este concepto es aplicable al estudio en referencia pues los PDT pueden servir para aproximarse al tamaño de la población.

2.- Se debe decidir cuál es el parámetro que se desea estimar, de modo que el cálculo del tamaño de la muestra se haga en función de él. Es preferible tomar el que exija un mayor tamaño de muestra para asegurar la confiabilidad y el máximo error admisible para el resto de los parámetros a estimar.

3.- La fórmula presentada para el cálculo del tamaño de muestra con base en la proporción que podría tener una distribución de Bernoulli, binomial o multinomial, lleva implícita la convergencia a la normalidad y un factor de corrección para poblaciones finitas que parecen adecuados para los PDT; sin embargo, el método del pivote no conduce a esa expresión por lo cual tenemos reservas. En ella se muestra una significación de $\alpha/2$ para una proporción P , lo cual corresponde a una hipótesis



de dos colas e implica que la estimación debe hacerse suponiendo que la muestra sea sensible a esa proporción y no a una menor, por lo que la hipótesis es necesariamente de una cola.

4.- En relación con la clasificación de mercancías peligrosas, debería adoptarse el Código International Management Dangerous Goods (IMDG), mediante el cual se clasifica cada producto en una de diez categorías e incluir una categoría para aquellas mercancías seguras. Esta clasificación debe contener un campo extra en las características de la mercancía.

5.- Se toma como marco de muestreo a los vehículos cuyo peso sin carga sea mayor de 3.5 toneladas y que cargados excedan las 6 toneladas. Esto significa que se deben descartar los camiones Ford 350 los cuales representan una alta proporción del parque automotor.

6.- El marco muestral suele ser una lista de donde se seleccionan los sujetos que caen en la muestra; en este caso, tales sujetos son los viajes ya sea del medio, del pasajero o de la carga. Dada la naturaleza de la población no es posible tener un marco muestral compatible, sin embargo, el Directorio de Empresas de Transporte y el Registro de Vehículos o Conductores podría utilizarse como tal.

7.- Al inicio de la encuesta se muestra un conjunto de variables bajo la denominación DATOS GENERALES, que están referidos al viaje, de modo que el título debería modificarse para indicar de qué se trata. (Pág. 1 Encuesta).

8.- Los datos referidos al vehículo no aportan la información técnica necesaria para el análisis del transporte; la misma debería incluir la capacidad de carga, en volumen o peso, y el de carga cisternas, tolvas, cavas y otros. (Página 6).

9.- En el caso de los vehículos de pasajeros, deberían de incluirse el número de asientos, la velocidad máxima del diseño, la potencia del motor en *Horse Powers*, la longitud, el ancho y el alto del mismo.

10.- Se define operación de transporte el acto de trasladar una mercancía entre un origen y un destino. Esta definición equivale a la de "carga" como unidad estadística y es muy útil en el caso de que en un mismo vehículo se transporten dos o más mercancías que tengan distintos orígenes o destinos.

ASH



11.- En la página 16 "Encuesta de Pasajeros", el número de pasajeros transportados no es un dato del vehículo sino del viaje.

12.- En la página 2, el trasbordo no es una característica del vehículo sino de la carga.

13.- En el cuestionario de la encuesta aparece el "volumen de ocupación", que es un indicador y no una variable; se calcula como el cociente entre volumen de carga transportada y la capacidad de carga del vehículo.

14.- En la página 6, la habilitación internacional al vehículo tiene sentido en una región sin convenios de integración; pero una vez constituida la CAN todo vehículo de un país miembro debería poder cruzar la frontera sin ninguna clase de permiso. No ocurre así con la carga que debería solicitar permisos por diversas razones, como cuarentenas, mercancías ilegales etcétera. Esto implica que la habilitación o el permiso debería ser un dato de la carga y no del vehículo.

15.- En la página 16, los países de origen y destino del vehículo son datos del viaje y no del vehículo.

16.- En la página 21 se toma el número de vehículos en la vía "Aforo", para calcular el tamaño de muestra; debe tenerse presente que si la población objetivo es un proceso estocástico, entonces la selección de una fracción de tiempo implica una cota para el tamaño de muestra. No es posible tomar la muestra de otro modo, pero el cálculo del tamaño muestral debe hacerse considerando un ciclo completo en el tiempo.

17.- Lo que permite aseverar que la muestra es representativa es la aleatoriedad en la selección de las unidades de muestreo. Si se le da a cada Unidad de Estadística la misma oportunidad de aparecer en la muestra esto traerá como consecuencia que de acuerdo a la Ley de los Grandes Números cada valor saldrá en la muestra en las mismas proporciones en la que se encuentran en la población. El tamaño muestral deberá ser calculado en función de la variabilidad y del tamaño de la población, se debe tener presente que cada pregunta del cuestionario equivale a una variable en el Sistema la cual posee una distribución y un conjunto de parámetros. El parámetro escogido como referencia para determinar el tamaño de muestra debe ser tal que asegure para los restantes parámetros de las distintas variables en el Sistema un error menor que el suyo.

apm



18.- Supongamos el conjunto de viajes realizados en un período equivalente a un ciclo, denotemos a este por N , consideremos a las variables Origen y Tipo de Carga, estas dos variables podrían combinarse en una Tabla de Doble Entrada con i Orígenes y j Tipos de Carga de modo que se tendrían ixj celdas cada una con una proporción Π_{ij} .

Tomemos como parámetro a estimar en una celda la proporción más pequeña que tenga importancia para nuestros análisis.

Fijemos un máximo error admisible para P en una celda $|P - \Pi| \leq \varepsilon$, supongamos que cada viaje es una variable de Bernoulli con proporción Π la varianza es $\Pi(1 - \Pi)$, estos valores nos dan suficientes elementos para calcular el tamaño de muestra para una población de tamaño N cuya distribución sería Binomial pero debido a que N excede los valores en las Tablas se puede aproximar mediante una Normal con la debida corrección para poblaciones finitas. Una vez calculado el tamaño de muestra n se puede afijar en los pasos de frontera en función al tráfico de un ciclo de cada uno, es decir proporcional al tamaño. La recolección debería hacerse mediante un muestreo sistemático con arranque aleatorio en horario completo e ininterrumpidamente hasta completar el ciclo. Las estratificaciones a posteriori permitirían aumentar la precisión de las estimaciones.

Sin más a que hacer referencia, se despide de Ud.

Atentamente;


Gerente General de Estadísticas Económicas


ASH/CV/ct
21/03/05

ANEXO E

INFORME

DE LA DECIMOQUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO PERMANENTE SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)

La XV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT, fue convocada por la Secretaría General de la Comunidad Andina y se llevó a cabo el día 29 de marzo de 2004, en el Hotel Novotel en la ciudad de Cuzco-Perú.

La reunión fue presidida por el doctor Patrick Allemant Florindez, Director General de Circulación Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, quien dio la bienvenida a los participantes y formuló votos para que la misma logre los resultados esperados.

La reunión contó con la participación de los representantes de las autoridades nacionales competentes de transporte terrestre de Colombia, Perú y Venezuela, así como representantes de Andinatic Andina y sus capítulos nacionales de Colombia, Perú y Venezuela, contando con el apoyo y asesoramiento de los funcionarios de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

La lista de participantes consta como **ANEXO 1** del presente Informe.

El único punto de Agenda, lo constituyó el análisis del Anteproyecto de Decisión modificatoria/sustitutoria de la Decisión 399, (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), en adelante denominado como “**Anteproyecto de Decisión**”.

El Grupo acordó como metodología, la revisión del mencionado Anteproyecto de Decisión, presentado por la Secretaría General como Documento de Trabajo, analizando las propuestas de modificación conforme al orden de su articulado al que se fue agregando las propuestas sugeridas por los representantes del sector público y del sector privado.

En el presente Informe, se destacan los temas sustantivos del Anteproyecto de Decisión, que implican una modificación sustantiva de las disposiciones contenidas en dicha norma comunitaria.

Se preciso que el Anteproyecto de Decisión, debe contener propuestas de disposiciones que permitan precisar, mejorar, actualizar y simplificar la redacción de las normas contenidas en la Decisión 399, así como las modificaciones que permitan simplificar los requisitos documentales y la facilitación de la tramitología;

teniendo en cuenta la experiencia acumulada en la aplicación práctica de la norma comunitaria, por parte de las autoridades nacionales competentes de transporte terrestre y de la actividad privada.

Al respecto, los participantes concordaron en armonizar, en lo posible, la documentación del transporte internacional, con lo establecido en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de los Países del Cono Sur; comprometiéndose a considerar esta situación en los planteamientos que formulen, al revisar el Anteproyecto de Decisión en análisis.

La Secretaría General mencionó que resultaba conveniente destacar que la sustitución de la Decisión 399, se hará eminente, en la medida que se apruebe la sustitución de la Decisión 477 (Tránsito Aduanero Internacional) por una nueva norma comunitaria sobre Tránsito Aduanero Comunitario, así como con la expedición de una nueva Decisión aprobatoria del DUA (Documento Único Aduanero), pues conlleva la modificación de varios de sus numerales.

Principios

Para la revisión de los principios fundamentales señalados en el vigente artículo 3° de la Decisión 399, la Secretaría General realizó la presentación del documento “Principios Generales Recogidos en las Normas Vigentes sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera-Coincidencias y Divergencias”, el cual forma parte del presente Informe como **ANEXO 2**. En dicho documento se compara los principios de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida, contenidos en la Decisión 399, con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de los Países del Cono Sur y la Resolución 24 aprobada en la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur (Montevideo, 08.NOV.96); formulándose algunas observaciones y recomendaciones.

Complementariamente, el Presidente invitó al Consultor de la Secretaría General, doctor Julio García Cobos, para presentar el tema de “La competencia entre operadores y la profesionalización en el transporte terrestre de mercancías ¿cómo deberían abordarse institucionalmente?”, la misma que consta por escrito y forma parte de este Informe como **ANEXO 3**. En esa presentación se refirió a la competencia y profesionalización, separación de funciones de política, regulación y operación, regulación en transporte terrestre, haciendo referencia al caso europeo y su aplicación en España, así como formulando algunas sugerencias para la regulación del transporte internacional de mercancías por carretera en la Comunidad Andina; proponiendo finalmente que el CAATT se centrara en la modificación de la Decisión 399 en los siguientes aspectos:

- Competencia en el sector y de sus autoridades tanto en el ámbito comunitario como en el nacional.

- Medidas concretas para mejorar la profesionalización de las empresas de transporte y proteger la seguridad en la operación. Entre ellas, se propuso fijar requisitos mínimos de idoneidad aplicables tanto al transporte nacional como al internacional; formación de gestores de empresas de transporte; capacidad financiera de las empresas (capital mínimo, número mínimo de vehículos y conductores en nómina); honorabilidad de las empresas (no haber sido sancionadas); inspección técnica de vehículos (periodicidad y contenido de la revisión); peso y tamaño máximo de vehículos; antigüedad de los nuevos vehículos que se incorporan a la flota; formación de conductores y períodos obligatorios de descanso.
- Las recomendaciones concluyeron mencionando la conveniencia de adoptar dichas regulaciones, en forma gradual, estableciendo límites para su aplicación y posterior revisión.

Los participantes acogieron favorablemente la propuesta de la Secretaría General, a través de su Consultor, acordando incorporar sus recomendaciones, en el cuerpo del Anteproyecto de Decisión.

Capítulo I – Principios y Definiciones

Se acordó variar el orden de los artículos 1, 2 y 3 y modificar la redacción del artículo 4 del Capítulo I del Anteproyecto de Decisión.

Para el nuevo artículo 2 (anteriormente Art. 3), las delegaciones acordaron que no era conveniente su eliminación, debiéndose mantener los principios fundamentales establecidos por la OMC (acceso al mercado, trato nacional, transparencia, libre competencia y nación más favorecida), como marco para el desarrollo del Anteproyecto de Decisión, sin embargo concordaron en suprimir la mención de los principios de libertad de operación, no discriminación, e igualdad de tratamiento legal, porque los mismos están contenidos dentro de los alcances de los principios de libre acceso y trato nacional.

En el nuevo artículo 3 (Definiciones, antes Art. 1), se acordaron las siguientes modificaciones:

- Incorporación de las definiciones de Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF), Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF) y Control Integrado.
- Sustitución de la definición del Certificado de Idoneidad por el de Permiso Originario, precisando la redacción a efectos de uniformarla con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de los Países del Cono Sur; quedando entre corchetes para un pronunciamiento posterior, el texto “una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente”; pero efectuándose la modificación acordada en todo el texto del Anteproyecto de Decisión.
- Simplificación de la definición de Contenedor y del Organismo Nacional Competente, manteniendo la definición de Transporte Internacional de

Mercancías por Carretera, pero en forma modificada a la sugerida por la Secretaría General, pues se retiró el texto siguiente: "...o en el Documento Único Aduanero (DUA), bajo el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario...".

- Modificación de la definición de Organismo Nacional Competente y su concordancia con la modificación del inciso a) del artículo 186 del Anteproyecto de Decisión.

Artículo 9 del Anteproyecto de Decisión

Respecto a la posibilidad planteada por la Secretaría General de derogar el artículo 9 del Anteproyecto de Decisión, que dispone que el transporte internacional sea prestado por las rutas que conforman el Sistema Andino de Carreteras, las autoridades participantes señalaron que se debe mantener este numeral, teniendo en cuenta que el Sistema Andino de carreteras ha sido priorizado para mantener su adecuada conservación; pero atendiendo a que este tema no dependía exclusivamente del CAATT, acordaron consultar esta propuesta -previamente al Comité Andino de Infraestructura Vial (CAIV).

Artículo 12 del Anteproyecto de Decisión

Con referencia al artículo 12, se acordó mantener la redacción consignada en la Decisión 399, que señala que las disposiciones de dicha norma comunitaria no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros limítrofes, no aceptándose la propuesta de la Secretaría General, en el sentido de adicionarle el texto "o por una norma comunitaria específica", que tenía el propósito de la diferenciación clara entre comercio y transporte internacional de mercancías, con las del comercio y transporte fronterizo.

Nuevo Capítulo sobre las situaciones de emergencia del transporte

En relación con el nuevo Capítulo planteado por la Secretaría General en el Anteproyecto de Decisión, sobre las situaciones de emergencia del transporte, se plantearon dos propuestas: Una en el sentido de encorchetarlo, para discutir su texto completo al interior de los países, y la otra, en el sentido de que solamente debería modificarse el literal b) del artículo 31 del Anteproyecto.

Artículo 21 del Anteproyecto de Decisión

En la redacción del artículo 21 del Anteproyecto de Decisión, la Secretaría General propuso incorporar el transbordo, como una forma de operación de transporte internacional de mercancías por carretera, y no por excepción como actualmente lo considera la Decisión 399. Sobre el particular, también se plantearon dos propuestas.

La delegación de Venezuela propuso encorchetar el texto del artículo 21, para discutir su texto completo al interior de los países; por su parte, las delegaciones de Colombia, Perú y Andinatic, propusieron redactar el inciso c) propuesto por la Secretaría General, en la forma siguiente: "Transporte con transbordo de las mercancías, por razones operativas o comerciales con autorización del remitente".

Requisitos de idoneidad del transportista

Entre los artículos 38 y 39 del Anteproyecto de Decisión, los participantes acordaron incorporar dos nuevos artículos, referidos a los requisitos de idoneidad del transportista, a fin de que se le otorgue el Permiso Originario (antes Certificado de Idoneidad); y la modificación de algunos incisos del artículo 39.

Adicionalmente, se acordó que si se decide la incorporación de dichos artículos nuevos, se debería incluir una nueva Disposición Transitoria, que mantenga la vigencia de la Resolución 272, sobre criterios para calificar la idoneidad del transportista, en tanto entre en vigencia la correspondiente Reglamentación de la nueva Decisión.

Resultados de la reunión

Sin perjuicio de lo mencionado anteriormente, los participantes acordaron realizar una revisión integral del Anteproyecto de Decisión al interior de sus países; haciéndose constar que en la presente oportunidad se revisó hasta el artículo 21 del Anteproyecto, comprometiéndose a revisar y formular propuestas innovadoras que faciliten el otorgamiento de los Permisos, con la finalidad de que el transportista pueda contar con los mismos en el menor plazo posible.

Se hace constar que los resultados de las deliberaciones y consensos logrados en esta reunión, se consignan como **ANEXO 4** del presente Informe.

Andinatic-Capítulo Colombia

Finalmente, el delegado de Andinatic-Capítulo Colombia, hizo entrega de un documento que considera diversos planteamientos respecto a la revisión de la Decisión 399, que consta como **ANEXO 5** de este documento.

En fe de lo cual, los representantes de las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros participantes, aprobaron el presente Informe, en la ciudad de Cuzco-Perú, a los treinta días del mes de marzo de 2005; recomendando que este documento se eleve a la consideración del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT).

ANEXO 1

LISTA DE PARTICIPANTES

PERU

Patrick Allemant Florindez

Director General de Circulación Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: (5411) 4339544
Facsímil: (5411) 4335698
E-mail: pallemant@mtc.gob.pe

Jesús José Tapia Tarrillo

Director de Registro y Autorizaciones
Dirección General de Circulación Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: 4334375 / 5432609
Facsímil: 4335515
E-mail: jtapia@mtc.gob.pe

Nelly Nuñez Sánchez

Directora de Normatividad
Dirección General de Circulación Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: 4334375 / 5432609
Facsímil: 4335515
E-mail: nnunez@mtc.gob.pe

Julián Gamero Alania

Director de Asuntos Técnicos y Bilaterales
Ministerio de Industria y Comercio Exterior
Dirección: Avenida 28 de Julio 800 – Lima 1
Teléfono: 5136100 - 8021
Facsímil:
E-mail: jgamero@mincetur.gob.pe

Jaime Núñez Alvarez

Director Regional de Transportes y Comunicaciones del
Gobierno Regional del Cusco
Urb. Mariscal Gamarra Bloque A-10 Dpto 302-Cusco
Teléfono: 244476, 9699989
Facsímil: 226131 E-mail: janval@hotmail.com

Ernesto Montufar Bejar

Director de Circulación Terrestre del
Gobierno Regional del Cusco
Av. Sacsayhuaman I-8 Urb. Manuel Prado
Teléfono: 224975

Jaime Noriega Esqueros

Sub Director de Transportes de Pasajeros y Carga de la
Dirección de Circulación Terrestre del Cusco
Urb. TT10-Z-1-25
Teléfono: 224975 anexo 109, 9620432

COLOMBIA

Jorge Enrique Pedraza Buitrago

Director de Transporte y Tránsito
Ministerio de Transporte
Dirección: Av. El Dorado CAN - Edif. Ministerio de Transporte, Bogotá
Teléfono: (571) 324-0800 ext. 1543
Facsímil: (571) 324-0800 ext. 1522
E-mail: jpedraza@mintransporte.gov.co

VENEZUELA

Francisco Javier Centeno

Presidente
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección: Av. Francisco de Miranda Torre INTT - Caracas
Teléfono: (0212)2381450
Facsímil: (0212)2321774

Marisela Del Valle Rodríguez Peinado

Jefe de la División de Transporte Internacional
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección: Parque Central, piso 40, Torre Este Av. Lecuna - Caracas
Teléfono: (58212) 2386795
Facsímil: (58212) 2398253

Yorman José Mari Peraza

Analista de Transporte (Miembro Grupo Ad-hoc Mercancías peligrosas)
Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre
Dirección: Av. Fco. J. Yáñez Qta. Coromoto Apto. N°1, San Bernardino, CCS
Teléfono: (58212) 2386795
Facsímil: (58212) 2386795
E-mail: yormanperaza@cantv.net

<http://www.matpelytransporte.com.ve> (dirección para consulta de
información sobre Mercancías Peligrosas)

Yolanda Elena Canelón Villamediana

Urbanista Jefe Dirección de Planificación de Transporte Terrestre

Ministerio de Infraestructura -MINFRA

Dirección: Edificio CEPE - Centro Empresarial del Este, Av. Francisco Miranda
Caracas

Teléfono: (0212) 2031378

Facsímil: (0212) 2031379

E-mail: ycanelón@infraestructura.gov.ve

ANDINATIC ANDINA

Andinatic - Capítulo Colombia

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Vicepresidente de COLFECAR

Presidente Andinatic-Capítulo Colombia

Teléfono: 3440077

Facsímil: 2685167

E-mail: juancarlos@colfecar.org

Andinatic – Capítulo Perú

Rodil Hildebrando Angulo García

ANDINATIC – Capítulo Perú

Asesor

Expreso Internacional Ormeño S.A.

