

SG/CAATT/VIII/ACTA 5 de diciembre de 2003 3.27.37

OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT) 15-16 de octubre de 2003 Cartagena de Indias - Colombia

ACTA

DE LA OCTAVA REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)

ACTA

DE LA VIII REUNIÓN ORDINARIA DEL COMITÉ ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)

La VIII Reunión Ordinaria del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), se llevó a cabo los días 15 y 16 de Octubre de 2003, en la sede del Hotel Cartagena Hilton, en la ciudad de Cartagena de Indias – Colombia.

ı

INAUGURACIÓN

En el acto de inauguración, hizo uso de la palabra el doctor Oscar David Gómez Pineda, Presidente del CAATT, quien dio la bienvenida a las delegaciones participantes, haciendo una breve reseña del temario propuesto y los compromisos pendientes.

П

PARTICIPANTES

La reunión contó con la participación de las delegaciones de Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, Andinatic Andina, y Andinatic - Capítulos Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela, así como representantes de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

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

Ш

AGENDA DE TRABAJO

Verificado el quórum e instalada la reunión, se sometió a consideración de los asistentes el contenido de la Agenda Tentativa, la cual fue aprobada en la forma siguiente:

- 1. Informe del Presidente saliente (Colombia)
- 2. Transferencia de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)
- 3. Aprobación del Informe de la XIV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Internacional del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)
- 4. Revisión de los avances alcanzados en la elaboración y estructuración de la Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina.
 - 4.1 Propuestas de Colombia, Ecuador y Venezuela para cumplir con las sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina por incumplimientos de la Decisión 399
 - 4.2 Propuestas de Andinatic Andina.
 - 4.3 Propuestas de la Secretaría General
 - 4.4 Debate general, conclusiones y recomendaciones del CAATT para el Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas

- 5. Revisión de los avances efectuados para la realización del Estudio Técnico que determine las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio previsto en la Decisión 561, modificatoria del artículo 80 de la Decisión 398.
- 6. Cumplimiento de los Países Miembros sobre la Resolución 720 del Registro Andino de Transportistas y estado de avance de la cooperación de la Universidad Politécnica de Valencia en las estadísticas andinas de transporte por carretera.
- 7. Análisis y definición del Plan de Trabajo.
- 8. Varios
 - 8.1 Caso de exigencia SOAT-Colombia
 - 8.2 Servicio Complementario de Transporte de Encomiendas y Paquetes Postales
 - 8.3 Póliza Andina de Seguro Decisión 290

IV

DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Puntos 1 y 2

Informe del Presidente saliente (Colombia).- Transferencia de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT)

El Presidente saliente del CAATT, doctor Oscar David Gómez Pineda, Director de Transporte de Colombia, expresó su agradecimiento por la colaboración prestada por los miembros que integran el Comité y a la Secretaría General, respecto al apoyo brindado a su gestión.

Resaltó que durante el tiempo de su gestión se avanzo en temas como la revisión del Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario dentro del marco del Proyecto GRANADUA, referente al cual se coordinó de manera conjunta con las autoridades aduaneras. Igualmente se continuo el trabajo que permitirá formular una Política Común de Transporte Terrestre, comenzando tal como lo recomendaron los Ministros de Transportes y Obras Públicas en Bogotá, con las primeras acciones tendientes a la identificación de los puntos críticos en el transporte comunitario y la solución de los incumplimientos de algunos países a la normativa comunitaria.

Por otra parte, manifestó su complacencia por haber avanzado en otros proyectos como la modificación de la Decisión 398, sobre la vida útil de los vehículos de transporte terrestre internacional de pasajeros por carretera, así como sobre el transporte de mercancías peligrosas en la Comunidad Andina.

Por último, agradeció el apoyo recibido para iniciar la apertura de espacios que permitan discutir temas comunes, como el referido a la homologación de las licencias de conducción en la Comunidad Andina.

Las delegaciones asistentes, la Secretaría General y Andinatic Andina, por su parte, agradecieron la labor dinámica desplegada por el Presidente saliente del CAATT.

Acto seguido, se procedió a realizar la transferencia de la Presidencia del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), a la autoridad nacional competente de transporte terrestre del Ecuador, doctor Jaime E. Muñoz Araujo, Presidente del Consejo

Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres (CNTTT), quien asumió de inmediato la presidencia de la presente reunión del CAATT.

Punto 3

Aprobación del Informe de la XIV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente de Transporte Terrestre Internacional del CAATT

La Secretaría General de la Comunidad Andina presentó a la consideración de las autoridades asistentes el Informe Final de la XIV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente de Transporte Terrestre Internacional del CAATT, que se llevara a cabo en la ciudad de Quito-Ecuador, los días 16 y 17 de julio de 2003, el mismo que siendo aprobado por unanimidad, pasa a formar parte integrante de este documento como **ANEXO B.**

Asimismo, se dio lectura a los comentarios de Bolivia y del Perú respecto al indicado Informe Final, que dichos Países Miembros hicieran llegar a la Secretaría General, los mismos que constituyen el **ANEXO C** de la presente Acta.

Punto 4

Revisión de los avances alcanzados en la elaboración y estructuración de la Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina.

4.1 Propuestas de Colombia, Ecuador y Venezuela para cumplir con las sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina por incumplimientos de la Decisión 399

El Presidente de la reunión invocó a todos los países para cumplir con las sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina y la conveniencia de buscar soluciones claras y precisas. Asimismo, la delegación del Ecuador planteo tener en cuenta las propuestas formuladas por la Federación Subregional Andina de Consejos de Usuarios del Transporte Internacional de Carga (Fecuti Andina) en el V Foro Empresarial Andino, realizado en Guayaquil el 14 y 15 de mayo del 2002, cuya copia fue entregada a los participantes. La delegación de Venezuela, manifestó su disposición a dialogar con respecto al tema con todos los sectores involucrados, tomando en consideración las propuestas que realice el sector privado, enfatizando, que el problema es complejo y su solución debe tomar en cuenta la realidad. Al respecto, el representante de ANDINATIC – Capitulo Venezuela, manifestó su deseo de coadyuvar en la solución del problema.

En el desarrollo de este punto, Colombia, Ecuador y Venezuela, no formularon propuestas específicas sobre el cumplimiento de las sentencias del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina por incumplimientos de la Decisión 399.

4.2 Propuestas Andinatic - Andina

La posición de Andinatic Andina sobre el transporte internacional de mercancías por carretera fue presentado por el doctor Juan Carlos Rodríguez, así como la correspondiente al transporte internacional de pasajeros por carretera por el doctor Joaquín Ormeño, que forman parte integrante de este Acta como **ANEXO D.** Es conveniente destacar que dichas posiciones fueron concertadas por los transportistas asistentes a este evento, en una reunión privada que se realizara en forma paralela.

Complementariamente, Andinatic Andina reiteró la conveniencia de que el CAATT se reuniera en fronteras, a efectos de que las autoridades tomen cabal conocimiento de la realidad existente en las mismas. En este sentido, se hizo recordar un acuerdo anterior del CAATT, respecto a que una forma de atender esa petición era la asistencia y participación de las autoridades que conforman el CAATT en las visitas o foros que organice la Secretaría General en las zonas fronterizas. Se acordó tener en cuanta esta recomendación.

Finalmente, informaron de la renuncia presentada por el doctor Harrison Vizcaíno Andrade al cargo de Presidente de Andinatic Andina, así como la designación del doctor Joaquín Ormeño de Andinatic-Capítulo Perú en su reemplazo, y la de Jorge Alí Casanova de Andinatic-Capítulo Venezuela como Vice-Presidente. En este sentido, los participantes expresaron al Presidente saliente su reconocimiento por el trabajo desplegado durante su gestión, y votos para una exitosa gestión al Presidente y Vicepresidente entrantes de Andinatic Andina.

4.3 Propuestas de la Secretaría General.

La Secretaría General realizó la presentación de dos documentos. El primero, constituido por un Documento de Trabajo contenido en un Cuadro con el que se propone al CAATT comenzar la revisión de la Decisión 399 para su modificación, consignándose en el mismo, el estado de situación de los problemas identificados, las citas textuales de la norma comunitaria vinculada y las respectivas posibles propuestas de solución, teniendo en cuenta la realidad del sector, con el ánimo de contribuir al debate sobre este tema.

Asimismo, presentó un segundo documento que previamente había sido remitido a los Ministros de Transportes y Obras Públicas, denominado "Informe de la Secretaria General al Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas sobre la Problemática del Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (Decisión 399)", en el que se consideraba el marco legal, los problemas, la situación actual y propuestas de solución, para ser analizados como Documento de Trabajo por el CAATT y representantes de los transportistas, pues los representantes de los generadores de carga a pesar de haber sido invitados, no asistieron a este evento.

Las versiones de ambos documentos presentados por la Secretaría General, constituyen el ANEXO E de esta Acta, haciéndose notar que el Cuadro denominado "Lineamientos de Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina", que originalmente presentara la Secretaría General y que forma parte del Informe mencionado en el párrafo anterior, una vez discutido y modificado en su contenido durante esta reunión, fue el que consolidó las conclusiones, recomendaciones y compromisos consensuados, para ser presentados a la reunión ministerial que se efectuara a continuación.

La delegación del Perú informó que venía efectuando las consultas a los transportistas y generadores de carga peruanos, a efectos de desarrollar el tema sobre el reconocimiento de la realidad del sector a nivel nacional e internacional, tema de corto plazo contenido en el documento "Alcances y Desarrollo de la Política Común de transporte Terrestre de la Comunidad Andina", elaborado en la VI Reunión Extraordinaria del CAATT. Informó, además, que habían realizado una reunión el día 7 de Octubre de 2003 y que estaba prevista otra para el día 6 de Noviembre a efectos de evaluar la aplicación de la Decisión 399.