Dirección: San Lucas 329, Urb. Palao – Lima 31

Teléfono: (51-1) 4721710

Facsímil: (51-1) 4705474

E-mail: bcastillo@grupo-ormeno.com

Antonio Oscar Vásquez – Solis Martín

ANDINATIC – Capítulo Perú

Asesor Legal

Expreso Internacional Ormeño S.A.

Dirección: San Lucas 329, Urb. Palao – Lima 31

Teléfono: (51-1) 4721710

Facsímil: (51-1) 4705474

E-mail: bcastillo@grupo-ormeno.com

Felipe Díaz Marín

Asesor Sector Carga
ANDINATIC – Capítulo Perú
Dirección: Jr. Pablo Bermúdez 214-oficina 201
Teléfono: 533-4338, 96535854
Facsimil:
E-mail:

Víctor Salas Bartra

EMPRESA REITRANS PERU BOL S.R.L
Dirección: Jr. Camaná 280 oficina 607
Teléfono: 428-3851
Facsimil: 428-9165

Andinatic – Capítulo Venezuela

Yuván Rosales Contreras

Director ANDINATIC Venezuela
Teléfono: 0058270276 3439182
Facsimil: 0058270276 3439182

SECTOR PRIVADO

Edwin Ticlavilca Herrera

TRANSPORTES ZACARIAS TICLAVILCA CORREA EIRL
Teléfono: 054-444330
Facsimil: 054-444258
Dirección Vía de Evitamiento Km. 6 Cerro Colorado-Arequipa

Giovanni Vignatti Linares

UNT- FILIAL CUSCO
Dirección: Urb. Larapa DG-7, Cusco
Teléfono: 272357 , 9757363
Facsimil:

Tito Yjosrrena Jara

Presidente A.T.C. CUSCO
Dirección: Urb. Larapa DG-67, Cusco
Teléfono: 255-467, 97446196
Facsimil:

Daniel Castro Jimenez

TRANSPORTISTA INDEPENDIENTE CUSCO

Dirección: Urb. Larapa B4, B5-17, Cusco

Teléfono: 3239080, 236097

Facsímil:

Juan Loaiza Zárate

TRANSPORTISTA INDEPENDIENTE CUSCO

Dirección: Tres Cruces de Oro

Teléfono: 237893

Facsímil:

SECRETARÍA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Hernando Arciniegas Serna

Coordinador

Dirección: Paseo de la República 3895. Lima 27

Teléfono: (51-1) 411-1400 Anexo 1410

Facsímil: (51-1) 221-3329

E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Lima 27 – Perú

Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente de Proyectos.

Dirección: Paseo de la República 3895. Lima 27

Teléfono: (51-1) 411-1454

Facsímil: (51-1) 221-3329

E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

Julio García Cobos

Consultor

Dirección: Don Pedro II, 4º Izq., 28005, Madrid, España

Teléfono: (34) 616457766

E-mail: julio.garcia.cobos@telefonica.net

ANEXO 2
PRINCIPIOS GENERALES RECOGIDOS EN LAS NORMAS VIGENTES SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA
Coincidencias y Divergencias¹

Decisión 399 - Artículo 3.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación; igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida.

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
1. LIBERTAD DE OPERACIÓN	1. LIBERTAD DE OPERACIÓN	1. LIBERTAD DE OPERACIÓN	1. LIBERTAD DE OPERACIÓN	1. LIBERTAD DE OPERACIÓN
Artículo 4.- Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional.	En ese sentido, la libertad de operación a que alude el artículo 3º debe entenderse como la prestación del servicio sin restricciones, tal como lo han convenido los Países Miembros y consignado en el artículo 4º de la Decisión 399, así: los Países Miembros acordaron "eliminar toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional". Desde el punto de vista conceptual y de conformidad con la definición contenida en el Artículo XVI del Acuerdo General Sobre el Comercio de Servicios (GATS, por sus siglas en inglés) la libertad de operación está comprendida dentro del concepto de acceso al mercado. Atendiendo a esa circunstancia, en el desarrollo del principio de acceso se señalan las normas de la Decisión 399 que afectan tal principio, incluyendo lo concerniente a la libertad de operación			Teniendo en consideración el comentario, se sugiere eliminar este Principio del Anteproyecto de norma comunitaria sustitutoria de la Decisión 399 en el art. 3. Adicionalmente, se sugiere evaluar si es pertinente mantener, eliminar o modificar la segunda parte del texto del artículo 4 de la Decisión 399.

¹El presente documento toma en consideración el análisis realizado por ALADI contenido en el documento RELEVAMIENTO CONSOLIDADO COMPARATIVO DE LAS NORMAS VIGENTES Y LOS COMPROMISOS ASUMIDOS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA REGIONAL DE CARGAS Y PASAJEROS (ALADI/SEC/Estudio 156 – 22.ABR.03)

² Decisión 399 se refiere al Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en la Comunidad Andina. La Decisión 399 esta reglamentada por la Resolución 300 (Reglamento de la Decisión 399 - Transporte Internacional de Mercancías por Carretera) y la Resolución 721 (Modificación de la Resolución 300 - Reglamento de la Decisión 399).

³ Documento Interno de la Secretaría General: PRINCIPIOS QUE RIGEN LA DECISION 399 (Marzo de 1999)

⁴ En la III Reunión Ordinaria de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur, realizada en Montevideo-Uruguay, con fecha 08.NOV.1996, se adoptó la Resolución 24 (III), que aprobó un documento sobre la articulación de las normas vigentes del entonces Acuerdo de Cartagena y la del Convenio de los Países del Cono Sur, sobre transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera. El Art. 3 del Anexo de la Resolución 24 (III), contiene los principios generales de aplicación para este modo de transporte.

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
2. ACCESO AL MERCADO <u>Artículo 2.-</u> La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta. <u>Artículo 7.-</u> Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráfic: a) Entre dos Países Miembros; b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros; c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte; d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte, y; e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países. En los tráfic señalados en los literales c), d) y e), son aplicables las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros. <u>Artículo 11.-</u> El Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros. <u>Artículo 13.-</u> Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales. <u>Artículo 14.-</u> Los Países Miembros, en	2. ACCESO AL MERCADO En términos muy simples, este principio significa el compromiso de cada uno de los Países Miembros a facilitar que prestadores de servicios de transporte de mercancías por carretera de otro País Miembro, realicen sus negocios de transporte en el mercado propio, sin medidas que limiten el desarrollo de esos negocios En la Decisión 399, el principio de acceso al mercado tiene muy pocas limitaciones; básicamente, éstas se refieren a la exclusión de los derechos para la prestación de servicios de transporte local (equivalente a la exclusión de cabotaje en otros modos de transporte), contenida en el artículo 11 y a la prohibición de prestar servicios de transporte de paquetes postales, giros, valores y encomiendas, consagrada en el artículo 207. Es pertinente aclarar que las autorizaciones necesarias para la prestación del servicio, reglamentadas a través de toda la norma, no constituyen limitación al acceso, no obstante que los artículos 18 y siguientes condicionen la prestación del servicio a la obtención del Certificado de Idoneidad, Permiso de Prestación de Servicios y Certificado de Habilitación para vehículos, así como al cumplimiento de otras disposiciones de control contenidas en la norma. Estas medidas de aplicación general, corresponden a la condición de "servicio de interés público" que acompaña el transporte y a la necesidad del Estado de proteger intereses legítimos; sin embargo, de acuerdo con lo señalado por el artículo VI del AGCS, esas medidas deben administrarse de manera razonable, objetiva e imparcial.	2. ACCESO AL MERCADO <u>Artículo 1.-</u> Los términos de este Acuerdo se aplicarán al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país. <u>Artículo 2.-</u> El transporte internacional de pasajeros o carga, solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas en los términos de este Acuerdo y sus Anexos. <u>Artículo 19.-</u> A los efectos del presente Capítulo, se entiende por: 1) Transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común, el tráfico realizado entre dos países signatarios limitrofes, 2) Transporte terrestre con tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios, el realizado entre dos países signatarios con tránsito por terceros países signatarios, sin efectos en éstos tráfico local alguno, permitiéndose solamente las operaciones de transbordo en estaciones de transferencias expresamente autorizadas por los países signatarios. 3) Transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países signatarios, el realizado por un país signatario con destino a otro que no sea signatario del Acuerdo, con tránsito por terceros países signatarios, con la misma modalidad que la definida en el párrafo 2 del presente artículo. 7) Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países. 8) Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países. <u>Artículo 20.-</u> Para establecer servicios de	2. ACCESO AL MERCADO	2. ACCESO AL MERCADO Por remisión directa que hace el artículo 26 de la Decisión 439, podemos precisar el alcance del principio de acceso al mercado de conformidad con los conceptos, definiciones y elementos interpretativos contenidos en el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS). Así, el Artículo XVI del GATS prohíbe, por considerarla restrictiva del acceso al mercado, las siguientes medidas: - Medidas que limitan el número de prestadores de servicios. - Medidas que limitan el valor total de los activos o de las transacciones de servicios. - Medidas que limitan el volumen de operaciones o de producción total de servicios. - Medidas que limitan el número total de personas físicas que pueden emplearse en un sector de servicios. - Medidas que restrinjan o impongan tipos específicos de persona jurídica o empresa como condición para la prestación de servicios. - Medidas que limiten la participación de capital extranjero Dado que la Decisión 439 establece la libertad de acceso en términos de los modos de prestación, también constituye una restricción al acceso cualquier medida que prescriba un modo de prestación específico como condición para la prestación del servicio. Por lo anterior se recomienda mantener este Principio Fundamental en el Anteproyecto de norma

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte internacional. <u>Artículo 20.-</u> Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena. La conformación de la empresa se registrará por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas. La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se registrarán por la ley del País Miembro donde se establezcan. <u>Artículo 47.-</u> El transportista autorizado, en cualquier momento, podrá solicitar ante el organismo nacional competente de su país de origen la modificación de su ámbito de operación. <u>Artículo 63.-</u> Para solicitar la habilitación de los camiones o tracto-camiones, el transportista deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información: a) Copia de la matrícula o del registro de propiedad de cada vehículo; y, b) Características de los vehículos: placa, marca, tipo de vehículo, número de ejes, peso vehicular o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de arrastre o carga, año de fabricación y número o serie del chasis. Cuando se solicite la habilitación de un camión o tracto-camión de propiedad de un tercero, se acompañará además copia del contrato de vinculación. Asimismo, cuando se trate de vehículos tomados en arrendamiento financiero	A título de ejemplo, se señalan algunas normas, que desarrollan el principio de libre acceso en la Decisión 399, se tienen los artículos 14, 20, 47 y 63.	transporte internacional por carretera y sus modalidades, deberá mediar un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgarán los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, independientemente entre las empresas de pasajeros y las de carga. <u>Artículo 21.-</u> Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias, términos de validez y condiciones de estos permisos serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo. <u>Artículo 22.-</u> Inciso 1 – Los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio real en su territorio. <u>Artículo 29.-</u> Inciso 1 - El tráfico de pasajeros y cargas entre los países signatarios se distribuirá mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.		comunitaria sustitutoria de la Decisión 399 en los Artículos mencionados. Nótese, además, que en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, el tema de acceso al mercado tiene como base acuerdos previos entre los países para hacer efectivo el Principio de Reciprocidad.

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
(leasing), se presentará copia del respectivo contrato. Artículo 207.- En el transporte internacional de mercancías por carretera, los transportistas autorizados no podrán prestar servicio de transporte de paquetes postales, giros, valores y encomiendas.				
3. TRATO NACIONAL	3. TRATO NACIONAL	3. TRATO NACIONAL	3. TRATO NACIONAL	3. TRATO NACIONAL
Artículo 15.- El transportista autorizado que haya obtenido Permiso de Prestación de Servicios gozará, en el País Miembro que le hubiere otorgado dicho Permiso, de un tratamiento no menos favorable que el concedido a los transportistas autorizados de ese país.	El principio de trato nacional, tal como está consagrado en la Decisión 439, supone que cada País Miembro otorgue a los servicios y a los prestadores de servicios de los demás Países Miembros, un trato no menos favorable que el concedido a sus propios servicios o prestadores de servicios similares. En el mismo sentido, se ubica el artículo 15 de la Decisión 399. La Decisión 399 no contiene ninguna disposición que limite el alcance del principio señalado en el párrafo anterior y cualquier norma interna que cualquier País Miembro quisiese aplicar en beneficio de sus nacionales, o discriminando contra los de otro País Miembro, contravendría el ordenamiento jurídico andino.	Artículo 5.- Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas.		Por lo comentado se recomienda mantener este Principio, a través del Artículo 15, observando también que en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, se otorga sobre la base de la reciprocidad.
4. TRANSPARENCIA	4. TRANSPARENCIA	4. TRANSPARENCIA	4. TRANSPARENCIA	4. TRANSPARENCIA
Artículo 17.- Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y las unidades de carga, así como a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Junta del Acuerdo de Cartagena. Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscritos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los	El principio de transparencia privilegia a quien realiza o piensa realizar negocios en otro País Miembro, conozca con certeza las normas y procedimientos que regirán su operación y las condiciones a las cuales se enfrenta. La Decisión 399 no establece ninguna norma que limite o restrinja el principio de transparencia; antes bien, lo desarrolla a través de medidas como la consagrada en el artículo 43 que establece un plazo de 30 días para que las autoridades competentes se pronuncien sobre la solicitud de	Artículo 18.- Cuando uno de los países signatarios adopte medidas que afecten al transporte internacional terrestre, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes antes de su entrada en vigencia.		Se recomienda mantener este Principio de Transparencia en los Artículos 17 y 43 en el Anteproyecto de norma comunitaria sustitutoria de la Decisión 399.

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
mismos, relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera. <u>Artículo 43.-</u> El organismo nacional competente dispondrá de un plazo de treinta días calendario, en cada caso, para expedir y entregar al transportista el Certificado de Idoneidad o el Permiso de Prestación de Servicios. El plazo señalado en el párrafo anterior se contará a partir de la fecha de presentación de la solicitud con todos los documentos e información requerida en los artículos 39 y 40, según corresponda. Cuando la documentación e información presentada está incompleta o es deficiente, se mandará a completarla o corregirla; en este caso, el plazo empezará a correr a partir del día en que se hayan subsanado las observaciones formuladas.	expedición del Certificado de Idoneidad o el Permiso de Prestación de Servicios.			
5. NO DISCRIMINACIÓN	5. NO DISCRIMINACIÓN	5. NO DISCRIMINACIÓN	5. NO DISCRIMINACIÓN	5. NO DISCRIMINACIÓN
<u>Artículo 18.-</u> Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera. Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.	El concepto de no discriminación puede analizarse por vía de una interpretación de su sentido general y por la vinculación que tiene con los dos principios fundamentales de la liberalización del comercio de servicios, ya analizados, el trato de nación más favorecida y el trato nacional. En un sentido general, la “no discriminación” supone la ausencia de un trato diferenciado; por lo general se vincula al concepto de trato de inferioridad a uno, respecto de otro. En el caso del comercio de servicios, una discriminación en las operaciones entraña una limitación al acceso al mercado y una discriminación en función de la nacionalidad afecta el compromiso de trato nacional o el trato de nación más favorecida			Se sugiere eliminar este Principio del Anteproyecto de norma comunitaria sustitutoria de la Decisión 399, teniendo en cuenta los comentarios expresados y dejar solamente el artículo 18.

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
	Como ya se anotó antes, algunas de estas medidas pueden ser adoptadas por los países en desarrollo de intereses legítimos y de interés público, preservando las condiciones de racionalidad, objetividad, proporcionalidad e imparcialidad necesarias para que no se constituyan en una innecesaria restricción al comercio de servicios. Por lo demás, la Decisión 399 no contiene ninguna norma que establezca o permita algún trato discriminatorio.			
6. IGUALDAD DE TRATAMIENTO LEGAL	6. IGUALDAD DE TRATAMIENTO LEGAL	6. IGUALDAD DE TRATAMIENTO LEGAL	6. IGUALDAD DE TRATAMIENTO LEGAL	6. IGUALDAD DE TRATAMIENTO LEGAL
	La igualdad de tratamiento legal es un principio universal que se fortalece con la adopción de normas comunes previstas en la Decisión y el acuerdo de los Países Miembros de armonizar sus legislaciones internas. Por otra parte, reconocidos los principios generales de acceso al mercado y trato nacional, no hay posibilidad de establecer un tratamiento legal diferente entre nacionales de distintos Países Miembros, ni entre prestadores de servicios de transporte terrestre de mercancías en general.			Si bien esta mencionado en el artículo 3 como principio, no está desarrollado en la Decisión; además, teniendo en cuenta el comentario, se recomienda su eliminación del Anteproyecto de norma comunitaria.
7. LIBRE COMPETENCIA	7. LIBRE COMPETENCIA	7. LIBRE COMPETENCIA	7. LIBRE COMPETENCIA	7. LIBRE COMPETENCIA
Artículo 85.- El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.	Este principio compromete a los Países Miembros a aplicar sus normas y procedimientos en materia de competencia, para promover que ésta se desarrolle libre de prácticas distorsionantes o que dichas prácticas sean debidamente sancionadas. La Decisión 399 no contiene ninguna		LIBRE ELECCION DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL: Los países ejercerán la debida vigilancia e intervendrán en la medida de lo posible, para garantizar la libre elección del servicio de transporte internacional por carretera. COMPETENCIA LEAL: Los diferentes	Este Principio se debe mantener en el artículo 85. Se propone utilizar los dos Principios recomendados en la Resolución 24 (III), en el sentido de agregar el primer párrafo al actual artículo 85 de la Decisión 399, así como de agregar un nuevo artículo referido a la práctica de Competencia Leal.

Decisión 399 ² (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399 ³	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96) ⁴	Observaciones / Recomendaciones
	norma que limite este principio.		agentes involucrados en las operaciones de transporte deberán ejercer sus actividades, de forma tal, que sus acciones contribuyan a la sana y libre competencia en los servicios de transporte internacional por carretera.	Se sugiere la siguiente redacción para el texto de los artículos en referencia: Artículo 85.- El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación. Los países ejercerán la debida vigilancia e intervendrán en la medida de lo posible, para garantizar la libre elección del servicio de transporte internacional por carretera. Artículo XX.- Los diferentes agentes involucrados en las operaciones de transporte deberán ejercer sus actividades, de forma tal, que sus acciones contribuyan a la sana y libre competencia en los servicios de transporte internacional por carretera.
8. NACIÓN MÁS FAVORECIDA	8. NACIÓN MÁS FAVORECIDA	8. NACIÓN MÁS FAVORECIDA	8. NACIÓN MÁS FAVORECIDA	8. NACIÓN MÁS FAVORECIDA
Artículo 16.- Inciso 1 - Los Países Miembros otorgarán al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado permiso de prestación de servicios, un tratamiento no menos favorable que aquél que, en circunstancias similares, concedan a los transportistas de un tercer país.	Este principio, que obliga a un País Miembro a reconocer a los demás Países Miembros el mejor tratamiento ofrecido en materia de transporte internacional a otro País Miembro o a un tercero, se concibe como un principio de aplicación inmediata e incondicional y en razón a ello, podría afectarse con el desarrollo de acuerdos bilaterales y con la introducción de <u>elementos condicionantes como la reciprocidad</u>. En la normativa andina, no existe ninguna norma que limite el Trato de Nación Más Favorecida, salvo el tratamiento favorable que se dé entre zonas contiguas de países fronterizos. Esta excepción responde al hecho de que las condiciones sociales y económicas hacen que el vínculo entre los residentes de ambas zonas sea mas estrecho que entre los nacionales de ambos países en general y por lo tanto sus relaciones sea más dinámicas y fluidas.			Se sugiere mantener este Principio solamente en el artículo 16. En ese sentido, debe ser analizado en el actual contexto operacional del transporte internacional entre los Países Miembros; toda vez que el establecimiento de excepciones a la normativa andina actual, podría constituirse en una opción posible a desarrollar. Por ejemplo, con la promoción de alianzas estratégicas entre los organizadores o transportistas privados por pares de países inicialmente que sin establecer condicionantes ayuden a propiciar el libre acceso al mercado y la libre competencia.

OTROS PRINCIPIOS NO INCLUIDOS EN EL ARTICULO 3 DE LA DECISION 399

Decisión 399 (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96)	Observaciones
RECONOCIMIENTO DE ACTOS DE AUTORIDAD EXTRANJERA	RECONOCIMIENTO DE ACTOS DE AUTORIDAD EXTRANJERA	RECONOCIMIENTO DE ACTOS DE AUTORIDAD EXTRANJERA	RECONOCIMIENTO DE ACTOS DE AUTORIDAD EXTRANJERA	RECONOCIMIENTO DE ACTOS DE AUTORIDAD EXTRANJERA
Artículo 25.- Las licencias para conducir vehículos automotores otorgadas por un País Miembro que utilicen los conductores en el transporte internacional, serán reconocidas como válidas en los demás Países Miembros por los cuales se transite. La categoría de las licencias deberá corresponder a la clasificación del vehículo habilitado que se conduce. Artículo 29.- La identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y en las unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros por los cuales estos vehículos o unidades transiten Artículo 37.- El Certificado de idoneidad será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar transporte internacional. Artículo 61.- Los vehículos y las unidades de carga que han sido habilitados y registrados por el País Miembro de origen del transportista, serán reconocidos como aptos para el transporte internacional.	Si bien al formular los principio que sustentan la Decisión no se menciona el reconocimiento de licencias, títulos o acreditación habilitantes para la prestación del servicio de transporte terrestre internacional, hay varias normas que sí desarrollan este principio, consagrando elementos importantes para la integración subregional andina. En primer término, la Decisión 399 señala que las autorizaciones correspondientes a Certificado de Idoneidad, Permiso de Prestación de Servicios y Certificado de Habilitación de Vehículos se rigen por la normativa interna, lo cual, en sí mismo constituye un reconocimiento de tal normativa. Avanzando en el proceso, el artículo 4º como ya se expresó, dispone la armonización de tales autorizaciones. Por su parte, el artículo 25 ordena que las licencias para conducir vehículos automotores, otorgadas por un País Miembro, que utilicen los conductores en el transporte internacional por carretera, sean reconocidas por las autoridades de los demás países por los cuales transite. De la misma manera, se señala que la identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros, sin que las autoridades puedan exigir la utilización de distintivos especiales o adicionales.	Artículo 9.- Inciso 1 – Los documentos que habilitan para conducir vehículos, expedidos por un país signatario a los conductores que realicen tráfico regulado por el presente Acuerdo, serán reconocidos como válidos por los demás países signatarios. Artículo 22.- Inciso 2 – Los contratos sociales reconocidos por el Organismo Nacional Competente del país signatario en cuyo territorio está constituida y tiene domicilio real la empresa, serán aceptados por los Organismos Nacionales Competentes de los demás países signatarios Artículo 31.- Inciso 3 – Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, Artículo 32.- La inspección mecánica de un vehículo practicada en su país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios.		Por la importancia de los artículos mencionados se sugiere estudiar su incorporación como un nuevo Principio.
BUENA FE:	BUENA FE:	BUENA FE:	BUENA FE:	BUENA FE:

Decisión 399 (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96)	Observaciones
			BUENA FE: Se presume la buena fe en las actuaciones de los organismos nacionales Competentes, de los transportistas autorizados y de los usuarios involucrados.	El principio de Buena Fe, se encuentra implícito en la contratación del transportista y en la actuación de la autoridades nacionales competentes de los Países Miembros. En ese sentido, no se considera conveniente agregarlo como un Principio Fundamental.
CONTINUIDAD	CONTINUIDAD	CONTINUIDAD	CONTINUIDAD	CONTINUIDAD
Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación: a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o; b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin trasbordo de las mercancías. El trasbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC.	Teniendo en cuenta los problemas que se presentan en la aplicación de este artículo y la frecuente práctica del trasbordo operacional, se impone la necesidad de adoptar algunas acciones con impacto en el corto plazo, a los efectos de obtener una mayor transparencia; resultando conveniente modificar los alcances del art. 21 de la Decisión 399, en el sentido de que el transporte internacional de mercancías por carretera también se efectúe libremente con trasbordo de las mercancías como otra forma de operación, y no en forma excepcional como se encuentra regulado actualmente, cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente. En este sentido, se está proponiendo tomar la redacción pertinente tomada de la Decisión 257 (Derogada)., y recoger las recomendaciones del Estudio preparado por la Universidad Politécnica de Valencia, en la publicación "Transportes sin Fronteras.- Transporte Internacional de Carga por Carretera en la Comunidad Andina de Naciones: Situación actual y perspectivas", realizado con el apoyo de la Corporación Andina de Fomento (CAF)..	Artículo 11.- Inciso 2 – Los países signatarios promoverán la adopción de un sistema de nacionalización en destino de las mercancías transportadas en unidades susceptibles de ser precitadas. PROTOCOLO ADICIONAL AL ATIT.- Artículo 3.- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: A.- De pasajeros y carga: 4) efectuar trasbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor. 	CONTINUIDAD DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL: Los Países Miembros adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar la continuidad de origen a destino de las operaciones de transporte internacional por carretera entre un País Miembro del Acuerdo de Cartagena y otro signatario del Convenio del Cono Sur. Asimismo, se considera fundamental no obstaculizar ni entorpecer el desarrollo de estos servicios y de aquellos necesarios para su efectiva realización. Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera podrá realizarse mediante cualquiera de las siguientes formas de operación: a) Transporte directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; b) Transporte directo, con cambio del tracto-camión, sin trasbordo de las mercancías; y, c) Transporte con trasbordo de las mercancías.	Se recomienda no incluir el Principio de Continuidad en el Anteproyecto de norma comunitaria sustitutoria la Decisión 399. Sin embargo, teniendo en cuenta los comentarios expresados, se sugiere la modificación del artículo 21 de la Decisión 399 en la forma siguiente: Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera podrá realizarse mediante cualquiera de las siguientes formas de operación: a) Transporte directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; b) Transporte directo, con cambio del tracto-camión, sin trasbordo de las mercancías; y, c) Transporte con trasbordo de las mercancías.
PRESENCIA COMERCIAL	PRESENCIA COMERCIAL	PRESENCIA COMERCIAL	PRESENCIA COMERCIAL	PRESENCIA COMERCIAL
<u>Representación Legal:</u> Artículo 27.- El transportista autorizado y	En la normativa andina, es posible encontrar una diferencia entre la	Artículo 24.- Literal b – Prueba de la designación, en el territorio del país en		Con relación a este tema, se sugiere mantener los artículos de la Decisión

Decisión 399 (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96)	Observaciones
su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicios de transporte internacional. <u>Artículo 39.-</u> El Certificado de Idoneidad será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información: b) Copia documento de del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, <u>Artículo 40.-</u> El Permiso de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información: b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso; c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro; Destaca también lo mencionado en los artículo 16, 18 y 19 de la Resolución 300 (Modificado por la Resolución 721). <u>Representación Comercial:</u> <u>Artículo 13.-</u> Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer	representación legal y la representación comercial propiamente dicha.	que se solicita el permiso complementario, de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país.		399, en la norma comunitaria sustitutoria de dicha Decisión, referidos tanto a la representación legal como a la representación comercial. Sin embargo, se considera conveniente no incorporar un Principio de Presencia Comercial.

Decisión 399 (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96)	Observaciones
oficinas o sucursales. <u>Artículo 20.-</u> Para solicitar el Certificado de idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros de la Comunidad Andina. La conformación de la empresa se registrará por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas. La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se registrarán por la ley del País Miembro donde se establezcan.				
RECIPROCIDAD	RECIPROCIDAD	RECIPROCIDAD	RECIPROCIDAD	RECIPROCIDAD
		<u>Artículo 20.-</u> Para establecer servicios de transporte internacional por carretera y sus modalidades, deberá mediar un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgarán los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, independientemente entre las empresas de pasajeros y las de carga. <u>Artículo 29.-</u> Inciso 1 - El tráfico de pasajeros y cargas entre los países signatarios se distribuirá mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.		Este Principio no es considerado a nivel andino, toda vez que en la Decisión 399 se contempla el Principio de la Cláusula Nación más favorecida. Se recomienda estudiar su aplicación efectiva en el marco del ATIT, así como su implicancia jurídica frente a la normativa de MERCOSUR
TERRITORIALIDAD DE LA LEY	TERRITORIALIDAD DE LA LEY	TERRITORIALIDAD DE LA LEY	TERRITORIALIDAD DE LA LEY	TERRITORIALIDAD DE LA LEY
<u>Artículo 20.-</u> Inciso 2: La conformación de la empresa se registrará por la legislación del País Miembro de su constitución y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas. Inciso 3: La instalación de oficinas o la		<u>Artículo 4.-</u> Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma, salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Acuerdo. Las		Con relación a este tema, se sugiere mantener los artículos de la Decisión 399. Sin embargo, se considera conveniente no incorporar un Territorialidad de la Ley.

Decisión 399 (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96)	Observaciones
constitución de sucursales, se registrarán por la ley del País Miembro donde se establezcan. <u>Artículo 28.-</u> La circulación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.		empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario. <u>Artículo 31.-</u> Inciso 3 – Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estos últimos en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos. <u>Artículo 34.-</u> Inciso 1 – Las quejas o denuncias y la aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos acorde a su régimen legal, independientemente de la jurisdicción a que pertenezca la empresa afectada o por cuyo intermedio se hubieren presentado las quejas o denuncias.		
UNIFORMIZACIÓN	UNIFORMIZACIÓN	UNIFORMIZACIÓN	UNIFORMIZACIÓN	UNIFORMIZACIÓN
<u>Artículo 210.-</u> La Secretaría General de la Comunidad Andina previa opinión del CAATT, aprobará mediante Resolución los reglamentos y los formatos de las autorizaciones y documentos de transporte que sean necesarios para el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Decisión. Destaca también lo mencionado en el Artículo 47 de la Resolución 300 (Modificado por la Resolución 721).		<u>Artículo 17.-</u> El formato y contenido de los documentos que se requieren para la aplicación del presente Acuerdo, son los que se establecen en los apéndices respectivos. La Comisión <u>Artículo 21.-</u> Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias, términos de validez y condiciones de estos permisos, serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo. <u>Artículo 22.-</u> Inciso 4.- La autoridad competente que otorgue el permiso originario extenderá un documento de		Se recomienda no incluir el Principio de Continuidad en el Anteproyecto de norma comunitaria sustitutoria de la Decisión 399.. Sin embargo, se considera conveniente mantener estas disposiciones que constituyen la documentación de ejecución de la Decisión 399. Asimismo, se considera que una buena práctica para profundizar las relaciones comerciales con los países del Cono Sur sería homologar en lo posible los formatos e instructivos correspondientes, en un trabajo conjunto con ALADI y MERCOSUR.

Decisión 399 (17.ENE.1997)	Comentario a la Decisión 399	Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT (01.ENE.90)	Resolución 24 (III) (08.NOV.96)	Observaciones
		idoneidad que así lo acredite, según el formulario del Apéndice 1, el cual se extenderá en español y portugués cuando deba ser presentado ante autoridades con distintos idioma oficial. <u>Artículo 28.-</u> Inciso 2 – Se utilizará obligatoriamente un formulario bilingüe que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera con la designación de Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional (CRT).		

ANEXO 3

PRESENTACION

**LA COMPETENCIA ENTRE OPERADORES Y LA PROFESIONALIZACIÓN EN EL TT
DE MERCANCÍAS ¿CÓMO DEBERÍAN ABORDARSE INSTITUCIONALMENTE?**

(SOLICITAR ARCHIVO A DOCUMENTACION Y PUBLICACIONES)

ANEXO 4

DECISION ... (Anteproyecto)

**Transporte Internacional de Mercancías por
Carretera, sustitutoria de la Decisión 399.**

(DOCUMENTO DE TRABAJO)

Notas Explicativas.- Los textos de los numerales de la vigente Decisión 399, que aparecían con doble tachado en una versión anterior de este Documento de Trabajo, han sido eliminadas, atendiendo a que correspondían a correcciones formales, así como en su mayoría a numerales que serán dejadas sin efecto por el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC).

En el caso del art. 1 de la Decisión 399, se han **modificado o eliminado**, según el caso, las definiciones de Aduanas de Carga, de Destino, de Partida y de Cruce de Frontera, CENAF/CEBAF (por estar tratadas inadecuadamente), Declarante; Transporte Internacional de Mercancías por Carretera; segundos párrafos de los arts. 22 y 24; arts. 161 y 162. Asimismo, se han **eliminado** los textos del art. 165; de toda la Sección Tercera - De la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (arts. 169 al 173); así como de los arts. 175 y 178.

En todo caso, los textos que aparecen **resaltados** corresponden a los nuevos textos cuya inclusión se discutió y acordó en la **XV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT** (Cusco, 29-30.MAR.05). La siguiente revisión debe iniciarse en el art. 22 de esta Anteproyecto de Decisión.

Para facilitar la revisión, no se ha modificado la estructura de los Capítulos ni del articulado original consignados por la Decisión 399.

CAPITULO I

PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

Artículo 1.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, con el objeto de liberalizar su oferta.¹

Artículo 2.- La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera se sustentan en los siguientes principios fundamentales: acceso al mercado, trato nacional, transparencia, libre competencia y nación más favorecida.

Artículo 3.- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros de la Comunidad Andina, se entiende por:

Ambito de Operación, el territorio de los Países Miembros por los cuales el transportista ha sido autorizado para realizar transporte internacional de mercancías por carretera.

Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), el documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente.

Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF), la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías

¹ Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario.²

Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), el conjunto de instalaciones que se localizan en una porción del territorio de un País Miembro o de dos Países Miembros colindantes, aledaño a un paso de frontera, que incluye las rutas de acceso, los recintos, equipos y mobiliario necesarios para la prestación del servicio de control integrado del flujo de personas, equipajes, mercancías y vehículos, y en donde se brindan servicios complementarios de facilitación y de atención al usuario.

El CEBAF podrá estar ubicado a la salida o ingreso por carretera del territorio de un País Miembro hacia otro País Miembro o hacia un tercero, si así lo convienen las partes involucradas.³

Certificado de Habilitación, el documento que acredita la habilitación de un camión o tracto-camión para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

Permiso Originario, el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado, por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera. [una vez que haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios correspondiente].⁴

Consignatario, la persona natural o jurídica facultada para recibir las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o mediante una orden posterior a su emisión. El consignatario puede ser el destinatario.

[Contenedor], el elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque movable u otro análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas y otros), que tiene las siguientes características:

- Total o parcialmente cerrado y destinado a contener mercancías;
- De material duradero y resistente que permita su uso repetido;
- Diseñado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios medios de transporte, sin necesidad de manipulación durante el traslado de las mismas;
- Con dispositivos que faciliten su manejo y permitan su transporte seguro, en particular durante las operaciones de carga, transbordo y descarga;
- Fabricado de manera que resulte fácil su llenado y vaciado;
- De fácil acceso a su interior para las inspecciones de aduana, y sin compartimientos donde puedan ocultarse mercancías;
- Dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan la colocación de sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera;
- Identificable mediante marcas o números grabados que no puedan modificarse o alterarse fácilmente y pintados, de forma tal, que permita su fácil reconocimiento;

² La Decisión 399 define inadecuadamente y de manera similar, CENAF y CEBAF, lo que está siendo superado, al tratarlas separadamente.

³ Se ha tomado una definición ya existente de CEBAF (Decisión 502)

⁴ PERU: Sería conveniente el cambio de nombre del Certificado de Idoneidad, al de PERMISO ORIGINARIO, el que es otorgado después de verificar la idoneidad del transportista, lo que debe ser acreditado por un Certificado.

- De una capacidad interior de, por lo menos, un metro cúbico (1 m3)].⁵

Contrato de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante "Contrato de Transporte", el acto o negocio jurídico por medio del cual el transportista autorizado se obliga para con el remitente, y por el pago de un flete, a ejecutar el transporte de mercancías por carretera, desde un lugar en que las toma o recibe hasta otro de destino señalado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.

Control Integrado, la verificación y supervisión de las condiciones legales de entrada y salida de personas, equipajes, mercancías y vehículos que realizan, en forma conjunta, en los Centros Binacionales de Atención en Frontera, funcionarios nacionales competentes designados por el País de Salida y el País de Entrada.⁶

Cruce de Frontera, el paso habilitado por los Países Miembros en su frontera común para la circulación de personas, mercancías y vehículos.

Destinatario, la persona natural o jurídica a cuyo nombre están manifestadas o se envían las mercancías y que como tal es designada en la Carta de Porte Internacional por Carretera o en el contrato de transporte, o que por una orden posterior a su emisión o por endoso le corresponde.

Equipos, los repuestos, herramientas, piezas de recambio, enseres y accesorios necesarios para el normal funcionamiento de los vehículos habilitados y unidades de carga, en el transporte internacional de mercancías por carretera.

Flota, el conjunto de vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, con que el transportista autorizado cuenta para prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera.

Habilitación, el acto administrativo por medio del cual el organismo nacional competente califica como apto un camión o tracto-camión para efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Libreta de Tripulante Terrestre, el documento expedido por el organismo nacional de migración del País Miembro de la nacionalidad del tripulante o del que le concedió visa de residente, a nombre de una persona natural y a solicitud de un transportista autorizado, que permite a su titular ingresar, transitar, permanecer y salir del territorio de los Países Miembros como parte de la tripulación de un vehículo habilitado en una operación de transporte internacional de mercancías por carretera.

Manifiesto de Carga Internacional (MCI), el documento de control aduanero que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario.

Operación de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante "Operación de Transporte", el conjunto de servicios que el transportista autorizado realiza para efectuar el transporte de mercancías, desde el momento en que las recibe hasta que las entrega al destinatario.

⁵ Debería revisarse con cuidado la permanencia de la definición de **Contenedor** para la sustitutoria de la Decisión 399, si se tiene en cuenta que el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC), dentro de la definición de **Unidad de Carga**, comprende a los contenedores, remolques y semi-remolques (Unidad de Carga: El continente utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia. Estas unidades de carga son las que se detallan a continuación: Barcazas o planchones; **Contenedores**; Furgones; Paletas; **Remolques y semi-remolques**; Tanques; Vagones o plataformas de ferrocarril; Otros elementos similares).

Por su parte, la Decisión 399, define separadamente "**Contenedor**" y la "**Unidad de Carga**" como el **remolque o semirremolque** (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana".

Asimismo, el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC), en su artículo 73, al disponer entre otros, la modificación de los artículos 161 y 162 de la Decisión 399, utiliza el término **Unidades de Carga**, en la forma a que se refiere el párrafo anterior, esto es, conforme es utilizado por la Decisión 399.

⁶ Se considera conveniente la incorporación de esta nueva definición, ya consignada en la Decisión 502

Organismo Nacional Competente, el organismo responsable del transporte por carretera en cada uno de los Países Miembros, encargado de la ejecución integral de la presente Decisión y sus normas complementarias, en coordinación con los demás organismos nacionales responsables del desarrollo de la operación del transporte internacional por carretera.

País de Origen, el País Miembro donde el transportista se constituye como empresa y tiene su domicilio principal.

Permiso de Prestación de Servicios, el documento otorgado a un transportista que cuenta con Permiso Originario, que acredita la autorización que le ha concedido a éste el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera desde o hacia su territorio o a través de él.

Registro, la inscripción que realizan los organismos nacionales competentes de transporte o la anotación que realizan los organismos nacionales de aduana, de cada uno de los vehículos habilitados y de las unidades de carga a ser utilizados en el transporte internacional, a efecto de ejercer los controles correspondientes.

Remitente, la persona que por sí o por medio de otra que actúa en su nombre entrega las mercancías al transportista autorizado y suscribe la Carta de Porte Internacional por Carretera.

Sistema Andino de Carretera, los ejes troncales, interregionales y complementarios definidos e identificados como tales mediante Decisión de la Comisión de la Comunidad Andina.

Tránsito, la circulación que efectúa el vehículo habilitado y la unidad de carga, así como su tripulación, por el territorio de los Países Miembros en la realización del transporte internacional, o como consecuencia de éste.