De otra parte, se logró la participación del señor Vincec Pedret Cuscó, Administrador Principal de la Comisión Europea (Dirección General de Energía y Transportes), especialista que había realizado la presentación del tema "Política Común de Transportes y Libro Blanco de la Comisión Europea", en el marco del XXVIII Congreso Nacional del Transporte de la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR), la misma que fue repetida en la presente reunión, pues constituía un valioso elemento de juicio para el análisis de la Política Común Andina. Dicha presentación forma parte de esta Acta como **ANEXO F**.

4.4. Debate general, conclusiones y recomendaciones del CAATT para el Consejo de Ministros de Transportes y Obras Pùblicas.

Luego de producido el debate general de los documentos presentados y los argumentos formulados en la reunión, las delegaciones asistentes acordaron aprobar el documento denominado "Elementos para una Política Común de Transporte de Mercancías por Carretera en la Comunidad Andina", que será presentado a la consideración de la XI Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina, el mismo que forma parte integrante de esta Acta como **ANEXO G**.

Al respecto, los participantes recomendaron la necesidad de hacer notar, que el mencionado documento no incluye lo relativo al transporte internacional de pasajeros por carretera, atendiendo a la carencia de diagnósticos previos respecto a este tema. En este sentido, se acordó que la Secretaría General trabaje conjuntamente con Andinatic Andina, en la elaboración de un diagnóstico que sirva de soporte para preparar un documento sobre Elementos para una Política Común de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera en la Comunidad Andina, que se presentaría posteriormente en el CAATT para su respectiva fusión con el de mercancías, de tal manera que ambos se constituyan en la base para la formulación de la Política Común de Transporte por Carretera, teniendo en cuenta las particularidades propias de cada uno.

Punto 5

Revisión de los avances efectuados para la realización del Estudio Técnico que determine las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio, previsto en la Decisión 561 modificatoria del articulo 80 de la Decisión 398.

Para el tratamiento de este tema, se dio lectura a la Decisión 561 de la Comisión de la Comunidad Andina - Modificación de la Decisión 398: Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera (Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los omnibuses o autobuses en el servicio), que sustituye el texto del artículo 80 de la Decisión 398; haciéndose notar el plazo consignado en el artículo 2 de esa norma comunitaria, para que la Secretaría General adopte mediante Resolución, previa opinión del CAATT, las mencionadas condiciones técnicas que deben reunir los indicados vehículos; precisándose que, en caso contrario, la antigüedad de los vehículos quedaría fijado en siete años, conforme se desprende del artículo 3 de esa misma norma comunitaria.

Al respecto, recordándose que en la XIV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Internacional del CAATT (Quito, 16-17.JUL.03), se recomendó la conveniencia de que la Secretaría General de la Comunidad Andina coordine la realización de un Estudio Técnico que defina las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera, el cual podría realizarse con profesionales especializados e idóneos en la materia de cada País Miembro o con la contratación de un Consultor a nivel subregional, cuyos honorarios se solicitó sean cubiertos por Andinatic Andina, entidad gremial que aceptó estudiar la posibilidad de financiar el referido proyecto.

En este sentido, la Secretaría General informó que había cumplido con elaborar un Proyecto de Términos de Referencia, que fueron remitidos para la consideración de Andinatic Andina para los fines indicados, sin embargo los transportistas de pasajeros que conforman esa entidad gremial no habían llegado a un acuerdo sobre dicha financiación. Así también informó que Colombia y Venezuela había hecho llegar sus aportes al indicado tema. Los tres documentos mencionados conforman el **ANEXO H** de la presente Acta.

En consecuencia, luego de un intercambio de ideas, los asistentes concordaron en la necesidad que en el más breve plazo se elabore el indicado Estudio Técnico, para dar cumplimiento a los artículos 1 y 2 de la Decisión 561, aceptándose el ofrecimiento de Andinatic Andina de realizar el referido Estudio Técnico, de conformidad con los Términos de Referencia elaborados por la Secretaría General de la Comunidad Andina y con los aportes alcanzados por Colombia y Venezuela.

Asimismo, se acordó que la metodología, plazo y alcances del indicado Estudio Técnico sean analizados y definidos en la reunión de un grupo de trabajo temporal técnico a realizarse en Quito — Ecuador, la misma que deberá ser convocada por la Secretaría General, en coordinación con el Presidente del CAATT, a la cual deberán asistir los técnicos especialistas que Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela se comprometieron acreditar.

Asimismo, Andinatic Andina solicitó el apoyo de las autoridades nacionales competentes de transporte terrestre, para obtener la información oficial sobre la materia, a fin de lograr la meta propuesta.

Punto 6

Cumplimiento de los Países Miembros sobre la Resolución 720 del Registro Andino de Transportistas y estado de avance de la cooperación de la Universidad Politécnica de Valencia en las estadísticas andinas de transporte por carretera.

La Secretaría General dio un informe sobre el estado de situación de la aplicación de la Resolución 720, dando cuenta que solamente el Perú había cumplido con los términos acordados, enviando la información básica e incluso la primera actualización mensual. Se mencionó también que Venezuela ya había enviado la transmisión de prueba, habiéndosele solicitado modificaciones al formato de datos enviados.

Durante la reunión Venezuela hizo entrega de la información complementaria y el Ecuador hizo a su vez entrega de la información solicitada, las cuales serán revisadas por la Secretaría General para su convalidación correspondiente.

Por su parte, Colombia se comprometió a enviar próximamente la información prevista en la Resolución y a Bolivia se le notificará de la importancia de su envío para poder completar el Registro Andino.

La Secretaría General hizo recordar sobre los trabajos que se venían desarrollando dentro de los alcances del Convenio con la Generalitat Valenciana y que sería ejecutado por la Universidad Politécnica de Valencia (UPV), para la realización del Proyecto "Diseño y desarrollo de un sistema de información estadística en el sector del transporte internacional por carretera (TIC)".

En este sentido, el Presidente concedió el uso de la palabra al Consultor europeo Jesús Domingo de la UPV, quien informó sobre los avances alcanzados, realizando la presentación del "Diseño de un Sistema de Información Estadística del Transporte Internacional para la Comunidad Andina de Pasajeros y Mercancías", cuyo informe se incorpora a esta Acta como **ANEXO I**.

Asimismo, se acordó que atendiendo a que la cooperación culminará con la capacitación de dos personas por país en Valencia (España), ésta se realice en febrero de 2004, a fin de que se garantice la previa designación de los responsables encargados de implantar, así como de administrar las estadísticas y encuestas en las entidades de estadística o transporte, según sea el caso en cada país, para garantizar y darle sostenibilidad al proyecto, de tal forma que sean dichas personas los beneficiados con dicha capacitación. En tal sentido se acordó que la Secretaría General solicite una prórroga en la cooperación hasta el primer trimestre del año 2004.

Punto 7

Análisis y definición del Plan de Trabajo

En el desarrollo de este punto de la Agenda aprobada, el Presidente del CAATT mencionó que recientemente se había producido su designación al cargo de Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres (CNTTT) por el Gobierno de su país, razón por la cual elaborarían el Proyecto de Plan de Trabajo 2003-2004 del CAATT, en coordinación con la Secretaría General, para someterlo a la consideración de las autoridades vía correo electrónico, a efectos de lograr su aprobación en el más breve plazo, teniendo especialmente en consideración los resultados que se obtendrán de la XI Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina.

Punto 8.- Varios

8.1 Caso de exigencia SOAT-Colombia

En atención al tema presentado por Venezuela, sobre la situación de las empresas transportistas venezolanas con Certificado de Idoneidad emitido, que requerían renovar o realizar cualquier tramitación con respecto a sus Permisos de Prestación de Servicios ante la autoridad nacional competente de Colombia, a las cuales se les estaba exigiendo copias del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito-SOAT; el representante de Colombia manifestó que el caso se encontraba en camino a solucionarse, en el sentido de que para el transporte internacional comunitario de pasajeros o mercancías, no debería exigirse el porte del SOAT, en forma adicional a la de la Póliza Andina de Seguros, para que no se genere un incumplimiento al ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.

Asimismo, se refirió al pronunciamiento del área legal del Ministerio de Transporte de Colombia sobre este particular, el mismo que consignaba una posición que posteriormente seria avalada y materia de un pronunciamiento oficial de la autoridad nacional competente de transporte terrestre del Ministerio de Transporte de la República de Colombia, el cual seria cursado a la Policía de Carreteras, autoridades andinas de transporte terrestre, organismos de tránsito y empresas de transporte internacional.

8.2 Servicio complementario de Transporte de Encomiendas y Paquetes Postales

La Secretaría General informó que aún no se habían culminado la realización de reuniones conjuntas al interior de cada País Miembro, de las autoridades nacionales competentes de transporte terrestre, con autoridades postales y aduaneras, a efectos de revisar los documentos presentados por Perú y Andinatic-Andina.

Al respecto, la delegación del Perú presentó su pronunciamiento sobre el Servicio Complementario de Transporte de Encomiendas y Paquetes Postales, elaborado con la participación de las autoridades nacionales de postales y aduaneras de su país, solicitando el debate del tema.

En consecuencia, las autoridades participantes acordaron que en la próxima reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT, cada País Miembro entregue una posición nacional concordada sobre este tema, con el añadido de que dicha posición nacional debería incluir el pronunciamiento sobre la posibilidad de separar el Transporte de Encomiendas del Transporte de Paquetes Postales, o la formulación de una sola norma que comprenda ambos aspectos, teniendo en consideración los convenios vigentes en el marco de la Unión Postal Universal (UPU).

Adicionalmente, se acordó que la Secretaría General transmita este acuerdo y solicite a Bolivia los resultados obtenidos de la coordinación respectiva que se realice al interior de ese país; así como que los Países Miembros actualicen o complementen la información que juzgaran necesaria.

8.3 Póliza Andina de Seguro - Decisión 290

Con relación al tema sobre la revisión del Anteproyecto de Decisión modificatorio de la Decisión 290 (Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera), propuesto por Andinatic Andina y remitido oportunamente a los Países Miembros, se ratifico la sugerencia recomendada en la XIV Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional del CAATT (Quito, 16-17.JUL.03), cuyo informe se ha aprobado en la presente reunión del CAATT.

Por tanto, el tratamiento de este tema, fue diferido para ser abordado en la próxima reunión dicho Grupo de Trabajo, oportunidad para la cual los Países Miembros deberán haber cumplido con remitir a la Secretaría General la información faltante derivada de los Cuestionarios

dirigidos a las Empresas de Seguros y a los Transportadores Internacionales de Mercancías por Carretera, la información nacional integral y actualizada sobre el estado de situación respecto de la utilización de la Póliza Andina detallada por Compañía Aseguradora (Años 1999, 2000 y 2001), así como los datos de los integrantes del citado Grupo Ad-Hoc, solicitado por la Secretaría General mediante Fax SG-X/3.27.37/439/2003 del 10 de abril de 2003.

Finalmente, las delegaciones solicitaron dejar expresa constancia de su agradecimiento a la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (COLFECAR), por las facilidades logísticas ofrecidas para realizar el presente evento, así como por las atenciones recibidas durante su permanencia en Cartagena.

En fe de lo cual, los representantes de los Países Miembros suscriben la presente Acta, a los dieciséis días del mes de octubre del año 2003.

ANEXO A

LISTA DE PARTICIPANTES

COLOMBIA

Doctor Oscar David Gómez Pineda

Director de Transporte y Tránsito.

Ministerio de Transporte

Dirección: Entrada Edf. Miniobras Nº 694 Transversal 45 CAN piso 6

Teléfono: (571)324-0800 ext. 1608

Facsímil: (571)428-7347

E-mail: ogomez@mintransporte.gov.co

Bogotá

ECUADOR

Ingeniero Jaime Emilio Muñoz Araujo

Presidente del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

Ministerio de Gobierno y Policía

Dirección: Juan León Mera 1528 y Santa María

Teléfono: (5932)252-5925 Facsímil: (5932)252-5816

Quito

Arquitecto Alejandro Vicente Albán Ortíz

Director Ejecutivo del Consejo

Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre Dirección: Juan León Mera 1528 y Santa María

Teléfono: (5932)252-5816 Facsímil: (5932)252-5925

E-mail: alejandroalban@cnttt.gov.ec

Quito

Jaime Camacho Barrera

Funcionario de la Dirección de Negociaciones Internacionales

Ministerio de Industria y Comercio

Dirección: Avenida Amazonas y Eloy Alfaro (esquina). Edificio MAG, 2º piso

Facsímil: (59-32) 2527-494

E-mail: comercio15@mincip.gov.ec

Quito

PERÚ

Señor Patrick Allemant Florindez

Director General de Circulación Terrestre Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Dirección: Av. 28 de julio 800, Lima

Teléfono: 433-9544 Facsímil: 433-5698

E-mail: pallemant@mtc.gob.pe

Lima

Señor Jesús Tapia Tarrillo

Director Técnico Normativo

Dirección General de Circulación Terrestre Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Dirección: Av. 28 de julio 800, Lima

Teléfono: 433-4375 Facsímil: 433-5515

E-mail: jtapia@mtc.gob.pe

Lima

VENEZUELA

General (Ej) Juan Vicente Paredes Torrealba

Presidente

Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

Dirección: Parque Central, piso 32, Torre Este Av. Lecuna

Teléfono: (58212)509-3071 Facsímil: (58212)509-3058 E-mail: setra2001@cantv.net

Caracas

Carlos Fraino Lander

Jefe de Transporte y Comunicaciones Internacionales

Ministerio de Relaciones Exteriores Dirección: Torre MRE Carmelitas Teléfono: (58-212) 8064437

Caracas

Marisela Del Valle Rodríguez Peinado

Jefe de la División de Transporte Internacional Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

Dirección: Parque Central, piso 32, Torre Este Av. Lecuna

Teléfono: (58212) 509-3284 Facsímil: (58212) 509-1718

E-mail: drgsetra@infoline.wtfe.com

Mariselarodriguez212@hotmail.com

Caracas

ANDINATIC ANDINA

Harrison Fabian Vizcaíno Andrade

Presidente

ANDINATIC ANDINA

Dirección: Av. 6 de Diciembre y Murialdo

Teléfono: (59-32)254-3192 Facsímil: (59-32) 255-0368 E-mail: harriviz@vio.satnet.net

Quito

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Vicepresidente de COLFECAR y Presidente de Andinatic Capítulo Colombia

Dirección: Transversal 29 número 39A-47

Teléfono: 3440077 Facsímil: 2685167

E-mail: info@colfecar.org

Bogotá D.C.

Camilo Jarrín Carrera

Presidente Andinatic Capítulo Ecuador

Dirección: Santiago y Salinas Nº N17245 Cuarto piso Ofic. 405

Teléfono: (593-2) 2903978 Facsímil: (593-2) 2543573

E-mail: andinaticandina@net.net

andinaticandina@yahoo.com

Quito

Patricio Guevara Santamaría

Vicepresidente Andinatic Capítulo Ecuador

Director del Departamento Internacional Cooperativa Panamerica Internacional

Teléfono: (593-2) 2557133 Facsímil: (593-2) 2501584

E-mail: guevarapatricio@hotmail.com.ec

Quito

Mario Stalin Saltos Bonilla

Gerente General Andinatic Capítulo Ecuador

Dirección: Santiago y Salinas Nº N17245 Cuarto piso Ofic. 405

(593-2) 2903978 Teléfono: (593-2) 2543573 Facsímil:

E-mail: andinaticandina@net.net

andinaticandina@yahoo.com

Quito

Luis Joaquín Ormeño Malone

Representante del Presidente Andinatic - Capítulo Perú

Expreso Internacional Ormeño S.A. Dirección: Javier Prado 1059 Lima

Teléfono: (51-1) 472-1710 Facsímil: (51-1) 472-1710

E-mail: gormeño@grupo.ormeño.com

Lima

Rodil Hildebrando Angulo García

Asesor Expreso Internacional Ormeño S.A. Dirección: San Lucía 329, Urb. Palao

Lima 31

Teléfono: (51-1) 4721710 Facsímil: (51-1) 4705474

E-mail: bcastillo@grupo-ormeno.com

Lima

Jorge Alí Casanova

Presidente Andinatic Capítulo Venezuela

Facsímil: (0058-276) 3439182

E-mail: jorgeacasanova@cantv.net

Táchira

OBSERVADORES DEL SECTOR PRIVADO

Carlos E. Mejía Sanchez

Transportes M&S

Dirección: Calle 100 sur No 48 - 102, Variante de Caldas, Vía La Tablaza, La Estrella

Teléfono: (054) 2787171/785999 E-mail: mys gerencia@epm.net.co

Medellín, Antioquia

Mario Rodríguez Escallón

Gerente General Expreso Brasilia

Dirección: Carrera 35 N° 44-63 Teléfono: (053) 3416255

E-mail: gbrasilia@metrotel.net.co

Barranquilla, Atlántico

Luis Carlos Uribe Ivan Darío Uribe

Transportes Inoxidables
Dirección: Calle 80 # 65-145

Teléfono: (094) 7106798/ 4417620

Medellín

José Agustín Hernández Galindo

Empresa de Transportes El Proveedor y Sercarga S.A.

Dirección: Calle 13 No 79A - 15
Teléfono: (57-1) 4114468 / 2921600
E-mail: jahernandez@aldia.com.co

Bogotá

Carlos Toro

Transportes Especializados ARG
Dirección: Calle 16 No 45 - 10
Teléfono: (57-4) 3810154 / 3813030

Medellín, Antioquia

Ricardo Salazar A.

Coordinadora Internacional de Carga S.A. E.M.A.

Dirección: Calle 98 19A-45, Norte

Teléfono: (57-1) 6105999

E-mail: comercial@coordicargas.com

Bogotá.

Juan Gonzalo Maya

Transportes Eduardo Botero Soto Dirección: CLL. 65 No 56 - 176

Teléfono: (054) 2 63 79 93/ 2630719 / 5765518 E-mail: memedina@boterosoto.com.co

Medellín, Antioquia

Jesús Villamizar

Gerente INTERTANQUES

Dirección: Autopista Aeropuerto No 13 - 346

Teléfono: (053) 3760469/ 3760608

Barranquilla, Atlántico

Beatriz Ceballos

Mamut Andino C.A.

Teléfono: (59324) 2874048

Guayaquil

Mauricio Santos

Mamut Andino C.A.

Teléfono: (59324) 2874048

Guayaquil

César Rosales

Empresarios de Transporte Empresa de Transporte, Traerca Teléfono: (027-7) 2913018

Rafaél Paredes

Empresarios de Transporte Empresa de Transporte, Traerca Teléfono: (027-7) 2913018

Nelson Ojeda Valenzuela

Director Técnico Ejecutivo

Cámara de Transporte Público de Personas del Centro

Dirección: Av. Cedeño c/c Montes de Oca- Edif. Torre Empresarial- Mz. Ofic. C11

Valencia, Estado de Carabobo

Fascímil: (0241)- 8583642

E-mail: ojeda_nelson@hotmail.com

Betsy Barrientos

Transportes TRASANRECO

Dirección: Calle 6 número 4-35 Barrio Pueblo nuevo San Antonio del Táchira

Teléfono: (0276) 7710939/ 7715897

Venezuela

Jesús Olivares

Transportes TRANSCIAV

Dirección: Carrera 3a. Entre 1 y 2, Nº 192, Edificio Bladomir Rodríguez Paz Ureña

Teléfono: 7873636

Yasen D. Paredes Jaimes

Gerentes de Logística de Transportes TEIMA

Teléfono: (0276) 7872518/ 7870165

Táchira

UNIVERSIDAD POLITECNICA DE VALENCIA - ESPAÑA

Jesús Domingo Aleixandre

Consultor

Universidad Politécnica de Valencia (España)

Dirección: C/Ramón Gordillo 5 E-46010

Teléfono: +34 963-963-516 Facsímil: +34 963-624-881

E-mail jdomingoa@inartecsl.com

Valencia, España

SECRETARÍA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Doctor Héctor Maldonado Lira

Director General

Paseo de la República 3895.