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, en adelante "transporte internacional", el porte de mercancías que, amparadas en una Carta de Porte Internacional por Carretera y un Manifiesto de Carga Internacional, realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados y en unidades de carga, debidamente registrados, desde un lugar en el cual las toma o recibe bajo su responsabilidad hasta otro designado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros.⁷

Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera, en adelante "Transporte Internacional por Cuenta Propia", el porte de mercancías que al amparo de la presente Decisión es realizado por empresas cuyo giro comercial no es el transporte contra retribución, efectuado en vehículos habilitados de su propiedad y utilizado exclusivamente para el transporte entre Países Miembros de bienes que utiliza en su propio beneficio.

Transportista Autorizado, la persona jurídica cuyo objeto social es el transporte de mercancías por carretera, constituida en uno de los Países Miembros conforme a sus normas de sociedades mercantiles o de cooperativas, que cuenta con Permiso Originario y uno o más Permisos de Prestación de Servicios.

Tripulación, las personas necesarias empleadas por el transportista autorizado en el transporte internacional, para la conducción y atención del vehículo habilitado y las mercancías transportadas.

Unidad de Carga, el remolque o semirremolque (furgón, plataforma, tolva, tanque fijo) registrado ante los organismos nacionales de transporte y aduana.

Vehículo Habilitado, el camión o tracto-camión al cual el organismo nacional competente le ha otorgado Certificado de Habilitación.

Vehículo Vinculado, el camión o tracto camión y el remolque o semi-remolque de propiedad de un tercero que el transportista autorizado incorpora a su flota, para ser utilizados en el transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 4.- Los Países Miembros acuerdan homologar las autorizaciones y los documentos de transporte y eliminar toda medida restrictiva o discriminatoria que afecte o pueda afectar las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.⁸

⁷ Se recuerda que esta definición, tal como aparece en la Decisión 399, será dejada sin efecto por el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC), quedando redactada en la forma indicada.

⁸ Principio de libertad de operación, comprendido en el Principio de acceso al mercado..

CAPITULO III

DEL AMBITO DE APLICACION

Artículo 5.- El transporte internacional de mercancías por carretera que se efectúe entre Países Miembros de la Comunidad Andina, o en tránsito por sus territorios, se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.

Asimismo, son aplicables estas normas cuando el vehículo habilitado y la unidad de carga sean transportados, durante un tramo determinado y sin que se efectúe la descarga de las mercancías, por otro medio de transporte, ya sea marítimo, fluvial, lacustre o terrestre, cuyo uso sea necesario para continuar con el transporte internacional.

Artículo 6.- Las disposiciones de la presente Decisión, así como sus normas complementarias, son también aplicables cuando la tripulación, con los vehículos habilitados y unidades de carga, contenedores y tanques, se trasladen sin mercancías de un País Miembro a otro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen, luego de haberla concluido.

Artículo 7.- Para el transporte internacional de mercancías por carretera, se establecen los siguientes tráficos:

- a) Entre dos Países Miembros limítrofes;
- b) Entre dos Países Miembros, con tránsito por uno o más Países Miembros;
- c) Desde un País Miembro hacia un tercer país, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde se inicia el transporte
- d) Desde un tercer país hacia un País Miembro, con tránsito por uno o más Países Miembros distintos del país donde termina el transporte; y,
- e) En tránsito a través de dos o más Países Miembros desde y hacia terceros países.

En los tráficos señalados en los literales c), d) y e) son aplicables las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, sólo durante el recorrido por los Países Miembros.⁹

Artículo 8.- El transporte internacional que efectúen transportistas de terceros países por el territorio de uno o más Países Miembros, se regirá por las normas nacionales de cada uno de los Países Miembros por los cuales se transite o por lo establecido en los convenios internacionales vigentes.

Artículo 9.- El transporte internacional será prestado por las rutas que conforman el Sistema Andino de Carreteras y por los cruces de frontera habilitados, así como por aquellas otras rutas o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen.

Artículo 10.- Cuando dos o más Países Miembros acuerden habilitar nuevas vías o cruces de frontera para el transporte internacional a efectuarse entre ellos, dichas vías o cruce de frontera serán aprovechadas por los transportistas autorizados de los demás Países Miembros.

Artículo 11.- El Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros.

Artículo 12.- Las disposiciones de la presente Decisión no son aplicables al transporte fronterizo, el mismo que se regirá por las normas que acuerden los Países Miembros limítrofes.

Artículo 13.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.¹⁰

Artículo 14.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados, para el transporte

⁹ Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

¹⁰ Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

internacional.¹¹

Artículo 15.- El transportista autorizado que haya obtenido Permiso de Prestación de Servicios gozará, en el País Miembro que le hubiere otorgado dicho Permiso, de un tratamiento no menos favorable que el concedido a los transportistas autorizados de ese país.¹²

Artículo 16.- Los Países Miembros otorgarán al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, un tratamiento no menos favorable que aquel que, en circunstancias similares, concedan a los transportistas de un tercer país.¹³

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Países Miembros limítrofes podrán mutuamente otorgar a sus transportistas condiciones especiales, a fin de facilitar el tránsito y las operaciones de transporte que se realicen localmente, siempre que las mismas se efectúen dentro de la zona fronteriza contigua delimitada.

Artículo 17.- Cada País Miembro que adopte alguna medida que incida en el transporte internacional, en lo referente a la circulación de vehículos habilitados y las unidades de carga, así como a la tripulación, la pondrá inmediatamente en conocimiento de los demás Países Miembros y de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Igual procedimiento debe cumplirse en los casos de firma, adhesión o ratificación de acuerdos o convenios bilaterales o multilaterales suscritos con otro País Miembro o terceros países, o de denuncia de los mismos, relacionados con el transporte internacional de mercancías por carretera.¹⁴

Propuesta 1

[CAPITULO....¹⁵

DE LAS SITUACIONES DE EMERGENCIA DEL TRANSPORTE

Artículo ... - Cuando ocurran hechos o acciones que afecten la seguridad nacional, orden público o grave crisis económica dentro de los Países Miembros o de la Subregión, que afecten gravemente el transporte internacional de mercancías por el Sistema Andino de Carreteras y por los cruces de frontera habilitados, así como por aquellas otras rutas o cruces de frontera que los Países Miembros autoricen, los Países Miembros podrán establecer una limitación o prohibición temporal de hasta seis (06) meses al libre tránsito que debe concederse a los vehículos habilitados y unidades de carga a que se refieren los artículos 14 y 192 de la presente Decisión, comunicando por escrito dicha circunstancia a los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

En todo caso, dicha comunicación deberá precisar el ámbito geográfico, plazo de la limitación o prohibición temporal, la justificación de la medida adoptada, el texto oficial de la norma nacional mediante la cual se adopta la medida, así como el tipo o clase de vehículos y mercancías afectados.

La Secretaría General podrá disponer la modificación o suspensión de la medida si ésta no fuera proporcional con el perjuicio o riesgo que se desea evitar o si no fuera conforme con los principios establecidos en el ordenamiento jurídico andino, en consulta con el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT).]

Artículo ... - Cuando la situación contemplada en el artículo precedente, exigiere tomar providencias inmediatas, el País Miembro interesado deberá consultar previamente y contar con la aprobación de la Secretaría General para su adopción, la que se pronunciará dentro de los treinta (30) días siguientes, ya sea para autorizarlas, modificarlas o suspenderlas, en consulta con el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT).

¹¹ Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

¹² Principio de trato nacional.

¹³ Principio de nación más favorecida.

¹⁴ Principio de transparencia.

¹⁵ PERU: Manifiesta su concordancia para incorporar un Capítulo relacionado con las situaciones de emergencia del transporte internacional andino, pero esta debe limitarse a dos variables: Catástrofe o problemas derivados del orden interno, siempre que se ponga en riesgo la seguridad de la operación del transporte, debiéndose dicha actividad suspenderse hasta que se supere las condiciones que justificaron la declaratoria de emergencia. Dicha decisión debe ser comunicada al otro país o a otros Países Miembros de la Comunidad Andina.

El País Miembro que haya adoptado la excepción, con la presentación de la sustentación pertinente, podrá extender dicha medida, por una sola vez y por igual plazo, previa autorización de la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que previamente consultará la opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), obtenida vía correo electrónico.

Artículo- El País Miembro que establezca la medida contenida en el presente Capítulo, respetará las operaciones de transporte cuyos Contratos de Transporte Internacional de Mercancías por Carretera se suscribieron antes de la fecha de aplicación de la misma.]

Propuesta 2

Modificar el literal b) del artículo 31°

En ambos casos la norma debe desarrollar el espíritu promotor y facilitador del transporte internacional de mercancías por carretera y debe ser una norma complementaria.

CAPITULO IV

DE LAS CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE

Artículo 18.- Solamente el transportista que cuenta con las autorizaciones establecidas en la presente Decisión, podrá efectuar transporte internacional de mercancías por carretera.

Asimismo, dicho transportista en la prestación del servicio no podrá recibir tratamiento diferenciado en razón de su distinta conformación empresarial.¹⁶

Artículo 19.- El transportista interesado en efectuar transporte internacional, deberá obtener el Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios.

Además, deberá obtener Certificado de Habilitación para cada uno de los camiones o tracto-camiones y registrar estos y las unidades de carga a utilizar, que conforman su flota.

El servicio de transporte internacional será prestado sólo cuando se cumpla con lo establecido en este Capítulo.

Artículo 20.- Para solicitar el Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

La conformación de la empresa se regirá por la legislación del País Miembro de su constitución, y por las normas comunitarias para las Empresas Multinacionales Andinas.

La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.¹⁷

~~**Artículo 21.-** El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará mediante las siguientes formas de operación:~~

~~a) Directo, sin cambio del camión o tracto camión y del remolque o semirremolque; o,~~

~~b) Directo, con cambio del tracto camión, sin transbordo de las mercancías.~~

~~El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC.¹⁸~~

Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera podrá realizarse mediante cualquiera de las siguientes formas de operación:¹⁹

¹⁶ Principio de no discriminación.

¹⁷ Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

¹⁸ Redacción original del art. 21 de la Decisión 399.

¹⁹ Nueva redacción propuesta para el art. 21, teniendo en cuenta el desarrollo alcanzado por el proceso andino de integración, y dentro de éste el logrado en materia de transporte internacional de

- a) Transporte directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque;
- b) Transporte directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías; y,
- c) Transporte con transbordo de las mercancías.] Venezuela

Artículo 21.- El transporte internacional de mercancías por carretera podrá realizarse mediante cualquiera de las siguientes formas de operación:

- a) Transporte directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque;
- b) Transporte directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías; y,
- c) Transporte con transbordo de las mercancías por razones operativas o comerciales con autorización del remitente. (Colombia, Perú y Andinatic de acuerdo)

Artículo 22.- Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías.

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero comunitario, la mercancía deberá estar amparada con el respectivo Documento de Tránsito Aduanero²⁰

Artículo 23.- Los documentos señalados en el artículo anterior, serán emitidos por el transportista autorizado únicamente para las operaciones de transporte internacional que él efectúe.

El transportista que sólo cuenta con Permiso Originario no podrá emitir tales documentos hasta tanto obtenga el Permiso de Prestación de Servicios que le permita realizar el transporte, y haya cumplido con las demás condiciones señaladas en la presente Decisión.

Artículo 24.- El transporte internacional se dará por concluido cuando el transportista autorizado entregue las mercancías al consignatario o destinatario en el lugar designado para el efecto, según los términos de la CPIC o de acuerdo a lo establecido en el Contrato de Transporte o conforme lo previsto en la presente Decisión.

En ningún caso dicho transporte se considerará interrumpido por el hecho de que las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero sean nacionalizadas (despacho para consumo) en una aduana del país de destino habilitada para ese régimen, ubicada en un lugar distinto al de destino señalado en el respectivo Documento de Tránsito Aduanero

Artículo 25.- Las licencias para conducir vehículos automotores, otorgadas por un País Miembro, que utilicen los conductores en el transporte internacional, serán reconocidas como válidas en los demás Países Miembros por los cuales se transite.

La categoría de las licencias deberá corresponder a la clasificación del vehículo habilitado que se conduce.

Artículo 26.- La licencia del conductor del vehículo habilitado, cuando se encuentre efectuando transporte internacional, no podrá ser retenida en caso de infracciones de tránsito sancionables solamente con multa.

Artículo 27.- El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los

mercancías por carretera, impone la necesidad de adoptar algunas acciones con impacto en el corto plazo, a los efectos de obtener una mayor transparencia; resultando conveniente modificar los alcances del art. 21 de la Decisión 399, en el sentido de que el transporte internacional de mercancías por carretera también se efectúe con **transbordo** de las mercancías como otra forma de operación, y no en forma excepcional como se encuentra actualmente regulado, cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente. En este sentido, se está proponiendo utilizar la redacción pertinente tomada del art. 6 de la Decisión 257 (Derogada), y recoger las recomendaciones del Estudio preparado por la Universidad Politécnica de Valencia, en la publicación "Transportes sin Fronteras.- Transporte Internacional de Carga por Carretera en la Comunidad Andina de Naciones: Situación actual y perspectivas", realizado con el apoyo de la CAF.

²⁰ La segunda parte de este art. 22 será modificado por el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC), quedando redactado en la forma indicada.

conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.

Artículo 28.- La circulación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Artículo 29.- La identificación utilizada por un País Miembro para los vehículos matriculados en ese país (placas u otras identificaciones específicas), y que se use en los vehículos habilitados y en las unidades de carga, será reconocida como válida en los demás Países Miembros por los cuales estos vehículos o unidades transiten.

Los Países Miembros no exigirán que los vehículos y unidades de carga que transiten su territorio prestando el servicio de transporte internacional o como consecuencia de éste, utilicen distintivos especiales o adicionales a los señalados en el párrafo anterior.

Artículo 30.- La póliza de seguro señalada en el literal d) de los artículos 39 y 40 de la presente Decisión, deberá presentarse a los respectivos organismos nacionales competentes, antes de iniciar la prestación del servicio.

El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida.

Artículo 31.- El servicio de transporte internacional podrá ser suspendido por:

- a) Mandato judicial;
- b) Orden del organismo nacional competente, como consecuencia de un procedimiento administrativo; o,
- c) Decisión del transportista autorizado.

En el caso del literal c), tal suspensión será notificada al organismo nacional competente con, por lo menos, quince días calendario de anticipación, antes de su puesta en vigencia.

Artículo 32.- En materia de tributación se aplicarán al transporte internacional las disposiciones pertinentes para evitar la doble tributación entre los Países Miembros, previstas en el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

CAPITULO V

DE LAS AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE

Artículo 33.- El organismo nacional de cada País Miembro, responsable del transporte por carretera, es el competente para otorgar a los transportistas el Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios, así como el Certificado de Habilitación de los vehículos que conforman su flota.

Artículo 34.- El Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios serán otorgados por Resolución administrativa del organismo nacional competente, la cual será expedida de conformidad con los procedimientos y demás disposiciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Artículo 35.- El Permiso Originario será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista.

El Permiso de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar.

Artículo 36.- El Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios tendrán cada uno dos anexos, los cuales contendrán la información relativa a los vehículos habilitados y a las unidades de carga registradas, así como al ámbito de operación.

Artículo 37.- El Permiso Originario será aceptado por los Países Miembros en los cuales se solicite el Permiso de Prestación de Servicios, como prueba de que el transportista es idóneo para realizar

transporte internacional.²¹

Artículo 38.- El Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios son intransferibles. En consecuencia, el servicio de transporte internacional no podrá ser prestado por una persona distinta a la señalada en ellos.

Artículo XX.- El Permiso Originario será otorgado por el organismo nacional competente del país de origen del transportista, siempre que éste acredite el cumplimiento de los requisitos de idoneidad que se establecerá por Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Estos requisitos deberán comprender los siguientes elementos:

- a) Requisitos de idoneidad de la empresa y empresarios: Debe determinarse al menos la honorabilidad de la empresa, su capacidad económica y financiera, su experiencia en la prestación del transporte terrestre y/o servicios conexos o la de la persona o personas que la dirigen, la competencia profesional de la persona o personas que la dirigen; así como la titularidad de sus equipos y su capacidad de arrastre; y
- b) Requisitos técnicos de los equipos de transporte: Debe determinarse al menos las características técnicas de los vehículos y unidades de carga para la prestación del servicio, la inspección técnica vehicular y la antigüedad máxima para la habilitación del vehículo.

Artículo XX.- La Resolución que expida la Secretaría General deberá comprender los plazos para la aplicación integral de los requisitos para los nuevos permisos, teniendo en cuenta la realidad de los Países Miembros, así como los plazos de adecuación para los transportistas autorizados.

Artículo 39.- El Permiso Originario será solicitado por el transportista mediante petición escrita en la que debe indicar su denominación societaria, domicilio de su oficina principal y código de identificación tributaria, así como el nombre de su representante legal y ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen.

A la petición escrita deberá adjuntar los siguientes documentos:

- a) Copia legible simple del documento constitutivo de la empresa y, de ser el caso, de la reforma de sus estatutos con la respectiva anotación de su registro: o en su defecto, certificado de constitución o copia literal de la misma, con indicación de su objeto social, capital suscrito y pagado, nombre y facultades del representante legal, otorgado por el organismo competente.
- ~~b) Copia documento de nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente.~~
- ~~c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;~~
- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
- ~~e) Anexo indicando el ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;~~
- f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 63; y,
- g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 69

²¹ PERU: Es conveniente desarrollar una disposición sobre requisitos de idoneidad que permita a los Países Miembros calificar la idoneidad del transportista en los mismos términos en toda la Subregión andina.

- h) Documentación que acredite el cumplimiento de los requisitos de idoneidad conforme a la resolución emitida por la Secretaría General de la Comunidad Andina.
- i) Pago por derecho de trámite

Artículo 40.- El Permiso de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:

- a) Copia del Permiso Originario con sus anexos;
- b) Copia del poder notarial por escritura pública en el cual conste la designación de representante legal, con plenas facultades para representar a la empresa en todos los actos administrativos, comerciales y judiciales en los que deba intervenir en el País Miembro en el cual solicita dicho Permiso;
- c) Ciudad y dirección del domicilio del representante legal de la empresa en ese País Miembro;
- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes; y,
- e) Relación e identificación de los vehículos habilitados y unidades de carga con los que operará en ese País Miembro y sobre los cuales solicita su registro. Señalará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing).²²
- f) Pago por derecho de trámite.²³

En el caso del literal e), no será necesario presentar los documentos, ni proporcionar la información prevista en los artículos 63 y 69.

Artículo 41.- Las solicitudes a que se refieren los artículos 39 y 40 deberá estar firmada por el representante legal de la empresa en el País Miembro en el que se pide el Certificado o el Permiso.

Artículo 42.- Antes de expedir el Permiso Originario, el organismo nacional competente del País Miembro respectivo evaluará los antecedentes y la capacidad del transportista.

Artículo 43.- El organismo nacional competente dispondrá de un plazo de treinta días calendario, en cada caso, para expedir y entregar al transportista el Permiso Originario o el Permiso de Prestación de Servicios.²⁴

El plazo señalado en el párrafo anterior se contará a partir de la fecha de presentación de la solicitud con todos los documentos e información requerida en los artículos 39 y 40, según corresponda.

Cuando la documentación e información presentada está incompleta o es deficiente, se mandará a completarla o corregirla; en este caso, el plazo empezará a correr a partir del día en que se hayan subsanado las observaciones formuladas.²⁵

Artículo 44.- El transportista, en un plazo de noventa días calendario, contados a partir de la fecha de expedición del Permiso Originario, deberá solicitar el o los Permisos de Prestación de Servicios que le permitan iniciar las operaciones de transporte internacional; de no hacerlo, el organismo nacional competente que otorgó dicho Certificado lo cancelará.

No obstante, si en el Anexo II (Ambito de Operación) del Permiso Originario, se autoriza a un transportista para operar en dos o más Países Miembros, bastará con que éste obtenga un solo Permiso de Prestación de Servicios, dentro del plazo a que se refiere el párrafo anterior, para evitar la cancelación de su Permiso Originario; y en este supuesto, los restantes Permisos de prestación de

²² PERU: Este requisito debe ser concordado con el art. 36 y el formato del Anexo –Descripción de vehículos y unidades de carga que además de sus características debería indicar la titularidad del vehículo.