Teléfono.: (51-1) 411-1400 Anexo 1428

Facsimil: (51-1) 221-3329

E-mail: hmaldonado@comunidadandina.org

Lima 27 – Perú.

Señor Hernando Arciniegas Serna

Coordinador

Paseo de la República 3895.

Teléfono.: (51-1) 411-1400 Anexo 1410

Facsimil: (51-1) 221-3329

E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Lima 27 - Perú.

Doctor Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente de Proyectos.

Paseo de la República 3895. Teléfono.: (51-1) 411-1454 Facsimil: (51-1) 221-3329

E-mail: adelcastillo@comunidadandina.org

Lima 27 - Perú.

ANEXO B

SG/GTP.CAATT/XIV/INFORME 8 de agosto de 2003 3.27.37

DECIMOCUARTA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO TECNICO PERMANENTE SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE 16-17 de julio de 2003 Quito - Ecuador

INFORME

DECIMOCUARTA REUNION DEL GRUPO DE TRABAJO TECNICO PERMANENTE SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL DEL COMITE ANDINO DE AUTORIDADES DE TRANSPORTE TERRESTRE (CAATT)

INFORME

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

La XIV 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 los días 16 y 17 de julio de 2003, en la sede del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres (CNTTT), en la ciudad de Quito-Ecuador.

I INAUGURACIÓN

La reunión fue presidida por el doctor Oscar David Gómez Pineda, Asesor del Ministerio de Transporte de Colombia, en concordancia con el doctor Arturo Cabrera Peñaherrera, Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres (CNTTT) del Ecuador, y teniendo en cuenta que Colombia transferirá la Presidencia del CAATT al Ecuador en su próxima reunión ordinaria.. El Presidente de la reunión dio la bienvenida a los participantes y formuló votos para que la misma logre los resultados esperados.

II PARTICIPANTES

La reunión contó con la participación de los representantes de Colombia, Ecuador y Venezuela, así como representantes de Andinatic-Andina y Andinatic Andina-Capítulos Colombia y Ecuador, contando con el apoyo de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

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

III APROBACION DE LA AGENDA

El Presidente, dando por instalada la reunión, sometió a la consideración de los participantes el contenido de la Agenda Tentativa, la cual fue aprobada en la forma siguiente:

16 de julio de 2003

Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera

1. Revisión de los avances alcanzados en la elaboración y estructuración de la Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina.

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera

2. Avances alcanzados en los acuerdos adoptados en la VII Reunión Ordinaria del CAATT, sobre la norma comunitaria que regule el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (Segunda Disposición Tránsitoria de la Decisión 399).

Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera

3. Revisión de los avances efectuados para la realización de los Términos de Referencia del Estudio Técnico que determine las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia

de los ómnibuses o autobuses en el servicio.- Proyecto de Decisión modificatorio del artículo 80 de la Decisión 398.- Informe de la Secretaría General.

- 4. Comentarios de los Países Miembros respecto a sus legislaciones nacionales vigentes sobre licencias de conducir.
- 5. Varios.- Avances en el desarrollo del Proyecto "Diseño y desarrollo de un sistema de información estadística en el sector del transporte internacional por carretera (TIC)".

17 de julio de 2003

Tránsito Aduanero Comunitario

- 6. Servicio complementario de transporte de Encomiendas y Paquetes Postales: Presentación por los Países Miembros de las posiciones nacionales sobre los resultados de las reuniones celebradas con autoridades postales y aduaneras para revisar los documentos presentados por Perú y Andinatic Andina; incluyendo el pronunciamiento en el sentido aprobado en la VII Reunión Ordinaria del CAATT (27.FEB.03).
- 7. Análisis de los resultados de la revisión del Anteproyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (Proyecto Granadua), en reunión conjunta con el Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero del Comité Andino de Asuntos Aduaneros

En relación con el Punto 2 de la Agenda Tentativa remitida con anterioridad, sobre la revisión del Anteproyecto de Decisión modificatorio de la Decisión 290 (Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera) propuesto por Andinatic Andina, su tratamiento fue diferido para ser abordado en la próxima reunión del Grupo de Trabajo, oportunidad para la cual los Países Miembros deberán haber cumplido con remitir a la Secretaría General la información faltante derivada de los Cuestionarios dirigidos a las Empresas de Seguros y a los Transportadores Internacionales de Mercancías por Carretera, la información nacional integral y actualizada sobre el estado de situación respecto de la utilización de la Póliza Andina detallada por Compañía Aseguradora (Años 1999, 2000 y 2001), así como los datos de los integrantes del citado Grupo Ad-Hoc, solicitado por la Secretaría General mediante Fax SG-X/3.27.37/439/2003 del 10 de abril de 2003.

Al respecto, también se informó sobre este mismo tema, que el documento "Proyecto: Norma Comunitaria que establece las condiciones para la emisión y contratación de la Póliza andina de responsabilidad civil sustitutoria de la Decisión 290" elaborado por Andinatic-Andina, fue remitido a los Países Miembros mediante Fax SG-X/3.27.37/0734-2003 de fecha 12 de junio de 2003.

Con respecto al Punto 5 de la indicada Agenda Tentativa, sobre la revisión del Proyecto de Resolución de la Secretaría General aprobatorio del Reglamento de Control del Servicio de Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, conjuntamente con el Proyecto de norma comunitaria que establezca las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados (Primera Disposición Tránsitoria de la Decisión 398); los participantes también acordaron diferir su atención para su próxima reunión. Sobre este particular, la Secretaría General hizo constar que dichos Proyectos fueron remitidos a los Países Miembros mediante Fax SG-X/3.27.37/0360-2003 de fecha 25 de marzo de 2003, así como a través de la Carta SG-R/3.27.37/0154-2003 del 24 de junio de 2003, la propuesta del Perú sobre una propuesta alternativa que incorpora los dos proyectos en un solo Proyecto de Decisión.

IV DESARROLLO DE LA REUNIÓN

Instalada la reunión, se procedió al tratamiento de los temas contenidos en la Agenda aprobada, conforme al siguiente orden:

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y MERCANCÍAS POR CARRETERA

Punto 1

Revisión de los avances alcanzados en la elaboración y estructuración de la Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina

El Presidente de la reunión hizo la presentación del tema, teniendo en cuenta el análisis general y preciso de la situación actual que han venido realizando los Países Miembros sobre la normativa comunitaria vigente sobre la materia y el grado de cumplimiento, y las recomendaciones que formularan los Ministros en la X Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas celebrada en Bogotá, estimó conveniente tener en consideración las circunstancias de los incumplimientos y la decisión política involucrado.

Con respecto a la relación bilateral con el Ecuador señaló que ha presentado una situación de hecho, al no haberse garantizado el tránsito de vehículos frente a las acciones adoptadas por los transportistas del Carchi y Nariño, considerando que se ha agravado la situación, porque actualmente ni siquiera las cargas especiales se transportan entre Colombia y Ecuador. Sobre el particular, informó que se habían realizado coordinaciones bilaterales con la autoridad ecuatoriana competente, con el fin de darle un tratamiento prioritario a esa problemática por constituir un paso atrás de los actores privados del transporte en el proceso de integración andina, y a los efectos de propiciar acercamientos entre los transportistas.

Concluyó su intervención haciendo referencia a que la situación existente con Venezuela, cuenta con el apoyo ministerial para buscar los espacios para la solución de los problemas.

El representante del Ecuador manifestó su preocupación y frustración por el poco compromiso de los transportistas de colaborar con la autoridad para dar solución de los incumplimientos. Manifestó la necesidad de propiciar reuniones bilaterales con Colombia, para facilitar acercamientos con los transportistas y encontrar soluciones conjuntas, que pueden incluir, si se requiere, modificar normas nacionales, todo lo cual debe tener en consideración los argumentos de los transportistas del Carchi sobre la diferencia de costos y la crisis interna que aqueja al sector.

Asimismo, el delegado del Ecuador hizo referencia a la comunicación que había recibido de la Federación de Transporte Pesado de la Frontera Sur del Ecuador, de la cual se desprendía que podrían producirse obstáculos para el libre tránsito de vehículos y mercancías procedentes del Perú, desde Huaquillas al interior del país.

La delegada de Venezuela informó que se han realizado reuniones de acercamiento entre el sector público y privado, para identificar los problemas y buscar alternativas que permitan flexibilizar la medida unilateral que obliga al transbordo, agregando que los principales aspectos se relacionan con la capacitación y la competitividad del sector, para superar las observaciones formuladas por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. Agradeció la visita recibida por la Secretaría General de la Comunidad Andina, para la reunión de coordinación que se celebrara en Caracas con las autoridades y los transportistas, en búsqueda de soluciones.

Por su parte, el representante de Andinatic Andina-Capítulo Colombia, manifestó que existen razones de realidades económicas, sociales y de orden administrativo de las zonas fronterizas, que riñen con el deber ser o el ideal que plantea la normativa andina vigente. Asimismo, expresó que la desconfianza resume la problemática. En este sentido, esa desconfianza se presenta entre autoridades, citando por ejemplo el caso ya superado de la autoridad aduanera

de Colombia, que traba operaciones y prohibe la utilización de vehículos habilitados de terceros, al desconfiar en la empresa de transporte autorizada que documenta la operación y que, por tanto, es la responsable. Entre los transportadores autorizados, la desconfianza ha impedido realizar alianzas, desembocando ello en el usuario, el mismo que no confía en el servicio de transporte terrestre ofrecido.

Así también agregó, que resultaba claro que la situación no es solamente de índole normativa, pues si bien la Decisión 399 requiere de ajustes, lo importante es la voluntad en su cumplimiento, pues deben asumirse las diversas estructuras organizacionales de ellas en cada país y la determinación de costos diversos, que no debe confundirse con la tarificación oficial que es perversa, sino la evaluación de los costos y la adopción de políticas nacionales para su unificación a nivel andino. De otra parte, el fenómeno de la delincuencia es mundial y no puede presentarse como pretexto para no competir empresarialmente. Se requiere eliminar la desconfianza y crear voluntad para el cumplimiento de los compromisos.

La Secretaría General recordó sobre la necesidad de desarrollar una política comunitaria de transporte, agregándose que se logró el objetivo de conocer la orientación de los señores Ministros, que permitirá superar en el corto plazo, a partir de un reconocimiento de la realidad del sector, los incumplimientos existentes a la normativa comunitaria, así como también optimizar las condiciones de seguridad en la prestación de servicios de transporte terrestre. En tal sentido, funcionarios de la Secretaría General realizaron visitas al Ecuador, Colombia y Venezuela, para conocer directamente de las autoridades y transportistas, sus respectivas visiones de la problemática y sus propuestas de posibles soluciones.

También mencionó que a la luz de dicho reconocimiento se constató que el sector no estaría preparado para el mercado común andino, que algunas disposiciones de la Decisión 399 no estarían acordes con la realidad del sector, lo que ha generado algunas desconfianzas al interior del país que se incrementan en épocas de crisis como la actual, y que se neutralizan cuando el mercado es dinámico y los transportistas tienen cargas suficientes. La evidencia más palpable de lo anteriormente mencionado, era la comunicación que había recibido la Secretaría General de la Asociación de Transporte Pesado del Carchi, que ante la situación de crisis económica que atraviesa el país y que ha motivado la paralización de varios vehículos, se ratificaba una vez más en su decisión firme y unánime de no permitir el ingreso de vehículos de carga colombiana al interior del Ecuador, que evidentemente no propicia un clima de integración y de sana competencia entre los transportistas andinos y resulta contrario a todos los principios previstos en la normativa andina.

Después de un amplio intercambio de opiniones, los participantes puntualizaron los siguientes aspectos:

- Proseguir en la búsqueda de definir una Política Común de Transporte Terrestre de la Comunidad Andina, recordando que el CAATT presentó los lineamientos de dicha política a la última reunión de Ministros de Transportes y Obras Públicas de la Comunidad Andina, y cuyos objetivos persiguen garantizar su aplicación; fortalecer y modernizar la capacidad institucional del sector público; minimizar el impacto negativo para el transporte en las zonas fronterizas; optimizar la competitividad y sostenibilidad del sector dentro de la cadena logística; promover y optimizar la intermodalidad; y contribuir en la armonización de las condiciones macroeconómicas del sector, entre otros.
- Sin embargo, de ser necesario, se sugiere introducir las modificaciones convenientes en la Decisión 399, ampliando, modificando o suspendiendo temporalmente la aplicación de los numerales pertinentes, atendiendo a que la aplicación de Salvaguardias no sería procedente para los servicios, haciendo énfasis en el tema de la competitividad;
- Tener en consideración las observaciones formuladas en la X Reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas, para que este Grupo de Trabajo, el CAATT y la Secretaría General prosigan las tareas para el desarrollo de las actividades correspondientes a la mencionada política, la presentación de propuestas concretas y consensuadas a la próxima

reunión del Consejo de Ministros de Transportes y Obras Públicas, a celebrase en Cartagena en octubre del presente año.

- Necesidad de que en la citada reunión ministerial de Cartagena se realicen adicionalmente reuniones con transportadores andinos, generadores de carga y Cámaras Binacionales de Comercio, a efectos de profundizar el grado de sinceramiento sectorial, realizándose la respectiva consulta con Colfecar.

Con relación a la reunión ministerial de Cartagena, y a la petición que conjunta o paralelamente se realicen adicionalmente reuniones con transportadores andinos, generadores de carga y Cámaras Binacionales de Comercio, el Vice-Presidente de Colfecar, participante de la presente reunión, manifestó que gustosamente ofrecía la infraestructura necesaria con dicho fin, para lo cual coordinaría con la Secretaría General.

Teniendo en cuenta todo lo anteriormente mencionado, lo participantes acordaron recomendar al CAATT la necesidad de que cada autoridad nacional competente de transporte terrestre destine funcionarios para trabajar en forma específica sobre la política y problemática del transporte internacional por carretera, así como la búsqueda de soluciones.

Asimismo, acordaron trabajar los análisis por pares de países fronterizos, que permita a la Secretaría General la elaboración de un Anteproyecto modificatorio de la Decisión 399, para ser presentada en lo posible antes de la reunión ministerial de Cartagena, en octubre del año en curso. Las delegaciones se comprometieron hacer llegar a la Secretaría General, los avances que se logren hasta fines del mes de julio.

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS POR CARRETERA

Punto 2

Avances alcanzados en los acuerdos adoptados en la VII Reunión Ordinaria del CAATT, sobre la norma comunitaria que regule el transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (Segunda Disposición Tránsitoria de la Decisión 399)

En la VII Reunión Ordinaria del CAATT (Lima, 27.FEB.03), la Secretaría General de la Comunidad Andina, presentó un resumen ejecutivo sobre el tema, señalando que las alternativas propuestas para su desarrollo no habían obtenido los consensos necesarios que habían sido propuestos, razón por la cual envió a los Países Miembros un documento de análisis y de propuesta para la adopción de una posición comunitaria, del cual se desprendía la necesidad de elaborar el Reglamento Técnico Andino sobre esta materia. En efecto, en esa oportunidad, las autoridades nacionales competentes asistentes acordaron:

- Elaborar un Reglamento Técnico Andino sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas, tomando como base la Reglamentación Modelo de Naciones Unidas y teniendo en cuenta las normas nacionales vigentes en los Países de la Región sobre transporte de mercancías peligrosas;
- Que dicha labor sea desarrollada por el Grupo Ad Hoc competente que fuere creada en la III Reunión Extraordinaria del CAATT (Bogotá, 13-14.ABR.2000), debiendo los Países Miembros confirmar a sus representantes;
- Enviar la información sobre los flujos comerciales en valor y volumen de las principales mercancías peligrosas, utilizando el código de cuatro dígitos de Naciones Unidas, conforme a lo solicitado por la Secretaría General en anteriores oportunidades, de tal manera que el Grupo Ad-Hoc cuente con la información necesaria y los elementos de juicio para elaborar el Anteproyecto pertinente.

Al respecto, la Secretaría General informó que a través de la parte pertinente del Fax SG-X/3.27.37/439-2003 del 10 de abril de 2003, para poder dar cumplimiento a lo así acordado por

el CAATT, solicitó a las autoridades nacionales competentes la designación de su representante para actualizar la conformación del Grupo Ad-Hoc, así como el envío de la información antes mencionada, precisando en la presente reunión no haberse recibido ninguna de las informaciones que fueron requeridas.

En este sentido se recomendó reactivar el Grupo Ad-Hoc, determinando como responsables del tema a Colombia y Venezuela, delegaciones que ratificaron a los señores Víctor Montoya y Yorman Mari Peraza, respectivamente, quienes contarán con el apoyo de los funcionarios que designen los otros Países Miembros.

El representante de Colombia presentó un cronograma de actividades para desarrollar el tema, el mismo que debidamente aprobado pasa a formar parte de este documento como **ANEXO II**.

TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA

Punto 3

Revisión de los avances efectuados para la realización de los Términos de Referencia del Estudio Técnico que determine las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio.- Proyecto de Decisión modificatorio del artículo 80 de la Decisión 398.- Informe de la Secretaría General

Al realizar la presentación de este tema, la Secretaría General informó que la Comisión de la Comunidad Andina, recientemente había adoptado la **Decisión 561** - Modificación de la Decisión 398: Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera (Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio), que sustituye el texto del artículo 80 de la Decisión 398.

En este sentido, se hizo notar que conforme al primer párrafo del artículo 2 de esa norma comunitaria, la Secretaría General cuenta con un plazo de seis (06) meses, computado a partir del 30 de junio del año en curso que corresponde a la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, para adoptar mediante Resolución, previa opinión del CAATT, las condiciones técnicas que deben reunir los indicados vehículos para su habilitación y permanencia en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera. En caso contrario, en el plazo de un año, también contado a partir del 30.JUN.03, la antigüedad de los vehículos quedaría fijado siete años, conforme se desprende del artículo 3 de esa misma norma comunitaria.

Además la Secretaría General informó que las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros y Andinatic – Andina habían cumplido con enviar sus propuestas de Términos de Referencia para la elaboración de un Estudio Técnico que permita determinar las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera; por lo que se había cumplido con consolidar las propuestas recibidas en el Cuadro que entregó a los participantes, el mismo que constituye el **ANEXO III** del presente Informe.

Dentro de este contexto, los asistentes concordaron en la necesidad de que en el más breve plazo se elabore el Estudio Técnico que defina las condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los ómnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera, con base a los Términos de Referencia consolidados ya indicados; en conformidad y para los efectos a que se refieren los artículos 1 y 2 de la Decisión 561, así como para evitar las consecuencias derivadas de la aplicación del artículo 3 de esa misma norma comunitaria.