²³ PERU: Por la aplicación de la Ley de Procedimientos Administrativos, debe requerirse al peticionario un pago por derecho de trámite que cubra los costos del procedimiento administrativo.

²⁴ Principio de transparencia.

²⁵ PERU: A la presentación de la documentación completa para obtener el Permiso de Prestación de Servicios, la autoridad nacional competente que recepciona el expediente, expedirá un **PERMISO PROVISORIO** con 180 días de vigencia, mientras se tramita el Permiso de Prestación de Servicios, debiendo el transportista en este caso acreditar la Póliza Andina de Seguro en el plazo máximo de 10 días.

Servicios no peticionados, podrán ser solicitados y obtenidos por el transportista autorizado durante la vigencia de su respectivo Permiso Originario.²⁶

Artículo 45.- El Permiso Originario tiene una vigencia de cinco años. La vigencia del Permiso de Prestación de Servicios está sujeta a la del Permiso Originario.

La vigencia de ambas autorizaciones se prorrogará automáticamente, y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una Resolución ejecutoriada del organismo nacional competente que la otorgó suspendiéndola o cancelándola.²⁷

Artículo 46.- La prórroga de la vigencia del Permiso Originario y del Permiso de Prestación de Servicios deberá constar al reverso de la correspondiente autorización.

Artículo 47.- El transportista autorizado, en cualquier momento, podrá solicitar ante el organismo nacional competente de su país de origen la modificación de su ámbito de operación.^{28 29}

Artículo 48.- Cuando en el contrato social o estatuto de la empresa se introduzcan reformas que alteren el texto del Permiso Originario o del Permiso de Prestación de Servicios, el transportista autorizado deberá solicitar la modificación en las indicadas autorizaciones.

Artículo 49.- El Permiso Originario y el Permiso de Prestación de Servicios, podrán ser suspendidos o cancelados por el organismo nacional competente que los otorgó. La suspensión o la cancelación se hará mediante Resolución Administrativa, y será expedida de acuerdo con los procedimientos y disposiciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

La Resolución expresará las causas que la motivaron y será notificada al transportista autorizado.

CAPITULO VI DE LA TRIPULACION

Artículo 50.- El transportista autorizado, en cada vehículo habilitado que realiza transporte internacional, empleará un conductor principal y los conductores auxiliares que considere necesarios para una adecuada prestación del servicio.

Los conductores deben portar permanentemente su respectiva licencia para conducir vehículo automotor, la misma que debe estar vigente.

Artículo 51.- El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, del cuidado y buen uso de los documentos de transporte entregados, así como de la custodia y conservación de las mercancías que transporta. Asimismo, representa al transportista autorizado ante las autoridades que ejercen el control en la ruta y ante el consignatario o destinatario en la entrega de las mercancías.

Artículo 52.- Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones

²⁶ PERU: Propone la adición de un segundo párrafo para el art. 44, en base a la respuesta de una consulta que se formulara a la Secretaría General.

²⁷ PERU: Se considera que la renovación del Certificado de Idoneidad debería ser a solicitud de parte interesada, debiendo el peticionario acreditar que continúa cumpliendo con los requisitos de idoneidad establecidos, la vigencia del poder actualizada y la póliza de seguros. Para la renovación del Permiso de Prestación de Servicios, sólo bastará que el País de Origen remita por correo electrónico, fax u otro medio, copia del Certificado de Idoneidad y sus anexos renovados, debiendo la autoridad nacional competente de transporte que lo recibe, tramitar ante las autoridades de control nacionales encargadas del transporte internacional por carretera, la renovación de este permiso para los fines de control pertinentes.

²⁸ PERU: Establecer requisitos para la modificación del ámbito de operación en el Certificado de Idoneidad. El País de Origen debe remitir por vía electrónica el otorgamiento de la autorización de modificación al País de Destino, debiendo la autoridad de transporte que lo recibe, tramitar ante las autoridades de control nacionales encargadas del transporte internacional por carretera, la renovación de este permiso para los fines de control pertinentes

²⁹ Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

Artículo 53.- La tripulación de los vehículos habilitados no podrá ejercer en el País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia ninguna otra actividad remunerada, con excepción del transporte que se encuentra ejecutando.

La violación de la presente norma será sancionada de conformidad con las leyes del País Miembro en el cual se produzca el hecho.

Artículo 54.- Los conductores deben estar capacitados en materia de tránsito y transporte terrestre, seguridad vial y otras indispensables para una eficiente y segura prestación del servicio.

Los transportistas autorizados elaborarán y ejecutarán programas de capacitación permanente para la tripulación.

La capacitación del conductor será anual y de responsabilidad del transportista. Se acreditará con la certificación expedida por la institución que la efectúe, debidamente autorizada por el Ministerio de Educación.

La capacitación deberá coordinarse con la autoridad nacional competente de transporte terrestre y comprender, como mínimo, las siguientes materias:

- a) Actualización en las normas de tránsito
- b) Seguridad vial
- c) Actualización en las normas que regulan la modalidad de transporte que presta, incluyendo a su vez las siguientes materias:
 - c.1 Competencia de autoridades de fiscalización de transporte
 - c.2 Documentación que debe portarse en la operación del servicio de transporte
 - c.3 Obligaciones y derechos de los conductores
 - c.4 Régimen de Infracciones y Sanciones.³⁰

Artículo 55.- Los Países Miembros adoptarán mecanismos de control y evaluación de los programas de capacitación.

Artículo 56.- El transportista autorizado está obligado a cubrir los gastos que demande el retorno de la tripulación de sus vehículos habilitados, cuando deba abandonar un país luego de concluido el servicio de transporte. Asimismo, deberá cubrir tales gastos en caso que el tripulante no pueda continuar por incumplimiento de las leyes o reglamentos nacionales.

CAPITULO VII

DE LA HABILITACION Y DEL REGISTRO DE LOS VEHICULOS

Y UNIDADES DE CARGA

Artículo 57.- El transporte internacional se efectuará en vehículos habilitados (camión o tracto-camión) y en unidades de carga (remolque o semi-remolque), los que deberán registrarse ante los organismos nacionales de transporte y aduana de los Países Miembros por cuyo territorio vayan a prestar el servicio.

Artículo 58.- Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro.

Asimismo, podrán habilitarse camiones o tracto-camiones y registrarse unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing). Dicho contrato podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país.

Artículo 59.- Para cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación, el cual será solicitado por el transportista y otorgado por el organismo nacional competente del País Miembro que concedió el Permiso Originario.

³⁰ PERU: Recomienda la adición de los párrafos subrayados.

Artículo 60.- Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un tercer país y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo.

Artículo 61.- Los vehículos y las unidades de carga que han sido habilitados y registrados por el País Miembro de origen del transportista, serán reconocidos por los otros Países Miembros como aptos para el transporte internacional.

Artículo 62.- La habilitación y registro de los camiones o tracto-camiones, así como el registro de las unidades de carga, será pedido junto con la solicitud de otorgamiento del Permiso Originario.

Además, el transportista autorizado en cualquier momento podrá solicitar la habilitación y registro de nuevos vehículos y el registro de nuevas unidades de carga, así como la modificación de las características señaladas en el literal b) del artículo 63.

Artículo 63.- Para solicitar la habilitación de los camiones o tracto-camiones, el transportista deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

- a) Copia de la matrícula o del registro de propiedad de cada vehículo; y,
- b) Características de los vehículos: placa, marca, tipo de vehículo, número de ejes, peso vehicular o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de arrastre o carga, año de fabricación y número o serie del chasis.^{31 32}

Cuando se solicite la habilitación de un camión o tracto-camión de propiedad de un tercero, se acompañará además copia del contrato de vinculación. Asimismo, cuando se trate de vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing), se presentará copia del respectivo contrato.

Artículo 64.- Para habilitar los camiones o tracto-camiones y para registrar los remolques o semi-remolques, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Límites de Peso, Tipología y Dimensiones de los Vehículos para el Transporte Internacional por Carretera y en los anexos correspondientes.

Artículo 65.- El Certificado de Habilitación tendrá una vigencia de dos años. En aquellos casos en los que el vencimiento del contrato de vinculación o de arrendamiento financiero (leasing) se produce antes de los dos años, la vigencia del Certificado de Habilitación estará sujeta a estos plazos.

Artículo 66.- El organismo nacional competente expedirá y entregará los Certificados de Habilitación de los camiones o tracto-camiones conjuntamente con el Permiso Originario.

Cuando se trate de habilitar nuevos vehículos, se dispondrá de un plazo de ocho días calendario, contados a partir de la fecha de presentación de la solicitud con los documentos e información respectivos.

Artículo 67.- El Certificado de Habilitación se portará en el vehículo durante el transporte internacional.

Artículo 68.- No se habilitarán camiones o tracto-camiones, ni se registrarán unidades de carga, que consten en la flota de otro transportista autorizado.

Artículo 69.- Para solicitar el registro de las unidades de carga en el país de origen del transportista, éste deberá acompañar a su pedido los siguientes documentos e información:

- a) Copia de la matrícula o registro de propiedad de cada remolque o semi-remolque; y,
- b) Características de las unidades de carga: placa, marca, tipo, número de ejes, peso o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de carga, año de fabricación y número o serie del chasis.
- c) Pago por derecho de trámite.³³

³¹ PERU: Recomienda que se adicione dos incisos a este art., referidos a la Póliza Andina y al Pago por derecho de trámite.

³² Principio de acceso al mercado (arts. 2, 7, 13, 14, 20, 47 y 63, con las limitaciones de los arts. 11 y 207)

³³ PERU: Por la aplicación de la Ley de Procedimientos Administrativos, debe requerirse al peticionario un pago por derecho de trámite que cubra los costos del procedimiento administrativo.

Cuando se solicite el registro de unidades de carga de propiedad de terceros, o tomados en arrendamiento financiero (leasing), se observará lo establecido en el último párrafo del artículo 63.

Artículo 70.- Para solicitar el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga en los Países Miembros distintos del de origen del transportista, se adjuntará copia del Permiso Originario con el Anexo respectivo.

La comunicación de la habilitación del vehículo se realizará vía electrónica, en forma simultánea a la autoridad nacional competente de transporte terrestre del país complementario, a las aduanas nacionales y de frontera de ambos Países Miembros.³⁴

Artículo 71.- El organismo nacional competente que registre los vehículos habilitados y las unidades de carga, comunicará este hecho a la autoridad de aduana de su país solicitando, también, su registro.

Artículo 72.- Los organismos nacionales de transporte y aduana dispondrán de un plazo de dos y cuatro días hábiles, respectivamente, para el registro de los vehículos habilitados y de las unidades de carga.

Artículo 73.- El transportista autorizado deberá comunicar al organismo nacional competente del País Miembro que le otorgó el Permiso Originario el retiro o desvinculación de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que conforman su flota, a efecto de que se tome nota en el Anexo respectivo y se proceda a la cancelación del Certificado de Habilitación y del registro.

Cuando se oferte un vehículo cuya baja no haya sido solicitada por el transportista titular de la habilitación vehicular anterior, la autoridad nacional competente atenderá el pedido de habilitación, verificando que la tarjeta de propiedad o el contrato de arrendamiento financiero del vehículo ofertado, esté a nombre del petitionerario o que exista el contrato de vinculación respectivo.

Otorgada la habilitación vehicular, la autoridad nacional competente procederá a la baja de oficio de la inscripción del vehículo en la partida registral que corresponda al anterior transportista, debiendo notificarla a éste la respectiva Resolución.³⁵

Artículo 74.- Los organismos nacionales competentes permitirán el uso de un vehículo no habilitado, propio, de tercero o de otro transportista autorizado, para proseguir con una operación de transporte internacional que, por causa de fuerza mayor o caso fortuito, se encuentre impedida de continuar en su vehículo. El servicio seguirá siendo prestado bajo la responsabilidad del transportista autorizado que haya emitido la CPIC y el MCI.

Artículo ... - El transportista autorizado podrá subcontratar la operación del transporte internacional de mercancías por carretera, con otro transportista autorizado, cuando el volumen de transporte contratado supere su capacidad de carga autorizada. El servicio seguirá siendo prestado bajo la responsabilidad del transportista autorizado que haya emitido la CPIC y el MCI.³⁶

CAPITULO VIII

DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

Artículo 75.- El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una CPIC, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes.

La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.

Artículo 76.- La CPIC prueba que el transportista autorizado ha recibido las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado, contra el pago de un flete, a transportarlas dentro de un plazo preestablecido, desde un lugar determinado hasta otro designado para su entrega.

Artículo 77.- La CPIC deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;

³⁴ PERU: Recomienda la adición del párrafo subrayado.

³⁵ PERU: Recomienda la adición del párrafo subrayado.

³⁶ PERU: Propone la inclusión de este nuevo artículo, cuyo texto aparece subrayado, por consignar una figura que actualmente no es considerada por la decisión 399.

- b) Nombre y dirección del remitente;
- c) Nombre y dirección del destinatario;
- d) Nombre y dirección del consignatario;
- e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;
- f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;
- g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;
- h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;
- i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de productos peligrosos, se indicará esta circunstancia;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados separadamente; y,
- m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes.

En el reverso de la CPIC o en hoja separada el transportista autorizado podrá establecer cláusulas generales de contratación del servicio de transporte.

Artículo 78.- La información consignada en la CPIC deberá estar escrita o impresa en caracteres legibles. No se admitirán enmiendas o raspaduras si no han sido debidamente salvadas bajo nueva firma del remitente. Cuando los errores afecten a cantidades, deberán salvarse escribiendo con números y letras las correctas.

Artículo 79.- La CPIC será expedida en un original y dos copias igualmente válidas, en forma nominativa, a la orden o al portador. El original que queda en poder del remitente podrá ser endosable o no endosable, la primera copia acompañará a las mercancías durante el transporte y la segunda quedará en poder del transportista autorizado.

Lo dispuesto en el párrafo anterior no impide que se expidan las copias necesarias para cumplir con las disposiciones legales o formalidades administrativas en los Países Miembros de origen, tránsito y destino.

Las copias llevarán un sello con la mención "no negociable".

Artículo 80.- El remitente no podrá negociar la CPIC cuando el derecho a disponer de las mercancías corresponda al destinatario.

Artículo 81.- La CPIC podrá también ser expedida mediante la utilización de cualquier medio mecánico o electrónico que deje constancia de las condiciones básicas y requisitos establecidos en la presente Decisión y sus normas complementarias, siempre que el remitente haya consentido en ello. En este caso, la CPIC se emitirá en forma nominativa y no será negociable.

Artículo 82.- Las firmas que se consignan en la CPIC podrán ser autógrafas o manuscritas, impresas en facsímil, perforadas, estampadas, en símbolos o registradas por cualquier medio mecánico o electrónico, si ello es aceptado por las leyes del País Miembro en que se la expide y en el de entrega de las mercancías.

Artículo 83.- La falta de CPIC o su pérdida, así como cualquier error en la consignación de la información, no afectará la existencia ni validez del contrato de transporte, si la relación es probada por otros medios legalmente aceptados.

Asimismo, la omisión de una o varias de las informaciones previstas en el artículo 77, tampoco afecta la validez jurídica de la CPIC.

Artículo 84.- Toda estipulación contenida en la CPIC, en el contrato de transporte o en las cláusulas generales de contratación, que directa o indirectamente se aparte de las disposiciones establecidas en los Capítulos VIII y IX, en especial si se estipula en perjuicio del transportista autorizado, remitente, consignatario o destinatario, será nula y no producirá efecto alguno desde el momento de su expedición. Lo anterior no afectará las restantes estipulaciones contenidas en la CPIC o en el contrato de transporte.

Artículo 85.- El servicio de transporte internacional será prestado bajo condiciones de libre competencia y de libertad contractual y de contratación.³⁷

Artículo 86.- El flete por el transporte internacional será pagado al momento de suscribirse la CPIC o el contrato de transporte, salvo que las partes convengan otra forma de pago.

Artículo 87.- El remitente y el destinatario de la carga son solidariamente responsables por el pago del flete y los gastos suplementarios, cuando este último reciba las mercancías transportadas.

Artículo 88.- En caso de percepción indebida de dinero o error de cálculo en el cobro del flete, se restituirá el exceso por parte del transportista autorizado o se le pagará a éste la insuficiencia.

El pago de la insuficiencia del flete al transportista autorizado corresponderá al remitente o destinatario, según las condiciones de la CPIC o el contrato de transporte.

Artículo 89.- Son aplicables al contrato de transporte las disposiciones establecidas en la presente Decisión y sus normas complementarias, y en lo no previsto por éstas, las disposiciones nacionales del País Miembro respectivo.

Artículo 90.- Las normas establecidas en los Capítulos VIII y IX de la presente Decisión se aplicarán, asimismo, a todas las reclamaciones que se dirijan contra el transportista autorizado, en relación con el cumplimiento del contrato de transporte.

También se aplicarán a las reclamaciones relacionadas con el cumplimiento del contrato que se dirijan contra cualquier empleado o agente del transportista autorizado, o contra cualquier otra persona a cuyos servicios éste recurra para su cumplimiento.

CAPITULO IX

DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES Y DE LA RESPONSABILIDAD

Sección Primera

Del transportista autorizado

Artículo 91.- El transportista autorizado será responsable de la ejecución del contrato de transporte, aunque para su realización utilice los servicios de terceros.

Artículo 92.- La responsabilidad del transportista autorizado se inicia desde el momento en que recibe las mercancías de parte del remitente o de un tercero que actúa en su nombre, o inclusive de una autoridad en cuya custodia o control se encuentren, y concluye cuando las entrega o las pone a disposición del destinatario.

Asimismo, la responsabilidad del transportista autorizado concluye cuando entrega las mercancías a una autoridad o a un tercero a quien deba hacer dicha entrega, de conformidad con las leyes y reglamentos aplicables en el lugar de la entrega.

Artículo 93.- Se entenderá que el transportista autorizado ha hecho entrega de las mercancías cuando éstas han sido recibidas por el consignatario o destinatario en el lugar convenido, o en el caso de que estos no la reciban directamente, cuando las mismas son puestas a su disposición de conformidad con los términos de la CPIC, del contrato de transporte, de la ley vigente en ese país o de los usos del comercio en el lugar de la entrega.

Artículo 94.- En el momento de hacerse cargo de las mercancías, el transportista autorizado está obligado a revisar:

- a) La exactitud de los datos proporcionados para ser consignados en la CPIC, relativos a la cantidad y clase de bultos, así como a sus marcas y números; y,
- b) El estado aparente de las mercancías y su embalaje.

Artículo 95.- Si el transportista autorizado no tiene medios adecuados para verificar la exactitud de la cantidad o clase de bultos, así como de sus marcas y números, o del estado aparente de las mercancías y su embalaje, dejará constancia de tal hecho en la CPIC o en documento anexo, expresando los motivos de su reserva. Esta reserva no compromete al remitente si éste no las ha aceptado expresamente.

³⁷ Principio de libre competencia

La no existencia de dicha reserva hará presumir que las mercancías y su embalaje estaban en aparente buen estado en el momento en que el transportista se hizo cargo de ellas, y que la cantidad y clase de los bultos, así como sus marcas y números de identificación, corresponden a los proporcionados y consignados en la CPIC, salvo prueba en contrario.

La prueba en contrario referida en el párrafo anterior, no será admitida cuando la CPIC haya sido endosada a un tercero tenedor de buena fe.

Artículo 96.- Las operaciones de embarque y desembarque de las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga corresponde al transportista autorizado, salvo que de común acuerdo se establezca que lo haga el remitente o el consignatario o destinatario, según sea el caso, de lo cual se dejará constancia en la CPIC.

Artículo 97.- Correrán por cuenta del remitente, cuando éste efectúa la operación de embarque, los gastos que se ocasionen y la reparación de daños y perjuicios al transportista autorizado por una operación de embarque defectuosa. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado. Los daños causados a terceros serán de cuenta del transportista autorizado, salvo pacto distinto.

Artículo 98.- El transportista autorizado deberá dar aviso al destinatario o consignatario, según corresponda, de la llegada de las mercancías y que las mismas se encuentran a su disposición, conforme lo establecido en la CPIC, el contrato de transporte o en instrucción posterior.