Para tal fin, se acordó recomendar la conveniencia de que la Secretaría General de la Comunidad Andina coordine la realización de dicho Estudio Técnico el cual podrá realizarse con profesionales especializados e idóneos en la materia de cada País Miembro o con la

contratación de un Consultor a nivel subregional, cuyos honorarios se solicitó sean cubiertos por Andinatic-Andina, entidad gremial que aceptó estudiar la posibilidad de financiar el referido proyecto, dentro de un plazo de quince días computado a partir de la fecha de suscripción de este documento.

Punto 4

Comentarios de los Países Miembros respecto a sus legislaciones nacionales vigentes sobre licencias de conducir

La Secretaría General realizó la introducción del tema, indicando que en la XIII Reunión del Grupo de Trabajo Técnico Permanente sobre Transporte Terrestre Internacional (Lima, 25-26.FEB.03), el representante de Colombia propuso se estudie la posibilidad de homologar las licencias de conducción emitidas en uno de los Países Miembros por los otros Países Miembros, para el servicio particular, toda vez que esto beneficiaría a los ciudadanos andinos al posibilitar el tránsito a los conductores por todos los Países Miembros; a efecto de lograr un mayor grado de integración y como una materialización de una armonización de normas nacionales sobre la materia.

En este sentido, se formuló una recomendación aprobada posteriormente en la VII Reunión Ordinaria del CAATT (Lima, 27.FEB.03), en el sentido que los Países Miembros envíen a la Secretaría General sus legislaciones nacionales sobre este materia, a efecto de darles un tratamiento que facilite su primer análisis en la presente reunión.

La Secretaría General informó que mediante Fax SG-X/3.27.37/439/2003 del 10 de abril de 2003, solicito a los Países Miembros el envío de la legislación pertinente para los indicados fines; así como que el Ecuador y Perú habían cumplido con remitir copia de su legislación. En este último caso, el Reglamento de Licencia de Conducir para Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo Nº 015-94-MTC y sus modificatorias que regulan el otorgamiento de licencias de conducir en el Perú.

El representante de Colombia informó que recientemente la legislación que regulaba la expedición de licencias de conducción había sido modificada, que contiene categorías, trámites, requisitos y exámenes para que los interesados puedan obtener tales licencias que son de tres clases: licencias de conducción de vehículos particulares, licencias de conducción de vehículos de servicio público y licencias especiales (instrucción).

La representante de Venezuela mencionó que también en su país recientemente se había modificado la legislación sobre la ley de tránsito y transporte terrestre, en la cual se regula lo concerniente a las licencias de conducir, estableciendo los requisitos que se deben cumplir para adquirir esta licencia. Dicho documento tiene una duración de diez años, clasificadas en cuatro tipos, así como los trámites, requisitos y exámenes para obtenerlas.

El representante del Ecuador se refirió a la legislación nacional vigente sobre la materia, las categorías existentes, las escuelas de capacitación para choferes profesionales o no profesionales, y expresó que se ha preparado una nueva reglamentación que impone como requisito fundamental para los conductores profesionales, la obtención del bachillerato, un curso de capacitación de 720 horas, entre otros puntos.

Se concordó en lo valioso del enriquecimiento producido por el intercambio de experiencias, acordando que en cada sesión se trate un tema específico para ese intercambio.

Sobre el particular, los Países Miembros se comprometieron a remitir a Colombia y a la Secretaría General sus legislaciones nacionales sobre esta materia, en un plazo de quince días computado a partir de la fecha de suscripción del presente Informe, para su consolidación

Punto 5- Varios

Avances en el desarrollo del Proyecto "Diseño y desarrollo de un sistema de información estadística en el sector del transporte internacional por carretera (TIC)"

La Secretaría General informó que en la VI Reunión Extraordinaria del CAATT (Bogotá, 28-29.ABR.03), entregó a los asistentes un documento que contenía los alcances del Convenio que ha suscrito con la Generalitat Valenciana y que sería ejecutado por la Universidad Politécnica de Valencia (UPV), para la realización del Proyecto "Diseño y desarrollo de un sistema de información estadística en el sector del transporte internacional por carretera (TIC)", que fue aprobado en esa oportunidad.

En este sentido, el Presidente concedió el uso de la palabra al Consultor europeo Jesús Domingo de la UPV, quien jefatura el mencionado Proyecto, para brindar información de los avances del mismo, que mencionó haberse desechado la distinción entre transportistas formales e informales, para utilizar los términos "habilitados" y "no habilitados", para evitar interpretaciones no deseadas. Estuvo acompañado por Eduardo Castro, funcionario de la Secretaría General.

Así mismo indicó que el diseño del muestreo según el tipo de transporte sería en la forma siguiente: Habilitado.- Encuestas sistemáticas y permanentes en origen) en el lugar de residencia del vehículo, la empresa propietaria o consignatario de la carga); y No Habilitado.- Encuestas en pasos autorizados de frontera (2 entre Colombia y Venezuela; 2 entre Colombia y Ecuador; 2 entre Ecuador y Perú; y 1 entre Perú y Bolivia).

Se dio cuenta de la misión informativa a Perú, Ecuador y Bolivia que se ha realizado durante la presente semana, señalando que Venezuela y Colombia serían visitados en septiembre-octubre del año en curso. Precisando que los objetivos de la presente misión eran el informar de las actividades a las distintas organismos involucrados, solicitar interlocutores, solicitar registros de empresas autorizadas y vehículos habilitados, conocer la opinión de los organismos, entre otros; llamar la atención sobre la necesidad de contar con las dotaciones de personal y presupuestaria, para la puesta en funcionamiento del sistema una vez diseñado y sobre su permanencia; así como reiterar a las autoridades competentes acerca de la necesidad de disponer de datos estadísticos sobre transporte por carretera, para una adecuada toma de decisiones: regulaciones del sector, utilización de herramientas previamente diseñadas, priorización de nuevas infraestructuras, entre otros.

TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO

Punto 6

Servicio complementario de transporte de Encomiendas y Paquetes Postales: Presentación por los Países Miembros de las posiciones nacionales sobre los resultados de las reuniones celebradas con autoridades postales y aduaneras para revisar los documentos presentados por Perú y Andinatic Andina; incluyendo el pronunciamiento en el sentido aprobado en la VII Reunión Ordinaria del CAATT (27.FEB.03)

En el tratamiento de este tema, la Secretaría General informó que en la VII Reunión Ordinaria del CAATT (Lima, 27.FEB.03), se aprobó la recomendación formulada en la XIII Reunión de este Grupo de Trabajo Técnico Permanente (Lima, 25-26.FEB.03), en el sentido de la realización de reuniones conjuntas al interior de cada país con autoridades postales y aduaneras, a efectos de revisar los documentos presentados por Perú y Andinatic-Andina, los que fueron remitidos por esta Secretaría General mediante Carta SG-R/3.27.37/0027-2003 del 17 de febrero de 2003, para que en la próxima reunión del Grupo Técnico Permanente del CAATT, los Países Miembros entreguen una posición nacional concordada sobre este tema, con el añadido de que dicha posición nacional debería incluir el pronunciamiento sobre la posibilidad de separar el Transporte de Encomiendas del Transporte de Paquetes Postales, o la

formulación de una sola norma que comprenda ambos aspectos, teniendo en consideración los convenios vigentes en el marco de la Unión Postal Universal (UPU).

Al respecto, los representantes de Colombia y Venezuela dieron cuenta de los resultados obtenidos de las coordinaciones realizadas al interior de sus países con autoridades nacionales aduaneras y la actividad privada. Los documentos entregados forman parte de este Informe como **ANEXO IV**.

Punto 7

Análisis de los resultados de la revisión del Anteproyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario (Proyecto Granadua), en reunión conjunta con el Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero del Comité Andino de Asuntos Aduaneros

La reunión conjunta se verificó con el Grupo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero Comunitario, para analizar el Anteproyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario que el Proyecto Granadua presentara, entre otros, a la Secretaría General de la Comunidad Andina, para su revisión y trámite pertinente.

En este sentido, los participantes realizaron el análisis conjunto de cada una de las observaciones formuladas por Andinatic Andina y Andinatic Andina-Capítulo Colombia, cuyo resultado forma parte de este documento como **ANEXO V.**

En fe de lo cual, los representantes de las autoridades nacionales competentes de los Países Miembros participantes, suscriben el presente Informe, en la ciudad de Quito-Ecuador, a los diecisiete días del mes de julio de 2003; recomendando que este documento se eleve a la consideración del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT).

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

COLOMBIA

• Doctor Oscar David Gómez Pineda

Asesor Ministro

Ministerio de Transporte Avenida El Dorado CAN

Teléfono : (57-1) 324 0800, ext. 1608 Facsímil : (57-1) 324 0800, ext. 1599 E-mail : ogomez@mintransporte.gov.co

Bogotá

ECUADOR

Dr. Arturo Fabián Cabrera Peñaherrera

Director Ejecutivo

Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres

Juan León Mera 1528 y Santa María.

Teléfono : (593) 2 25 25925 Fax : (593) 2 25 25816 E-mail : acabrera@cnttt.gov.ec

cabrera@q.ecua.net.ec

Quito

Félix José Vallejo Cevallos

Funcionario de la Dirección de Negociaciones Internacionales Ministerio de Comercio Exterior - MICIP

Av. Amazonas y Eloy Alfaro esq. (2do. Piso) Edificio MAG.

Teléfono : (593) 2 2548 980 / 2523 261

Fax : (593) 2 2504 922

E-mail : comercio15@micip.gov.ec

Quito

• Jaime Camacho Barrera

Funcionario de la Dirección de Negociaciones Internacionales Ministerio de Comercio Exterior

Av. Amazonas y Eloy Alfaro esq. (2do. Piso) Edificio MAG.

Teléfono : (593) 2 2548-980 / 2523-261

Fax : (593) 22504-922

E-mail : comercio15@micip.gov.ec

Quito

VENEZUELA

• Marisela del Valle Rodríguez Peinado

Jefe de la División de Transporte Internacional Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre

Av. Lecuna Parque Central Torre Este. Piso 40. Presidencia.

Teléfono : (0212) 509 3071 Fax : (0212) 509 3284

E-mail: mariselarodriguez212@hotmail.com

Caracas

ANDINATIC ANDINA CAPÍTULO COLOMBIA

Juan Carlos Rodríguez Muñoz

Presidente Andinatic – Colombia y vicepresidente Colfecar

Transversal 29 No. 39A-47. Teléfono : (57-1) 3440 077 Fax : (57-1) 2685167

E-mail: juancarlos@cofecar.org

Bogotá

ANDINATIC ANDINA CAPÍTULO ECUADOR

Camilo Jarrín Carrera

Presidente Andinatic - Ecuador

Santiago y Salinas No. N17245 Cuarto Piso Ofi. 405.

Teléfono : (593-2) 2903978 Fax : (593-2) 2543573

E-mail: andinaticandina@net.net

andinaticandina@yahoo.com

Quito

• Patricio Guevara Santamaría

Vicepresidente Andinatic – Ecuador

Director Del Departamento Internacional Cooperativa Panamerica Internacional

Andinatic - Ecuador Teléfono: 2557133 Fax: 2501584

E-Mail: guevarapatricio@hotmail.com.ec

Quito

• Mario Stalin Saltos Bonilla

Gerente General Andinatic - Ecuador

Santiago y Salinas No. N17245 Cuarto Piso Ofi. 405.

Teléfono : (593-2) 2903 978 Fax : (593-2) 2543 573

E-mail : andinaticandina@net.net

andinaticandina@yahoo.com

Quito

• Juan Carlos Abad de la Torre

Asesor Andinatic - Ecuador

Santiago y Salinas No. N17245 Cuarto Piso Ofi. 405.

Teléfono : (593-2) 2903978 Fax : (593-2) 2543573

E-mail : andinaticandina@net.net

andinaticandina@yahoo.com

Quito

OBSERVADORES

• Rodil Hildebrando Angulo García

Asesor - Expreso Internacional Ormeño S.A.

San Lucia 329, Urb. Palao. Teléfono : (511) 4721710 Fax : (511) 4705474

E-mail : gormeño@grupo.ormeño.com

Lima 31

SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Av. Paseo de la república 3895 Lima 27 – Perú www.comunidadandina.og

Hernando Arciniegas Serna

Coordinador

Teléfono : (511) 411 1410 Fax : (511) 221 3329

E-mail: harciniegas@comunidadandina.org

Alfredo del Castillo Ibarra

Gerente Proyecto

Teléfono : (511) 411 1454 Fax : (511) 221 3329

E-mail : adelcastillo@comunidadandina.org

GRUPO DE TRABAJO DE EXPERTOS GUBERNAMENTALES EN TRÁNSITO ADUANERO DEL COMITÉ ANDINO DE ASUNTOS ADUANEROS

BOLIVIA

Mirko Figueredo Medina

Profesional Departamento Normas y Procedimientos Gerencia Nacional de Normas Av. 20 de Octubre No. 2380

Teléfono : (591) 2 2128008 int. 1205

Fax : (591) 2 42480417

E-mail : mfifueredo@aduana.gov.bo

La Paz

ECUADOR

Cristian Cabrera León

Jefe de Procesos Aduaneros Corporación Aduanera Ecuatoriana

Av. 25 de julio Km 4 1/2 Vía Puerto Marítimo

Teléfono : (593) 4 2480640 Fax : (593) 4 2480417

Correo : ccabrera@aduana.gov.ec

Guayaquil

• Patricio Troya Herrera

Asesor

Corporación Aduanera Ecuatoriana Av. 10 de Agosto 1731 Edif. Epsilom Teléfono : (593) 2 321 5017 Fax : (593) 2 321 5019

Fax : (593) 2 321 5019 Correo : patroya@aduana.gov.ec

Quito

Eddy Siegber Astudillo Aguilar

Técnico aduanero

Corporación Aduanera Ecuatoriana

Av. 25 de julio Km 4 ½ Vía Puerto Marítimo

Teléfono : (593) 4 2480640, ext. 1256 y 1178

Fax : (593) 4 2480417

E-mail : eastudillo@aduanas.gov.ec

Guayaquil

COLOMBIA

Luis Fernando Fuentes Ibarra

Asesor de la Dirección de Integración Económica Ministerio de Comercio Exterior de Colombia.

Av. Amazonas y Eloy Alfaro esq. (2do. Piso) Edificio MAG.

Teléfono : (511) 6067530 Fax : (511) 6067534

E-mail: Ifuentes@mincomercio.gov.co

Bogotá - Colombia

Wilson Federico Valdivieso Salas.

Coordinador Nacional de Gestión Sancionatoria.

Servicio de Rentas Internas – S.R.I.

Av. Amazonas No. 474 y Roca. Piso 1. Edificio Río Amazonas.

Teléfono : (593) 2540 003, Ext. 3840 Fax : (593) 2540 003, Ext. 3845

E-mail : wsalas@sri.gov.ec

wilsonfsalas@hotmail.com

Quito.

Gerardo Tarquino León Fuentes.

Seguridad y Comunicaciones del Departamento de Gestión y Sanciones.

Servicio de Rentas Internas - S.R.I.

Av. Amazonas No. 474 y Roca. Piso 1. Edificio Río Amazonas.

Teléfono : (593) 2540 003, Ext. 3843 Fax : (593) 2540 003, Ext. 3845

Quito.

SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA

Av. Paseo de la República 3895 Lima 27 – Perú www.comunidadandina.org

• Fernando José Rodríguez Chirinos

Coordinador

Teléfono : (511) 411 1400 Fax : (511) 221 3329

E-mail: frodriguez@comunidadandina.org

• Luis Ernesto Rodríguez Salinas

Gerente del Proyecto de Gestión Aduanera

Teléfono : (511) 411 1473 Fax : (511) 221 3329

E-mail: lrodriguez@comunidadandina.org

ANEXO II

PROPUESTA DEL REGLAMENTO TECNICO ANDINO PARA MERCANCIAS PELIGROSAS CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

No	ACTIVIDADES	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE
1	Nombramiento o ratificación de los delegados Grupo Ad-Hoc						
2	Requerimiento de información a los Países Miembros						
3	Elaboración del documento de trabajo por Colombia						
4	Envío de propuesta para observaciones Países Miembros						
5	Retroalimentación y análisis de observaciones						
6	Reunión Grupo Ad-Hoc para formalizar y presentar propuesta						

ANEXO III

CONSOLIDACION DE LOS TERMINOS DE REFERENCIA PROPUESTOS SOBRE EL ESTUDIO TECNICO PARA DETERMINAR LAS CONDICIONES TECNICAS PARA LA HABILITACION Y PERMANENCIA DE LO OMNIBUSES O AUTOBUSES

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
I. TEMAS O ASPECTOS A					
CONSIDERARSE EN EL ESTUDIO.					
A. Información técnica sobre el					
vehículo					
	De acuerdo con las recomendaciones del fabricante y a la evaluación de las practicas normales de operación, deben analizarse la durabilidad de las partes fundamentales que integran el vehículo. - Dimensiones y pesos : Con fundamento en los estándares internacionales de fabricación de vehículos y teniendo en cuenta las especificaciones de la Red Andina de Carreteras y lo establecido en la Decisión 491 de la CAN, deben quedar determinadas las dimensiones generales del vehículo, sus pesos por eje y su peso bruto vehícular, tales que garanticen la seguridad y comodidad del pasajero y una operación rentable para la empresa o el propietario. - Requisitos de Desempeño: Deben quedar definidos los requisitos de funcionamiento de los componentes del vehículo.	Especificaciones técnicas de los diferentes marcas de vehículos.	Especificación técnica del vehículo por marcas y modelos proporcionados por el fabricante a efectos de realizar su respectiva comparación.	Tipos de suspensión; colocación y distribución del motor; Estado y Tipos de Neumáticos; Tipo de combustible y lubricantes que utiliza; Distribución del espacio físico dentro del vehículo; Tipos de Carrocería: ensambladas o carrozadas; Verificación de anclaje entre carrocería y chasis; Tipos de soldadura utilizadas; Costos de mercado por cada País Andino; y Marcas y modelos disponibles en el mercado.	1450 r/min- 11952 Nm, diferencial.Semiejes totalmente flotantes,
				Selección del tipo de chasis: Chasis para tráfico de larga distancia en superficie	Additional Action of the Actio
				pavimentada uniforme; chasis para	
				tráfico de largo y corta distancia en	
				superficies pavimentadas	
				uniformes y accidentadas; chasis	
				para tráfico de corta distancia rn	
				superficies pavimentadas	
				uniforme, y chasis para tráfico de	
				largo y corta distancia en	
				superficies accidentadas	