Artículo 99.- El transportista autorizado efectuará la entrega de las mercancías en el tiempo y en el lugar convenidos. Asimismo, durante el transporte cuidará de su conservación por todos los medios que la prudencia aconseje, aún efectuando por cuenta del destinatario, si fuere del caso, los gastos extraordinarios que se viera precisado realizar para dicho fin.

Artículo 100.- El transportista autorizado será responsable de los daños y perjuicios resultantes de la pérdida o el deterioro de las mercancías, así como de la falta o el retraso en la entrega, si el hecho que ha causado la pérdida, el deterioro, la falta o el retraso se produjo cuando las mercancías estaban bajo su custodia, a menos que pruebe que él adoptó todas las medidas que razonablemente podían exigirse para evitar el hecho y sus consecuencias.

Artículo 101.- La responsabilidad por el deterioro que pudieran sufrir las mercancías durante el tiempo que éstas se encuentran bajo custodia del transportista autorizado, será imputable a éste, salvo que provenga de error o negligencia del remitente; inadecuado embalaje; vicio propio de los productos transportados; caso fortuito o fuerza mayor; manipuleo, embarque o desembarque de las mercancías realizadas por el remitente o destinatario; huelgas u otro obstáculo al transporte que no sean resultado de acción u omisión del transportista autorizado, sus empleados, contratados, agentes o por hechos de terceros. La carga de la prueba corresponderá al transportista autorizado.

Artículo 102.- El transportista autorizado, sin asumir responsabilidad, puede negarse a recibir mercancías con embalajes en mal estado, que no tengan la solidez suficiente para su protección durante el transporte, o que no cumplan con las especificaciones que corresponde al tipo de carga declarada. No obstante lo anterior, las mercancías podrán ser transportadas por cuenta y riesgo del remitente, de lo cual se dejará constancia en la CPIC.

Artículo 103.- Hay retraso cuando las mercancías no han sido entregadas dentro del plazo expresamente acordado; y, en el supuesto de no haberse estipulado plazo, dentro de aquél que sería razonable exigir, teniendo presente las circunstancias del caso.

Artículo 104.- Existe incumplimiento cuando el transportista autorizado no entrega las mercancías dentro del nuevo plazo convenido expresamente con el remitente, posterior al estipulado en la CPIC, según la naturaleza de las mercancías, salvo pacto expreso en contrario. En caso de no existir consenso entre las partes, el nuevo plazo no podrá ser mayor al inicialmente acordado para la entrega.

Artículo 105.- Se reputará la pérdida de las mercancías cuando éstas no hayan sido entregadas dentro de los posteriores treinta días calendario, contados a partir de la fecha prevista en la CPIC para la entrega, o diez días calendario, a partir del vencimiento del nuevo plazo convenido expresamente por las partes.

Artículo 106.- El transportista autorizado es responsable de la pérdida y de la correcta utilización de los documentos entregados para el transporte internacional.

Artículo 107.- El transportista autorizado que dolosamente haga constar en la CPIC información inexacta sobre las mercancías que le han sido entregadas para su transporte, será responsable de

los daños y perjuicios que por este motivo ocasionen al remitente, consignatario, destinatario o a un tercero, no pudiendo, en este caso, ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

Artículo 108.- El transportista autorizado será responsable de las acciones u omisiones de sus agentes, empleados y dependientes, así como de las de terceros cuyos servicios utilice para la ejecución del transporte.

Artículo 109.- El derecho del transportista autorizado, según lo establecido en el artículo 123 de la presente Decisión, no limitará, de modo alguno, su responsabilidad respecto de cualquier persona distinta del remitente.

Artículo 110.- Si por cualquier motivo el transporte no puede efectuarse en las condiciones previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, antes de la llegada de las mercancías al lugar designado para la entrega, el transportista autorizado deberá solicitar instrucciones a la persona que tenga el derecho de disponer de ellas, conforme lo previsto en los artículos 130 y 131.

Artículo 111.- Si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, y siempre que el transportista autorizado no haya recibido las instrucciones a que se refiere el artículo anterior, éste deberá tomar las medidas que juzgue convenientes en interés de la persona que tiene el derecho de disposición de las mercancías.

Artículo 112.- Si después de llegadas las mercancías al lugar de destino se presentan dificultades para su entrega, el transportista autorizado pedirá instrucciones al remitente o a quien tenga derecho disponer de ellas.

Artículo 113.- Si el destinatario rehusa recibir las mercancías, el remitente tendrá derecho a disponer de ellas sin necesidad de dejar constancia de esta situación en el original de la CPIC.

Sin embargo, en el caso que el destinatario luego de haber rehusado recibir las mercancías decide aceptar la entrega de las mismas, ésta sólo será posible siempre que el transportista autorizado todavía no haya recibido instrucciones contrarias del remitente.

Artículo 114.- El transportista autorizado tiene derecho a exigir el pago de los gastos que le ocasione la petición de instrucciones o que impliquen la ejecución de las recibidas, a menos que tales gastos sean causados por su culpa.

Artículo 115.- En el caso de que el remitente disponga de las mercancías, solicite la no continuación del transporte, modifique el lugar de entrega o cambie de destinatario, o en el lugar de destino se presenten dificultades para su entrega, de no recibir inmediatamente otras instrucciones, el transportista autorizado podrá descargar las mercancías por cuenta del que tenga derecho a disponer de ellas. Descargadas las mismas, el transporte se considerará concluido.

Sin perjuicio de lo anterior, el transportista autorizado deberá confiar las mercancías a un tercero, siendo responsable, en este caso, de la elección juiciosa de éste, no obstante lo cual tales mercancías quedarán sujetas a las obligaciones derivadas de la CPIC y del contrato de transporte.

Artículo 116.- El transportista autorizado podrá vender las mercancías, previa instrucción de quien tiene derecho a disponer de ellas, si así lo justifica la naturaleza perecedera o el estado de las mismas, o si los gastos de custodia o conservación son excesivos con relación a su valor.

Si la entrega se hace imposible por culpa de quien tenga derecho a disponer de las mercancías, éstas se reputarán entregadas en el lugar donde se encuentren, quedando el transportista autorizado liberado de toda responsabilidad en cuanto a la ejecución del contrato.

Si hubiere flete insoluto o se hubiere incurrido en gastos no pagados ocasionados por la imposibilidad de la entrega, el transportista autorizado podrá vender las mercancías, luego de transcurridos quince días de entregadas a la aduana o del día en que se reputen entregadas al destinatario.

Lo previsto en el presente artículo regirá, salvo disposición distinta de las partes.

En todo caso, la disposición de las mercancías conforme a la presente Decisión, no releva de las obligaciones ante la aduana.

Artículo 117.- Si las mercancías han sido vendidas conforme lo previsto en el artículo anterior, el producto de la venta deberá ser puesto a disposición de quien tenga derecho a disponer de ellas, deducidos los gastos que las gravan. Si estos gastos son superiores al producto de la venta, el transportista autorizado tendrá derecho a cobrar la diferencia.

Artículo 118.- En todos los casos, la venta de las mercancías se registrará por la legislación nacional o la costumbre del lugar donde se encuentren.

Artículo 119.- El transportista autorizado que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por deterioro de las mercancías, en virtud de las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias, tendrá derecho a repetir lo pagado contra terceros que resulten responsables. La mercancía pertenecerá a quien pague la indemnización.

Artículo 120.- Cuando la autoridad de un País Miembro decida, conforme a las normas comunitarias o nacionales aplicables, que una operación de transporte deba ser suspendida, o que ciertas remesas o lotes de mercancías sean excluidas de la operación o admitidas bajo condición, el transportista autorizado pondrá inmediatamente tal suspensión o restricción en conocimiento del remitente o destinatario, según tenga derecho a disponer de ellas.

Artículo 121.- Cuando ocurran los supuestos señalados en los artículos 115 ó 120 de la presente Decisión, y esta circunstancia implique un cambio de aduana de destino, el transportista autorizado deberá comunicar este hecho a la autoridad de aduana más próxima al sitio donde se encuentren las mercancías y a la de cruce de frontera de entrada en el país de destino originalmente designado, de lo cual se dejará constancia en la DTAI o en el MCI.

Sección Segunda

Del remitente

Artículo 122.- El remitente está obligado a proporcionar al transportista autorizado la información necesaria que debe ser consignada en la CPIC.

Asimismo, deberá proporcionar al transportista autorizado, para ser adjuntados a la CPIC, los documentos que se requieran para el transporte y el cumplimiento de las formalidades ante las autoridades de aduana y otras que ejercen el control durante la partida, tránsito y destino de las mercancías, así como las indispensables para su entrega al consignatario o destinatario.

El transportista autorizado no está obligado a examinar si los documentos entregados e información suministrada son fidedignos y suficientes.

Artículo 123.- El remitente es responsable ante el transportista autorizado por la falta, insuficiencia o irregularidad de los documentos e información proporcionados, salvo en el caso que dicha falta, insuficiencia o irregularidad sea imputable al transportista.

Artículo 124.- Con excepción de las cargas a granel que se transporten sin ningún tipo de envase, el remitente está obligado a identificar con marcas o números cada uno de los bultos que entrega al transportista autorizado. La rotulación será impresa en forma clara y en un lugar visible, y además contendrá el nombre y ciudad del domicilio del destinatario.

Para la rotulación se empleará un material resistente, a fin de evitar que se destruya o desaparezca en el curso del viaje. Toda marca, número o nombre que proceda de un transporte anterior deben ser eliminados.

Artículo 125.- El remitente podrá exigir que el transportista autorizado proceda a la verificación de las mercancías expresadas en peso bruto o en otra unidad de medida, así como del contenido de los bultos; en este caso, el transportista podrá reclamar el pago de los gastos de dicha verificación. Del resultado de la verificación se dejará constancia en la CPIC o en documento anexo.

Artículo 126.- El remitente está obligado a identificar de manera adecuada las mercancías peligrosas mediante marcas o sellos alusivos a su condición o especialidad, a indicar al transportista autorizado esa circunstancia y a proporcionar la información necesaria para su manejo durante el transporte. La omisión o deficiencia del remitente en el cumplimiento de las obligaciones anteriores, lo hará responsable por los daños y perjuicios que ocasione.

Lo dispuesto en el párrafo anterior, se aplicará sin perjuicio del cumplimiento de las obligaciones adquiridas por los Países Miembros, en el marco de otros convenios internacionales sobre la materia.

Artículo 127.- El remitente está obligado a embalar adecuadamente las mercancías de acuerdo a sus características, a fin de garantizar la protección y el manejo requerido durante la operación de transporte.

Artículo 128.- El remitente es responsable por los daños y perjuicios que, por defectos de embalaje, se ocasionen a las personas, a las mismas mercancías o a otras, así como por los gastos que por

este motivo se efectúen, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista autorizado en el momento en que se hizo cargo de éstas, sin que haya expresado oportunamente sus reservas.

Artículo 129.- En caso de pérdida o deterioro de las mercancías, ciertos o presuntos, el transportista autorizado y el destinatario o consignatario se darán todas las facilidades razonables para su inspección y comprobación.

Artículo 130.- El remitente, en cualquier momento, podrá disponer de las mercancías, solicitar al transportista autorizado que no continúe con el transporte, modificar el lugar previsto para la entrega o hacer entregar las mercancías a un destinatario diferente del indicado en la CPIC o en el contrato de transporte.

Este derecho se extingue cuando las mercancías hayan sido nacionalizadas o hayan llegado al lugar establecido para la entrega y el destinatario haya sido notificado por el transportista autorizado que las mercancías se encuentran a su disposición. A partir de este momento, el transportista autorizado debe someterse a las órdenes del destinatario.

Artículo 131.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el derecho a disponer de las mercancías corresponde al destinatario desde el momento de la suscripción de la CPIC, si el remitente así lo hace constar en dicho documento; en este caso, si el destinatario ordena entregar las mercancías a otra persona, esta última, a su vez, no puede designar un nuevo destinatario sin el consentimiento del transportista autorizado.

Artículo 132.- Para ejercer el derecho de disposición de las mercancías, el remitente o el destinatario, en su caso, deberán cumplir las siguientes condiciones:

- a) Dejar constancia de las instrucciones dadas al transportista autorizado en el original de la CPIC, o en documento aparte suscrito por el destinatario cuando las instrucciones sean dadas por éste;
- b) Resarcir al transportista autorizado los gastos que se ocasionen por la ejecución de las instrucciones;
- c) Que la ejecución de las instrucciones sea posible en el momento en que se comunica al transportista autorizado, que no entorpezca la actividad normal de la empresa, ni perjudique a otros remitentes o destinatarios; y,
- d) Que las instrucciones no tengan como efecto la división de las mercancías transportadas.

Cuando el transportista autorizado, en razón de lo establecido en el literal c), no pueda llevar a efecto las instrucciones recibidas, deberá inmediatamente comunicarlo por escrito a la persona que le dio dicha instrucción.

Artículo 133.- Si el transportista autorizado no ejecuta las instrucciones que le haya dado quien tiene derecho a disponer de las mercancías, conforme lo establecido en los artículos 130 y 131, o las haya ejecutado sin haber exigido la constancia en el original de la CPIC o por escrito cuando ésta sea dada por el destinatario, responderá ante quien tenga derecho por los daños y perjuicios causados por este hecho.

Artículo 134.- El remitente está obligado a pagar por adelantado al transportista autorizado los gastos que demande el mantenimiento o conservación de las mercancías que tienen un tratamiento especial.

Sección Tercera

Del destinatario

Artículo 135.- El destinatario está obligado a recibir las mercancías dentro de un plazo de veinticuatro horas, contado a partir del momento de haber sido notificado que las mismas se encuentran a su disposición.

Artículo 136.- El destinatario y el transportista autorizado podrán convenir el procedimiento para los casos de depósito y de enajenación de mercancías no retiradas o cuando cuyos fletes no hayan sido pagados, a fin de proteger la responsabilidad del transportista autorizado y garantizar el cobro del flete y otros gastos por el transporte de las mismas.

Artículo 137.- En caso de retraso o incumplimiento en la entrega de las mercancías, así como en la pérdida o deterioro de las mismas, el destinatario o cualquier otra persona que tenga derecho sobre

ellas, conforme lo establecido en la presente Decisión, podrá hacer valer, frente al transportista autorizado, los derechos que resulten del contrato de transporte.

Artículo 138.- El destinatario que hace uso del derecho establecido en el artículo anterior, deberá cumplir con las obligaciones que resulten de la CPIC. En caso de duda, el transportista autorizado no está obligado a entregar las mercancías, a no ser que el destinatario preste caución suficiente.

Artículo 139.- El destinatario tiene el derecho de exigir la verificación de las mercancías, debiendo cubrir los gastos que correspondan.

Sección Cuarta

De los límites de la responsabilidad

Artículo 140.- Cuando el transportista autorizado, con arreglo a lo dispuesto en la presente Decisión, deba pagar una indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial de las mercancías, la misma se determinará de acuerdo al precio de éstas fijado en la CPIC o en el contrato de transporte.

Artículo 141.- Cuando no se haya fijado el precio de las mercancías, y no exista documento de transporte para determinarlo, éste se fijará según su precio en el lugar y momento de la entrega al consignatario o en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Para tal efecto, su precio se determinará con arreglo a la cotización internacional vigente o, si no se dispusiere de esa cotización, según el valor usual de las mercancías de igual o similar naturaleza o calidad en el lugar y en el momento en que, de conformidad con el contrato de transporte, debieron haber sido entregadas.

Artículo 142.- En caso que el precio no pueda determinarse conforme lo previsto en el artículo anterior, el valor de las mercancías no podrá exceder del límite máximo de US\$ 3.00 (tres dólares de los Estados Unidos de América) por kilogramo de peso bruto transportado.

Artículo 143.- El límite de responsabilidad del transportista autorizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las mercancías transportadas, salvo que las partes expresamente hubieran convenido uno mayor.

Artículo 144.- No habrá lugar al pago de indemnización por demora en la entrega, a menos que el consignatario o destinatario haya notificado por escrito este hecho al transportista autorizado dentro de los treinta días siguientes, contados a partir del día en que las mercancías le fueron entregadas.

Si las mercancías han sido entregadas por un dependiente o agente del transportista autorizado, las notificaciones hechas a estos con arreglo al presente artículo, se entenderán como si se hubiesen hecho al transportista autorizado.

Artículo 145.- Cuando se tenga que pagar indemnización por la pérdida o deterioro total o parcial, el transportista autorizado no tendrá derecho a deducir de su responsabilidad la proporción por causa de mermas de las mercancías.

Artículo 146.- Se presume que las mercancías han sido recibidas en buen estado, a menos que el consignatario o destinatario, en el momento de la entrega, notifique por escrito al transportista autorizado de la pérdida o el deterioro sean manifiestos o aparentes, especificando su naturaleza general. En los demás casos se estará a lo establecido en las respectivas legislaciones nacionales de los Países Miembros.

Si en el momento de la entrega al destinatario las mercancías han sido objeto de un examen o inspección por parte de estos con el transportista autorizado, o por terceros en su representación, y de lo cual se ha dejado constancia escrita, no se requerirá notificación por dicha pérdida o el deterioro que se hayan comprobado.

Artículo 147.- La responsabilidad total o acumulada del transportista autorizado, incluida la de sus empleados o agentes u otras personas contratadas por él para la prestación del servicio, no podrá exceder del límite de responsabilidad establecido para la pérdida total de las mercancías, salvo pacto distinto.

Artículo 148.- No obstante lo dispuesto en los artículos anteriores, el transportista autorizado no será responsable de la pérdida total o parcial, del deterioro, así como de la falta o del retraso en la entrega de las mercancías transportadas, si prueba que el hecho que ha causado tales pérdida, deterioro,

falta o retraso en la entrega ha sobrevenido durante ese transporte por:

- a) Acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente;
- b) Insuficiencia o condición defectuosa del embalaje, marcas o números de las mercancías;
- c) Manipuleo, embarque, desembarque, estiba y desestiba de las mercancías realizadas por el remitente, el consignatario o por sus representantes o agentes;
- d) Vicio propio u oculto de las mercancías;
- e) Fuerza mayor o caso fortuito;
- f) Huelga, paro patronal, paro o trabas impuestas total o parcialmente en el trabajo y otros actos fuera del control del transportista autorizado, debidamente comprobado;
- g) Circunstancias que hagan necesario descargar, destruir o hacer inofensiva, en cualquier momento o lugar, las mercancías cuya peligrosidad no haya sido declarada por el remitente;
- h) Transporte de animales vivos, siempre que el transportista pruebe que cumplió con todas las instrucciones específicas que le proporcionó el remitente; e,
- i) Mermas normales producto del manipuleo o naturaleza propias de las mercancías.

Artículo 149.- Cuando una causal de exoneración establecida en el artículo anterior concorra con un hecho u omisión del transportista autorizado y produzca la pérdida, el deterioro, la falta o retraso en la entrega, aquél sólo será responsable de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega que pueda atribuirse a su hecho u omisión.

En el caso contemplado en el presente artículo, corresponderá al transportista autorizado probar el monto de la pérdida, deterioro, falta o retraso en la entrega, así como el hecho u omisión que determina que aquél no le sea imputable.

Artículo 150.- El transportista autorizado no podrá acogerse a ningún límite de responsabilidad o exoneración si se prueba que la pérdida, el deterioro, falta o el retraso en la entrega provienen de una acción u omisión imputable a él, realizada con intención de causar tal pérdida, deterioro o retraso, o temerariamente a sabiendas de que probablemente sobrevendría tal pérdida, deterioro, falta o retraso.

Artículo 151.- Las disposiciones del presente Capítulo procederán sin perjuicio de la responsabilidad penal y administrativa a que hubiere lugar.

CAPITULO X

JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 152.- Cualquier conflicto o diferencia derivados de la aplicación o ejecución de un contrato de transporte internacional, que no involucre normas de orden público de la presente Decisión, se regirá por la ley prevista en el contrato. A falta de pacto, se aplicarán las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias y en lo no previsto por éstas, las normas del derecho nacional aplicable.

Artículo 153.- Las acciones legales emanadas del contrato de transporte serán instauradas ante el Juez, Tribunal o Arbitro designado en el mismo.

A falta de designación o cuando la designación hecha en el contrato fuere legalmente inaplicable, dichas acciones podrán interponerse indistintamente, a elección del demandante, ante cualquier Juez o Tribunal competente de la jurisdicción del:

- a) Domicilio del demandado;
- b) Lugar donde se produce el hecho;
- c) Lugar en que el transportista autorizado se hizo cargo de las mercancías; o,
- d) Lugar designado para la entrega de las mercancías.

Artículo 154.- Cuando las partes acuerden que las diferencias que se originen como consecuencia de la aplicación o incumplimiento del contrato de transporte sean sometidas a arbitraje, cualquiera de ellas podrá someter el asunto al Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, de conformidad con los

artículos 38 y 41 de su Tratado de Creación, en su texto codificado a través de la Decisión 472 de la Comisión de la Comunidad Andina.³⁸

Artículo 156.- Las acciones legales emanadas del contrato de transporte prescribirán en el plazo de un año calendario, contado a partir del día siguiente en que se produzca el evento o el incumplimiento que motive la interposición de la acción.

En caso de existencia de dolo, y éste deba ser determinado por un Juez o Tribunal Penal según la ley del País Miembro en el que se haya cometido el delito, el plazo de un año mencionado empezará a correr a partir del día siguiente en que se ejecutorie la sentencia del Juez o Tribunal Penal.

CAPITULO XI DE LOS ASPECTOS ADUANEROS

Sección Primera

Del registro y de la garantía

Artículo 157.- Los organismos nacionales de aduana llevarán un registro de transportistas autorizados y de vehículos habilitados.

Los transportistas autorizados, así como los vehículos habilitados y las unidades de carga, deberán registrarse ante el organismo nacional de aduana de cada uno de los Países Miembros por los cuales presten el servicio.

Artículo 158.- Los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal en su territorio de los vehículos habilitados y de las unidades de carga, debidamente registrados, así como de los contenedores y tanques, con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos, unidades de carga, contenedores y tanques se encuentren realizando transporte internacional, o circulen por él como consecuencia de éste.

Lo establecido en el párrafo anterior comprende también a los equipos necesarios a ser utilizados en los vehículos habilitados y unidades de carga que se porten y que consten en una relación elaborada por el transportista; así como el tanque auxiliar de combustible que forme parte de la estructura del camión o tracto-camión, siempre que no altere su diseño original.³⁹

Artículo 159.- Los Países Miembros permitirán el ingreso temporal de los repuestos y partes a ser utilizados en la reparación de los vehículos habilitados y unidades de carga, cuando estos hayan sufrido algún desperfecto en un País Miembro distinto al de su matrícula.

Artículo 160.- El ingreso de los equipos, así como de los repuestos y partes a que se refieren los artículos 158 y 159, estarán exentos del pago de derechos a la importación, siempre que sean originarios de o hayan sido nacionalizados en un País Miembro.

Los repuestos y partes que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, o destruidos bajo control aduanero, debiendo el transportista autorizado asumir el costo que ello origine.

Artículo 161.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, debidamente registrados, se constituyen en pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables sobre los vehículos habilitados y unidades de carga, y por los equipos, que ingresen temporalmente en una operación de transporte.

La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola. Se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar.⁴⁰

³⁸ El art. 154 podría ser sustituido en la forma que se propone, pues a la fecha el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, ahora goza de función arbitral.

³⁹ PERU: Propone incorporar al segundo párrafo de este numeral, un tanque adicional, que se ubicaría fijamente en la parte posterior y exterior de la cabina, para el combustible que se utilice durante una operación de transporte internacional.

⁴⁰ El artículo 161 será modificado por el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario

Artículo 162.- La aduana no exigirá garantías distintas a las señaladas en el artículo 161, para asegurar el cumplimiento del pago de los gravámenes, impuestos, recargos e intereses eventualmente exigibles por los vehículos habilitados y unidades de carga, así como los contenedores, tanques y equipos que salgan o ingresen temporalmente.

Tampoco se exigirá otra garantía cuando los vehículos habilitados y las unidades de carga tengan que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar una operación de transporte internacional, o retornen a su país de origen luego de haberla concluido, o cuando deban permanecer en el País Miembro por causa de fuerza mayor o caso fortuito.⁴¹

Artículo 163.- Los vehículos habilitados o las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), así como los vinculados, se constituyen en garantía ante la aduana, para los efectos a que se refiere el artículo 161, siempre que medie una declaración expresa en este sentido suscrita por el arrendador o propietario del vehículo o unidad de carga.

La mencionada declaración podrá estar contenida en el contrato respectivo o en cláusula adicional.

Artículo 164.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, así como los contenedores o tanques que ingresen temporalmente al territorio de un País Miembro, podrán permanecer en éste por un plazo de treinta días calendario. Dicho plazo podrá ser prorrogado por la aduana previa solicitud fundamentada.

Si los vehículos o las unidades de carga no salen del país dentro del plazo establecido en el párrafo anterior, el transportista autorizado estará sujeto a las sanciones correspondientes, de conformidad con la legislación nacional respectiva.

Se exceptúan aquellos casos en los que los vehículos o las unidades de carga no hayan salido por causa de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobada.

Sección Segunda

Del Manifiesto de Carga Internacional

Artículo 166.- El MCI es el documento aduanero que acredita que las mercancías manifestadas han sido despachadas por una aduana de partida para ser transportadas a otra de destino ubicada en un País Miembro distinto.

Dicho documento será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y el funcionario responsable de la aduana de partida, y el mismo será presentado a las autoridades de aduana establecidas en los cruces de frontera y en la aduana de destino.

El original del MCI acompañará al vehículo habilitado y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas.

Artículo 167.- El MCI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Permiso Originario y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;
- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de

(TAC), quedando redactado en la forma indicada.

⁴¹ El artículo 162 será modificado por el Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC), quedando redactado en la forma indicada.

sustancias químicas o precursoras.

- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
- o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

Artículo 168.- Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI.

Sección Cuarta

Otras Disposiciones

Artículo 174.- Despachadas las mercancías y pagados los derechos aduaneros, tasas y demás gravámenes a la importación, cuando los hubiere, el vehículo habilitado y la unidad de carga, así como el contenedor y tanque, continuarán con las mercancías hasta el lugar de entrega.

Artículo 176.- Los organismos nacionales de aduana ejercerán un control de la salida e ingreso temporal, así como del reingreso, de los vehículos habilitados, unidades de carga, contenedores y tanques que sean utilizados en el transporte internacional, cuando estos crucen una frontera, a efecto de verificar el cumplimiento de lo establecido en la presente Decisión.

Artículo 177.- Las autoridades de aduana, en sus métodos de verificación y control, aplicarán las medidas que afecten lo menos posible la fluidez del comercio internacional.

Artículo 179.- Todo vehículo habilitado o unidad de carga que se encuentre efectuando transporte internacional, deberá portar uno o más MCI. La relación de la CPIC deberá constar en el respectivo MCI.

En una operación de transporte internacional, el transportista autorizado podrá transportar mercancías embarcadas en diferentes aduanas de partida, las que podrán ser desembarcadas en distintas aduanas de destino.

CAPITULO XII

DE LOS ASPECTOS SOBRE MIGRACION

Artículo 180.- La tripulación de los vehículos habilitados, para su ingreso, circulación, permanencia y salida de los Países Miembros, solamente necesitarán presentar la Libreta de Tripulante Terrestre y su documento nacional de identidad personal.

Artículo 181.- La Libreta de Tripulante Terrestre será expedida por el organismo nacional de migración, únicamente a nombre de una persona natural nacional o extranjera con visa de residente en el País Miembro en que la solicita, previa petición de un transportista autorizado.

Asimismo, podrá ser expedida por los Cónsules de los Países Miembros, dando cuenta por escrito de su otorgamiento a la autoridad de migración de su país, remitiendo la documentación presentada por el transportista.

Artículo 182.- La Libreta de Tripulante Terrestre tendrá una vigencia de doce meses. Las renovaciones prorrogan su vigencia por iguales periodos.

Artículo 183.- El titular de la Libreta de Tripulante Terrestre, cuando se encuentre realizando

transporte internacional y porte la misma, está exento de visa para el ingreso al territorio de los Países Miembros por los cuales presta el servicio.

Artículo 184.- La Libreta de Tripulante Terrestre permite al titular que se encuentra realizando transporte internacional en un País Miembro distinto del de su nacionalidad o residencia, una permanencia de treinta días renovables.

CAPITULO XIII

DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES

Artículo 185.- Los organismos nacionales competentes designados y acreditados por los Países Miembros serán los responsables de la aplicación de la presente Decisión y sus normas complementarias, en sus respectivos territorios.

Artículo 186.- Los organismos nacionales competentes, además, deberán:

- a) Coordinar con todas las autoridades de su país involucradas en el desarrollo del transporte internacional de mercancías por carretera, la aplicación integral de los aspectos operativos y de procedimiento establecidos en las Decisiones y normas complementarias que regulan dicho servicio;
- b) Coordinar la ejecución de los aspectos operativos del transporte internacional de mercancías por carretera con los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros;
- c) Promover mecanismos de coordinación con los transportistas autorizados y usuarios del transporte internacional de mercancías por carretera de su país;

Artículo 187.- Los organismos nacionales competentes llevarán un registro nacional de los transportistas autorizados, así como de vehículos habilitados y unidades de carga que operan en su país. Asimismo, llevarán un control de las modificaciones, suspensiones o cancelaciones.

CAPITULO ...⁴²

DE LAS MESAS DE TRABAJO BINACIONALES SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

Artículo- Institucionalizar el funcionamiento de las Mesas de Trabajo Binacionales sobre Transporte Internacional por Carretera, con el objeto de promover la participación activa de los actores públicos y privados, así como la academia, en la recomendación de alternativas de solución para la problemática del transporte internacional y fronterizo por carretera en la Comunidad Andina; apoyar y participar en la elaboración de la Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina; así como coadyuvar en la promoción del establecimiento de las Comisiones de Facilitación para el Tránsito y Transporte Terrestre Internacional, a que se refieren el artículo 145 (inciso d) de la Decisión 398 y artículo 186 (inciso d) de la Decisión 399.

Artículo- Son funciones de las Mesas de Trabajo Binacionales:

- a) Recomendar estrategias concretas de transformación cultural del sector, hacia un verdadero y efectivo transporte internacional en la Comunidad Andina, como mecanismo de facilitación e integración entre los Países Miembros;
- b) Coordinar la ejecución de los aspectos operativos del transporte internacional de pasajeros y mercancías por carretera;

⁴² Con este nuevo Capítulo se propone institucionalizar las **Mesas de Trabajo Binacionales Fronterizas**, que resume los esfuerzos que están desplegando para superar la problemática del Transporte internacional de mercancías por carretera; el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), con el aval del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina y con el apoyo de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

- c) Establecer los mecanismos de coordinación necesarios con las Comisiones Presidenciales de Integración y Asuntos Fronterizos (COPIAF) existentes, para encontrar también alternativas de solución al transporte y comercio fronterizos;
- d) Promover y coadyuvar a que los transportistas autorizados encuentren soluciones a sus problemas, cuando estén en conflicto sus propios intereses, creando las condiciones apropiadas con tal finalidad, sin perjuicio del intercambio comercial;
- e) Realizar un esfuerzo activo y sostenido, recomendando las acciones para facilitar, simplificar y homologar los trámites y procedimientos en los pasos fronterizos, a los efectos de contribuir en el mejoramiento de la competitividad del sector, en apoyo del comercio intracomunitario;
- f) Formular recomendaciones para mejorar substantivamente la transparencia de los procedimientos y la actuación de los funcionarios públicos en frontera, así como eliminar la práctica de venta de documentos en frontera. Apoyar la puesta en funcionamiento del Registro Andino de Transportistas, para coadyuvar en este empeño;
- g) Promover el intercambio, evaluación y difusión de experiencias y prácticas exitosas, el fortalecimiento organizativo y, en general, la cooperación entre transportistas autorizados, organizaciones de usuarios, entidades del Estado y organizaciones de la sociedad civil de los Países Miembros;
- h) Contribuir al seguimiento de la aplicación de las Decisiones adoptadas por los órganos competentes del Sistema Andino de Integración, así como de las normas contenidas en tratados, acuerdos y convenios internacionales con relación al transporte internacional por carretera en la Comunidad Andina; e
- i) Otros que le sean asignados por la Comisión de la Comunidad Andina o por la Secretaría General.

Artículo- Para el mejor cumplimiento de sus funciones las Mesas de Trabajo Binacionales deberán :

- a) Emitir opiniones y presentar recomendaciones por escrito sobre asuntos de la integración subregional, al CAATT y a las Comisiones Presidenciales de Integración y Asuntos Fronterizos (COPIAF), que sean de interés para el transporte internacional y fronterizo por carretera en la Comunidad Andina, respectivamente
- b) Adoptar un Programa de Trabajo para proponer las alternativas de solución sobre la problemática del transporte internacional por carretera en la Comunidad Andina, particularmente los relacionados con los incumplimientos de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina sobre la materia.
- c) Apoyar y participar en la elaboración de la Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina; y
- d) Coadyuvar en la promoción del establecimiento de las Comisiones de Facilitación para el Tránsito y Transporte terrestre Internacional.

Artículo- Cada Mesa de Trabajo Binacional aprobará su Reglamento Interno, en el que se determinará, entre otros aspectos, su composición con representantes del sector público, sector privado y de la academia; sus modalidades de trabajo y de sus reuniones.

Asimismo, cada delegación tendrá un Coordinador Nacional que será el representante de la autoridad nacional competente de transporte terrestre del respectivo País Miembro. En los Reglamentos Internos se fijarán sus funciones y atribuciones.

La Secretaría Técnica de la correspondiente Mesa de Trabajo Binacional, será desempeñada por la Secretaría General de la Comunidad Andina, a través de los funcionarios competentes y a la que corresponde convocar las reuniones, previa coordinación con los Coordinadores Nacionales. En los Reglamentos Internos se fijarán sus funciones y atribuciones.

CAPITULO XIV

DE LOS CENTROS NACIONALES Y BINACIONALES DE

ATENCION EN FRONTERA

Artículo 188.- Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) y en forma preferente, la de los Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera; en conformidad con las normas comunitarias sobre la materia.

Artículo 189.- Los organismos nacionales competentes adoptarán las acciones necesarias para su funcionamiento, conjuntamente con las autoridades nacionales de los distintos sectores que ejercen el control y prestan servicios complementarios en las fronteras.

Para la prestación de los servicios que deben proporcionar los CEBAF, los organismos nacionales competentes, conjuntamente con las demás autoridades referidas en el párrafo anterior, adoptarán manuales de procedimiento binacionales que faciliten su funcionamiento.

CAPITULO XV

DEL REGISTRO ANDINO DE TRANSPORTISTAS AUTORIZADOS, DE VEHICULOS HABILITADOS Y DE UNIDADES DE CARGA

Artículo 190.- Ratificar la creación del “Registro Andino de Transportistas Autorizados, de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga”, que estará a cargo de la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento.⁴³

Artículo 191.- Los organismos nacionales competentes proporcionarán oportuna y regularmente a la Secretaría General de la Comunidad Andina la información necesaria para la implementación de los Registros establecidos en el artículo anterior.

Dicha información consistirá en: nombre del transportista autorizado; nombre y dirección del representante legal y dirección de la oficina principal de la empresa; Certificados de Idoneidad y Permisos de Prestación de Servicios; Permisos Especiales de Origen y Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como de sus cancelaciones, renovaciones, caducidad y modificaciones que se introduzcan.

También informarán a la Secretaría General de la Comunidad Andina sobre la habilitación de los vehículos y el registro de las unidades de carga que conforman la flota de los transportistas autorizados o de las empresas que prestan el servicio de transporte internacional por cuenta propia, su retiro o desvinculación y la modificación de sus características.

Los organismos nacionales competentes mantendrán actualizada la información suministrada a la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que deberá proporcionarla a las autoridades nacionales de los Países Miembros que ejercen control en los cruces de frontera, para que cuenten con información actualizada que les permita verificar que los vehículos de transporte de mercancías por carretera que circulan entre los Países Miembros, cumplen con el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.⁴⁴

CAPITULO XVI

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 192.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libertad para la prestación del servicio de transporte bajo la figura de Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como el libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga registradas que presten dicho servicio.

Artículo 193.- Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina, cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación.

⁴³ Se utiliza la palabra "Ratificar", pues dicho Registro ya se encuentra creado por Decisión 399. Asimismo, se ha completado el título del Capítulo con el concepto Unidades de Carga

⁴⁴ Se propone la adición del texto subrayado, para completar el objetivo del indicado Registro.

Artículo 194.- Para realizar transporte internacional por cuenta propia, la empresa interesada deberá solicitar Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia ante los organismos nacionales competentes de los Países Miembros de origen y destino de las operaciones, respectivamente.

Artículo 195.- El Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia tendrá una vigencia de dos años, y podrá ser renovado por periodos iguales a solicitud de la empresa. La vigencia del Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia está sujeta a la del Permiso Especial de Origen.

La forma de expedición y renovación de los Permisos, así como el procedimiento y requisitos para su otorgamiento, cancelación y demás aspectos relacionados con el servicio, serán establecidos mediante reglamento.

Artículo 196.- En las operaciones de transporte internacional por cuenta propia, la empresa utilizará vehículos de su propiedad o en arrendamiento financiero (leasing).

Artículo 197.- Los organismos nacionales competentes cancelarán los Permisos otorgados cuando se compruebe la prestación del servicio de Transporte Internacional por Cuenta Propia mediante retribución.

Artículo 198.- El transporte internacional por carretera de mercancías indivisibles cuyo volumen sobrepase los límites máximos permitidos, así como la utilización de vehículos no convencionales, requerirá de autorización específica del organismo nacional competente de los Países Miembros transitados.

La circulación de tales mercancías, así como de los vehículos sobredimensionados, se regirán por las normas y disposiciones nacionales de los Países Miembros transitados.

Artículo 199.- Los transportistas autorizados deberán presentar al organismo nacional competente de su país de origen, semestralmente, información estadística mensual respecto de las mercancías transportadas y viajes efectuados. La información globalizada será entregada a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

La Secretaría General de la Comunidad Andina, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, establecerá el formato correspondiente para la consignación de la información.

Artículo 200.- Cada País Miembro comunicará oportunamente a los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros las condiciones exigidas para la circulación de los vehículos habilitados y unidades de carga registradas, las cuales en ningún caso podrán ser más estrictas que las requeridas para la circulación de los vehículos matriculados de ese país.

Artículo 201.- Los vehículos habilitados que se encuentren prestando el servicio de transporte internacional no serán sometidos, en lugares distintos a los de frontera, a controles aduaneros, de migración, policiales y sanitarios.

Se exceptúa de lo dispuesto en el párrafo anterior, los controles que deban realizarse en el trayecto, por razones de seguridad nacional prevista en la ley o cuando exista evidencia de la comisión de infracciones aduaneras.

Artículo 202.- La oferta al público de servicio de transporte internacional, que se realiza por tramos nacionales, se considera publicidad engañosa y susceptible de las sanciones previstas en la legislación nacional del País Miembro respectivo.

Artículo 203.- Los Países Miembros, dentro de un plazo de ciento ochenta días calendario, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión acordarán, bilateral o multilateralmente, los horarios y cualquier otro procedimiento operativo o de los servicios necesarios para el transporte internacional, en los cruces de frontera habilitados.

Dichos acuerdos deberán adoptarse en forma conjunta y coordinada entre las autoridades de transporte, aduana, migración, sanidad vegetal y animal, policía, y cualquier otra que ejerza el control.

Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias orientadas hacia la permanente e ininterrumpida atención en los cruces de frontera.

Artículo 204.- Los Países Miembros establecerán las normas necesarias para que la prestación de servicios por parte de los transportistas autorizados se realice en igualdad de condiciones de

competencia en el mercado.

Artículo 205.- El transporte internacional de mercancías por carretera, es reconocido por los Países Miembros como un servicio de exportación.

Artículo 206.- En la aplicación de la presente Decisión los Países Miembros realizarán los esfuerzos necesarios para procurar soluciones adecuadas que permitan resolver los problemas derivados del enclaustramiento geográfico de Bolivia.

Artículo 207.- En el transporte internacional de mercancías por carretera, los transportistas autorizados no podrán prestar servicio de transporte de paquetes postales, giros, valores y encomiendas.

Artículo 208.- En los casos no previstos en la presente Decisión y sus normas complementarias, son de aplicación las leyes y reglamentos nacionales de los correspondientes Países Miembros.

Artículo 209.- Cualquier modificación en el nombre o denominación, o cambio en la designación del organismo nacional competente, así como de los demás organismos nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte internacional, deberá ser comunicada a la Secretaría General de la Comunidad Andina y a los otros Países Miembros por intermedio de los correspondientes Organismos Nacionales de Integración.

CAPITULO XVII

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 210.- La Secretaría General de la Comunidad Andina previa opinión del CAATT, aprobará mediante Resolución los reglamentos y los formatos de las autorizaciones y documentos de transporte que sean necesarios para el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Decisión.

Asimismo, podrá modificar los formatos y la información consignada en ellos.

Artículo 211.- La Secretaría General de la Comunidad Andina, previa opinión del CAATT, cuando lo considere necesario, fijará mediante Resolución los riesgos a ser cubiertos y los montos de cobertura de las pólizas de seguro a ser utilizadas en las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera.

Artículo 212.- Las definiciones contenidas en la Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario y las correspondientes a límites de peso, dimensiones y otras características de los vehículos a ser destinados al transporte internacional, cuyos conceptos son utilizados en esta norma, son aplicables a la presente Decisión.

Artículo 213.- A los efectos de la presente Decisión y en particular, en lo relativo a la habilitación, registro, autorización, responsabilidad y garantías, las cooperativas serán consideradas como una unidad empresarial, independientemente del estatus legal que corresponda a cada uno de sus miembros individualmente considerados y de la propiedad de sus vehículos.

CAPITULO XVIII

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 214.- La presente Decisión sustituye a la Decisión 399 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 215.- La presente Decisión entrará en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.⁴⁵

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

⁴⁵ Sería conveniente revisar con mayor detenimiento la fecha de entrada en vigencia, estando a la adopción de la Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (TAC).

~~PRIMERA:~~⁴⁶

SEGUNDA: Los Países Miembros, a propuesta de la Secretaría General de la Comunidad Andina, dentro de un plazo de ciento ochenta días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, aprobarán una Norma Comunitaria que regule el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera.

TERCERA: Los Certificados de Idoneidad y los Permisos de Prestación de Servicios con sus Anexos y los Certificados de Habilitación de los vehículos, otorgados conforme a la Decisión 399 de la Comisión, mantendrán su vigencia hasta su vencimiento. Los transportistas autorizados con sesenta días de anticipación a dicho vencimiento, deberán solicitar a los organismos nacionales competentes respectivos su renovación, debiendo actualizar sólo la información y documentos que sean necesarios.

~~CUARTA:~~⁴⁷

~~QUINTA:~~⁴⁸

.....- Las disposiciones de la Resolución 300-Reglamento de Decisión 399, modificada por Resolución 721, que no se opongan a la presente Decisión, mantendrán su vigencia en tanto la Secretaría General, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), no adopte mediante Resolución, el Reglamento de esta última.⁴⁹

Dada en la ciudad de Lima, a los ...

30032005.

⁴⁶ Mediante Decisión 467 se ha dado cumplimiento a esta Primera Disposición Transitoria (Norma Comunitaria que establezca las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados.).

⁴⁷ Mediante Resolución 272 se ha dado cumplimiento a esta Cuarta Disposición Transitoria (Criterios para calificar la idoneidad del transportista autorizado, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados y establecer los requisitos del contrato de vinculación).

⁴⁸ Mediante Resolución 300, modificada por Resolución 721, se ha dado cumplimiento a esta Quinta Disposición Transitoria (Reglamento de la Decisión 399).

⁴⁹ Sería necesario estudiar con mayor detenimiento y consignar, mediante una o más Disposiciones Transitorias expresas, la situación y vigencia de la **Decisión 467** (Norma comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera), **Resolución 272** (Criterios para calificar la idoneidad del transportista, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados, y establecer los requisitos del contrato de vinculación) y la **Resolución 720** (Procedimiento de actualización del Registro Andino de Transportistas Autorizados, de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga-Decisión 399 y del Registro Andino de Transportistas Autorizados y de Vehículos Habilitados-Decisión 398).

ANEXO 5

PROPUESTA DE ANDINATIC CAPÍTULO COLOMBIA A LA XV REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO PERMANENTE SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL CAATT (Cusco- Perú 29, 30 de marzo de 2005)

PLANTEAMIENTOS RESPECTO A LA REVISIÓN DE LA DECISIÓN 399/97. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

El sector privado de Colombia representado en ANDINATIC, han insistido en las diversas reuniones del Comité Andino y del Grupo Técnico en la inconveniencia de modificar la Decisión 399, y que de ser esto necesario, la modificación se aborde por vía del reglamento y no sea en lo esencial o estructura de la norma vigente, sino en aquellos aspectos que como la adaptación al DUA así lo exija.

Lo anterior apoyados en las siguientes razones:

- 1) La Decisión 399 requirió para su expedición de un arduo trabajo de deliberaciones entre sectores público y privado, este representado por ANDINATIC, al interior de los cinco países, consistente en la formulación de propuestas, análisis y discusión amplia a lo largo de más de tres años.
- 2) Desde su vigencia han transcurrido tan solo siete años, tiempo en el cual todavía no se ha difundido de manera suficiente y menos aún conocido sus normas complementarias por parte de los agentes encargados de velar por su aplicación y de aquellos que deben cumplirla, lo cual fue ratificado en el estudio de octubre de 2000 de la Universidad Politécnica de Valencia y la CAF, en el que se presenta como recomendación, **“La falta de conocimiento en las administraciones periféricas de la normativa que dimana de las administraciones centrales”** y a renglón seguido, se expresa **la necesidad de hacer un esfuerzo múltiple que procure el respeto generalizado de la norma**, con lo cual se reitera la necesidad de conocer la norma antes que cambiarla, puesto que no puede pretenderse cambiar lo que se desconoce.

Como se recordará, a partir del 7 de octubre de 1999 se reglamentó la Decisión 399 por medio de la Resolución 300; Un mes antes fueron dictadas la Decisión 467 que regula el régimen de Infracciones y sanciones y la Resolución 272 que establece los criterios para calificar la Idoneidad, con lo cual se evidencia la poca madurez que tiene el nuevo marco normativo de transporte internacional por carretera que permita el inicio de una tarea de revisión “integral”.

- 3) Es importante también recordar que el pedido de modificar la Decisión 399 nació formalmente a instancias de la República Bolivariana de Venezuela, quien en la reunión III Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre realizada en la ciudad de Bogotá, formalizó en la Agenda, numeral 6°, su

propuesta de modificación al Artículo 21 de la Decisión 399 relacionado con las modalidades operativas, a fin de posibilitar una salida a un problema eminentemente coyuntural en su frontera con Colombia, situación que no justifica una modificación de la norma pues ella corresponde al ámbito de lo privado o acuerdo entre transportador autorizado y remitente, con lo cual y como también se recordará, fue la solución que unánimemente acogieron los Países Miembros para superar la dificultad que el trasbordo fuera impuesto por los Organismos Nacionales Competentes, por imprecisión de la legislación anterior 257.

No obstante los planteamientos hechos, el sector del transporte privado Colombiano presenta los siguientes aspectos que deben aclararse en la Decisión 399 por afectar operativamente al transporte internacional.

Comentarios a la propuesta de modificación de 12 de Octubre de 2004

1) Definición de Transporte Internacional de Mercancías por carretera

Consideramos que el actual texto debe mantenerse por contener los elementos que permiten caracterizar de manera inequívoca este tipo de transporte.

Introducir el régimen de Tránsito Aduanero resulta impreciso e incoherente con lo que pretende la reforma, pues en lo primero hace depender el transporte internacional del régimen aduanero, pues bien es sabido que el primero existe independiente del segundo. Lo segundo porque sí lo que se quiere es dotar a cada uno (TIT y TAC) de regulaciones especiales independientes, disposiciones como esta lo impiden.

2) Principios del transporte internacional terrestre.

Así mismo se considera fundamental insistir como delegación en que de emprenderse una revisión de la Decisión 399 e identificarse aspectos que operativamente obstaculicen el desarrollo del transporte internacional, deben mantenerse incólumes los principios rectores que la sustentan, los cuales están determinados en los Artículos 2°, 3° y 4° y desarrollados luego en los artículos 13 al 17 ibídem, lo contrario además de violar el ordenamiento Comunitario y los compromisos con la OMC, constituiría un grave retroceso.

Por lo cual estamos en desacuerdo con la modificación planteada al **artículo 2°**, más aún con la justificación que la sustenta.

3) Situaciones de emergencia del transporte

Estamos en desacuerdo con cualquier regulación que pretenda impedir el libre desarrollo del transporte internacional terrestre y la efectividad en el cumplimiento del ordenamiento comunitario. Más aún que de manera expresa se den herramientas a los países para desconocer los principios que garantizan la libre circulación.

En efecto, debe recordarse que para evitar esta situación pero reconociendo

situaciones excepcionales fue que se dictó el actual artículo 31.

La propuesta resulta igualmente contraria para la efectividad de la acción de Incumplimiento prevista en el Tratado que crea el Tribunal de Justicia Andino, pues de esta forma cualquiera de los países se escudaría en ella para negar su aplicación alegando el procedimiento paralelo planteado.

4) Propuesta de modificación del Artículo 21. Traslado

La modalidad del traslado debe mantenerse como excepcional conforme lo previsto en el artículo 21 de la Decisión 399, ya que fue voluntad de los cinco países su consagración de esa manera después de tres años de intenso debate de la norma andina.

Considera el sector privado Colombiano que es sana y razonable económica, jurídica y operativamente la facultad que otorga la norma a los sujetos del contrato (remitente-transportador autorizado) de utilizar la modalidad del traslado de la mercancía, pues con ello se impiden decisiones unilaterales por parte de quienes no son los que técnica (naturaleza y tipo de carga) y económicamente deben hacerlo.

Deben analizarse y considerarse las situaciones y condiciones objetivas existentes en las fronteras que posibilitan el traslado antes que pretender una modificación que perpetúe el problema, o lo que es peor, lo agudice.

El sector privado Colombiano sigue abogando porque se intensifiquen los trabajos de las mesas binacionales y su metodología, insumo fundamental para el diseño de estrategias para la adopción de la política comunitaria, a corto, mediano y largo plazo.

Temas puntuales que exigen precisión en la norma 399

1. Artículo 74 de la Decisión 399 relativo a la utilización de vehículos habilitados por empresas de transporte internacional autorizadas.

Uno de los aspectos que ha contribuido mayormente a la informalidad reinante, cuya cuota inicial se dio específicamente con el Acuerdo Interinstitucional firmado por los Gobiernos de Colombia y Venezuela en julio de 1998, es la prohibición de que las empresas autorizadas utilicen vehículos habilitados por terceros autorizadas, desconociendo principios de interpretación existentes en el derecho que ven las normas como un sistema y así debe interpretarse, por lo cual el Artículos 51, 74, 91, 92 y 208, sí permiten al transportista autorizado utilizar los servicios de terceros pero bajo la responsabilidad de quien documenta la operación. Lo contrario genera un cuasi monopolio de vehículos habilitados en cabeza de empresas de transporte autorizadas en detrimento de las que no poseen suficientes vehículos, obligándolas a prestar el servicio con la documentación que aquel emite (MCI y CPI).

Ahora bien, ante el hecho de no poderse encontrar una salida por la vía de la interpretación sistemática del Artículo 74 de la Decisión 399, en el sentido de permitir la

utilización de vehículos habilitados por cualquier empresa autorizada manteniendo como está la unidad de responsabilidad operativa, no queda otro camino que proponer el siguiente artículo que modifique a la Decisión 399:

"Artículo...Para la realización de las operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera, los transportistas autorizados podrán utilizar los vehículos habilitados por cualquier otra empresa autorizada. El servicio seguirá siendo prestado bajo la responsabilidad del transportista autorizado que haya emitido la CPI y el MCI".

2. Expedición y entrega de los Certificados de Habilitación.

Otro de los aspectos que debe considerarse en la modificación en la Decisión 399 es el relacionado con el procedimiento para otorgar los Certificados de Habilitación de vehículos que prestan el servicio de transporte internacional.

Esto porque no son operativamente coherentes los Artículos 19 que, de una parte permite prestar el servicio de transporte internacional a la empresa que ha obtenido el Certificado de Idoneidad, el Permiso de Prestación de Servicios y el Certificado de Habilitación, y el artículo 66 que permite la entrega junto con el Certificado de Idoneidad de los certificados de habilitación, con lo cual podría además de presentarse un desfase en tiempo de vigencia de éstos mientras se obtiene el Permiso en el otro país, un manejo indebido de los certificados de habilitación mientras se obtiene éste permiso.

Por lo cual se propone que el Organismo Competente de origen no entregue los Certificados de Habilitación hasta tanto no se haya obtenido el Permiso de Prestación de Servicios en alguno de los Países Miembros y a partir de ella tomar la fecha de expedición, sí es por primera vez.

3. Modificación del Artículo 207

El sector privado Colombiano observa con preocupación la prohibición prevista en el artículo 207 de la Decisión 399, por contrariar el libre acceso y la libre competencia en el mercado del transporte internacional, por lo cual de manera reiterada solicita su supresión.

El artículo comentado establece lo siguiente,

Artículo 207.- En el transporte internacional de mercancías por carretera, los transportistas autorizados no podrán prestar servicio de transporte de paquetes postales, giros, valores y encomiendas.

PLAN DE TRABAJO AÑO 2005

ANTEPROYECTO DE NORMA COMUNITARIA QUE REGULA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR CARRETERA

[illegible]

RESOLUCION CAATT No.

**GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO PERMANENTE SOBRE MERCANCÍAS
PELIGROSAS DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DEL
TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)**

CONSIDERANDO:

Que la Decisión 434 (Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre), en su artículo 3, determina las funciones del CAATT y dispone que adopte su Reglamento Interno;

Que la Resolución CAATT No. I-001, aprueba el Reglamento Interno del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT); el mismo que establece los mecanismos para su organización y funcionamiento, así como para la participación activa de representantes del sector privado en sus reuniones;

Que en la IX Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre-CAATT (Valencia, 06-08.OCT.04), las autoridades nacionales de transporte terrestre, acordaron convertir el Grupo Especial de Trabajo sobre Mercancías Peligrosas, en Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Mercancías Peligrosas del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT);

RESUELVE:

Artículo 1.- Adicionar el siguiente texto, al numeral I (De las Funciones) del Reglamento Interno del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), aprobado por Resolución CAATT No. I-001 (16.JUL.98) :

“Constituir el Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Mercancías Peligrosas del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), el mismo que estará integrado por expertos en la materia, designados por las autoridades nacionales responsables del transporte terrestre en cada País Miembro, y en el cual podrán participar por invitación expresa, representantes del sector privado de conformidad con los temas a tratar; que deberá realizar las coordinaciones que resulten necesarias para recomendar al CAATT, las acciones para la aplicación y seguimiento de los mecanismos determinados por la normativa comunitaria sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera en la Comunidad Andina.”

Artículo 2.- Dejar sin efecto el Grupo Especial de Trabajo sobre Mercancías Peligrosas, conformado por recomendación de la VI Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT (23-24.FEB.2000), y aprobado por la III Reunión Extraordinaria del CAATT (Bogotá, 13-14.ABR.2000).

Dado en la ciudad de Cusco-Perú, a los treinta y uno días del mes de marzo del año 2005.

ANEXO G

**DOCUMENTO DEL CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA ECONÓMICA Y SOCIAL
REPÚBLICA DE COLOMBIA -DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN-
POLITICA PARA EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE AUTOMOTOR DE
CARGA POR CARRETERA EN COLOMBIA**

(SOLICITAR ARCHIVO A DOCUMENTACION Y PUBLICACIONES)

ANEXO H

PRESENTACION

**INFORME AL COMITÉ ANDINO DE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE
TERRESTRE**

EL PROCESO DE NORMALIZACIÓN EN LA SERIE NTC 5500

(SOLICITAR ARCHIVO A DOCUMENTACION Y PUBLICACIONES)

ANEXO I

PROPUESTA DE ANDINATIC COLOMBIA A LA IX REUNIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO

(Cusco- Perú 30 y 31 de marzo de 2005)

Punto Varios. Propuestas ANDINATIC COLOMBIA

1. Póliza Andina. D. 290

1.1. Revisión del cubrimiento extraterritorial de la póliza.

Planteamiento: En la actualidad las compañías de seguros que expiden la póliza andina y en sujeción al texto Anexo de la D. 290 objetan reclamaciones por siniestros ocurridos en el país donde se tomo la póliza.

En efecto, la P.A. establece,

3. Ambito Geográfico.

Las disposiciones de este contrato de seguro sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio nacional de cada país, salvo si algún País Miembro resuelva aplicarlo también al territorio nacional.

Esto debe corregirse a la luz de la realidad operativa del transporte internacional donde los vehículos habilitados realizan operaciones en viajes redondos y la exposición al riesgo se da en los países del ámbito geográfico donde opero.

La solicitud es la modificación de las condiciones de la póliza andina previstas en la D. 290, pues esto es inequitativo y lesivo para el tomador, además de ser contrario a la realidad comercial.

1.2. Concepto de vehículo en la P.A.

Establece la D. 290 en su Artículo 2 que, la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y su Anexo, serán emitidos por una empresa aseguradora establecida en cualquiera de los Países Miembros y cubrirán, según corresponda, la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados, y los daños corporales que sufra la tripulación, **como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.**

Prevalidos en esta redacción las compañías de seguros están exigiendo tomar seguros por separado unidad motora (cabezote) y unidad de carga (trailer), lo cual resulta excesivamente oneroso y contrario a lo previsto en la norma 290, por lo cual debe aclararse con un llamado de atención a las compañías de seguros por constituir un abuso contra el tomador asegurado.

2. Normas Técnicas Colombianas de Transporte NTC 5500

El Comité Técnico de Normalización de ICONTEC 172 *Transporte de Carga Terrestre* ha desarrollado la serie de normas NTC 5500 sobre *Gestión en el transporte de carga terrestre*, con el fin de definir, en primer lugar, un estándar para el desempeño de este renglón de los servicios en Colombia y, en segundo término, promover el desarrollo de sistemas de certificación en este campo, con el propósito de que las empresas puedan demostrar la conformidad de sus servicios y, de esta manera, se den las condiciones para generar programas de mejoramiento continuo que incrementen la competitividad de las empresas y la seguridad en la prestación de este servicio.

La certificación se puede otorgar a las empresas en tres alcances específicos, ya sea de manera separada o conjunta, según si las actividades que desarrolla la organización tienen que ver con uno o con los tres esquemas de gestión considerados por la serie NTC 5500.

Los alcances específicos son:

2.1 Gestión en el sistema de información con base en la NTC 5500-1, cuando la empresa está interesada en demostrar la gestión que realiza respecto a su sistema de información, de tal manera que se cuente con instrumentos de análisis para la operación segura y eficiente del servicio.

2.2 Gestión de personal con base en la NTC 5500-2, cuando la empresa está interesada en demostrar la gestión que realiza para la selección, formación y evaluación del desempeño del personal que está involucrado directamente en la prestación del servicio de carga por carretera.

2.3 Gestión en la operación y prestación del servicio con base en la NTC 5500-3, cuando la empresa está interesada en demostrar la gestión que realiza en la operación segura y eficiente del servicio de transporte por carretera.

Propuesta:

Teniendo en cuenta la importancia que este tipo de normas tiene para el logro del objetivo de profesionalizar al sector de los servicios de transporte, y que el mismo es uno de los elementos de los Lineamientos de la Política, el sector privado del transporte Colombiano lo presenta como propuesta concreta para que se estudie y analice como una herramienta modelo con miras a su adopción como normas andinas.

3. Creación de reglas comerciales para el transporte internacional terrestre

ANDINATIC propone la creación de reglas comerciales de contratación de transporte internacional que rijan las relaciones entre los sujetos del contrato de transporte (Transportador Autorizado – Remitente/Destinatario) que permitan transparencia en la negociación al igual y con los alcances de las existentes internacionalmente dictadas por la Cámara de Comercio Internacional CCI, avalada por el CAATT.

Esta propuesta será formalizada en la próxima reunión del CCATT que convoque la Secretaría General.

* * * * *