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
				pavimentadas y sin pavimentar.	
				Altura del Chasis: Indica la altura	
				relativa del chasis, tomando como	
				base en primer lugar la distancia	
				del eje desde la parte superior del	
				bastidor hasta el centro del eje	
				propulsor trasero y en segundo	
				lugar, la distancia desde la parte	
				superior hasta el centro del eje	
				delantero.(Infrabajo - Bajo en las	
				partes delanteras y trasera; Bajo-	
				Bajo en la parte delantera y normal	
				en la parte trasera; Normal-Normal	
				en las partes delantera y trasera.	
				Suspensión; Suspensión	
				neumática delantera y trasera;	
				suspensión neumática delantera y	
				trasera, suspensión delantera	
				independiente por muelles; y,	
				Suspensión por ballestas,	
				delantera y trasera).	
				Situación del motor: Chasis con el	
				motor Longitudinal delante del eje	
				delantero; chasis con el motor	
				Longitudinal detrás del eje extremo	
				trasero; chasis con motor	
				Longitudinal e inclinado detrás del	
				eje extremo trasero; y, chasis con	
				el motor transversal e inclinado	
				detrás del extremo trasero.	
				Selección del tipo Carrozado: si se	
				utilizara un piso, un piso y medio,	
				dos pisos, ubicación y distribución	
				del baño y distribución y espacio	
				interno del vehículo.	
B. Información sobre Seguridad					
Optimo mantenimiento Técnico y	Mantenimiento bajo condiciones		Mantenimiento predictivo y		
mecánico del vehículo	normales de operación y		mantenimiento preventivo de los		
	recomendaciones del fabricante,		sistemas básicos del vehículo;		
	debe de diseñarse un programa de		consistentes en el sistema		
	mantenimiento preventivo del		generador de potencia(motor);		
	vehículo, teniendo en cuenta todos		sistema de transmisión; sistema		
	los elementos que lo integran.		de frenos; sistema de dirección;		
			sistema de suspensión; y sistema		
			eléctrico.		
			Vida útil del motor recomendado	- Recomendaciones del fabricante	Tiempo de funcionamiento óptimo
			por el fabricante (Cambio del	en cuanto al mantenimiento y uso	del motor proporcionado por el
			motor)		fabricante
Estado optimo de la condiciones	Deben definirse las características		Resistencia o vida útil de la	- Modificación de chasis.	Vida útil de la carrocería
externas de un vehículo	que deben tener los materiales de		carrocería recomendado por el		proporcionado por el fabricante

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
	los elementos que se encuentran en la cabina.		fabricante.		
		Años de fabricación dedicados al servicio de transporte publico.	Tiempo óptimo de operación del vehículo proporcionado por el fabricante.		Años de eficiente operatividad del vehículo recomendado por el fabricante.
		Características de las carreteras; rutas; regiones; y diferentes recursos que prestan los vehículos.	Condiciones de operación en diferentes tipos de vía y altitud.	Condiciones climáticas y nivel del mar; Condiciones de la infraestructura vial; frecuencia de viajes; promedio de pasajeros y carga; y ruta que presta la unidad.	Análisis de rendimiento de los vehículos en las diferentes regiones y climas por donde tienen que circular.
	Deben definirse todos los elementos que hacen parte del equipo básico de atención de emergencias que garantice una atención preliminar efectiva a los pasajeros, a la tripulación y al vehículo en caso se presente un evento.				
	Número de salidas de emergencia de acuerdo con la legislación de cada país o la establecida por la CAN.				
Inspecciones en paradas regulares Un mínimo de tres vehículos para prestar el servicio Desinfección permanente de la unidad.					
					Frecuencia en que se realicen los viajes de largo recorrido, promedio de pasajeros y de carga.
					Calidad de las vías y carreteras que posean los países miembros de la CAN y el debido mantenimiento que se les de a las mismas.
C. Información sobre los aspectos para asegurar la continuidad de un viaje					
			Verificación de las condiciones óptimas de los sistemas básicos	Verificar estado de mantenimiento y fallas mas frecuentes que presenta	Revisión que verifique el estado óptimo en que se encuentra el sistema vehicular de la unidad antes de iniciar un viaje en que se tiene que recorrer grandes distancias.
			Reparación del vehículo por fallas		- Frecuencia con que se realiza el mantenimiento del vehículo , disponibilidad de repuestos dentro del mercado andino y precios de los mismos.

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
					- Existencia de una amplia gama
					de repuestos dentro de la CAN
					para los vehículos que realizan el transporte internacional de
					pasajeros.
					- Conocimiento detallado de las
					averías, daños y reparaciones más
					habituales que sufren los
					vehículos.
			Disponibilidad y precios de los		
			repuestos en el mercado andino		
			para las diferentes marcas de		
			vehículos que se utilizan en la		
			operación del transporte.		
			Restricciones nacionales a la		
			circulación de los vehículos (emisiones, características		
			técnicas, etc.)		
Contratación de choferes			teornoas, etc.)		
profesionales					
D. Información sobre aspectos de					
comodidad.					
	Determinar los elementos que				
	deben contener el vehículo,				
	destinados a satisfacer las				
	necesidades básicas de los				
	pasajeros durante el recorrido.				
	Accesibilidad a discapacitados de acuerdo con las disposiciones				
	internacionales o de cada país,				
	deben de definirse y determinarse				
	las condiciones que un vehículo				
	debe poseer para garantizar la				
	movilización internacional de				
	personas discapacitadas.				
	Determinar los factores y				
	condiciones que deben tener la				
	silleteria de un vehículo que				
	garantice una permanencia cómoda al interior del mismo.				
	Determinar los requisitos que debe				
	cumplir la cabina del vehículo. Se				
	debe especificar entre otros				
	aspectos, los relacionados con el				
	acondicionamiento del aire, la				
	iluminación y la visibilidad de la				
	cabina.				
E. Información sobre aspectos					
ambientales aplicables al servicio					
de transporte					

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
E Dragodinionto de Varidianión	De acuerdo con la legislación de cada país sobre control de emisiones por medios móviles, determinándose el tiempo durante el cual los vehículos puedan cumplir dichas disposiciones.	Se acogerá los establecidos en la legislación ambiental vigente de los Países Miembros de la CAN, y que técnicamente son aplicables al servicio de transporte internacional de pasajeros y/o carga.			 Se coincide en que se debe observar y cumplir con la legislación existente respecto a este tema en el servicio de transporte internacional de pasajeros y/o carga. Un buen funcionamiento del sistema vehicular de las unidades disminuye el nivel de contaminación.
F. Procedimientos de Verificación	Debe de definirse los procedimientos necesarios para verificar todo lo establecido en el documento: documentos, formatos, instructivos, ensayos, etc.				
II. RECOPILACION DE INFORMACION					
		Las fuentes de información serán: Organismos nacionales competentes en materia de transporte de la CAN; Organizaciones de transporte publico de los países de la CAN (las más representativas); Información de rutas y carreteras; Especificaciones técnicas de los fabricantes, concesionarios de vehículos; Características del tipo de terreno: Ilano, ondulado, montañoso, etc; y Evaluaciones técnicas a los dueños de los vehículos; entre otras.	Concuerdan con la posición de Ecuador.		- Organismos encargados del área de transporte de cada país miembro de la CAN. - Datos e información sobre las especificaciones técnicas serán los fabricantes y concesionarios de vehículos que sirven para el transporte internacional de pasajeros. - Evaluaciones sobre mantenimiento de las unidades y su costo serán las empresas de transporte, dueños de vehículos, etc.
III. ANALISIS Y DEFINICION DE LA METODOLOGIA A APLICARSE DENTRO DEL ESTUDIO.					
		Metodología para determinar la vida útil de los vehículos de servicio de transporte publico a nivel internacional, considerando la incidencia de la calidad de los vehículos, la obsolescencia tecnológica; y el mantenimiento de las unidades. Metodología para la valoración de	Concuerdan con la posición de Ecuador.		- Sirve como base el estudio de
		vehículos de servicio de transporte publico a nivel internacional, para			costos de un vehículo para el transporte internacional pasajeros

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
		determinar el valor actual de los			
		vehículos, así como la incidencia			
		de la depreciación, la			
		obsolescencia tecnológica y el			
		mantenimiento de las unidades.			
		Metodología para la estructura de			- Sirve como base el estudio de
		costos de operación para			costos de un vehículo para el
		vehículos de servicio de transporte			transporte internacional pasajeros
		publico, se consideran variables			
		que intervienen en la operación de			
		un vehículo de servicio público de			
		transporte internacional, de			
		pasajeros que ocasionan un costo			
		al propietario como los siguientes:			
		Costos Variables:			Costos Variables:
		Peajes, Combustibles, Ilantas,			Todos los que tienen que ver con
		lubricantes, filtros, mantenimiento,			el mantenimiento del vehículo,
		lavado y engrase, imprevistos,			neumáticos, lubricantes, filtros,
		reparación del motor y otros			baterías, frenos, amortiguadores,
		Onether Files			etc.
		Costos Fijos:			Costos Fijos:
		Seguros, salarios y prestaciones,			Salarios, Conductores, Seguros,
		parqueadero, impuestos, Depreciación (Recuperación de			matriculas, provisiones para
		Capital), revisión Vehicular y otros.			reparaciones, etc.
		Otros Costos:			
		Comisión conductor, Gastos de			
		administración, Descuentos			
		administrativos y otros.			
		Metodología para actualización de			
		costos de transporte publico, en el			
		proceso de actualización de costos			
		de operación vehicular para el			
		servicio de transporte público, se			
		plantea implementar una			
		metodología de recolección de			
		datos y procesamiento de			
		información de tal manera que se			
		vayan creando las condiciones			
		técnicas que permitan, emitir			
		información de utilidad práctica en			
		el servicio de transporte público.			
		El esquema de la metodología			
		para determinar la vida útil de las			
		unidades de transporte a nivel			
		internacional plantea su análisis,			
		desde los escenarios de los			
		usuarios, Transportistas, así como			
		la incidencia de los aspectos			
		socioeconómicos del país, con el			

BOLIVIA	COLOMBIA	ECUADOR	PERU	VENEZUELA	ANDINATIC- ANDINA
		propósito de efectuar un análisis			
		integral.			
		Al final la obtención de resultados			
		permitirán definir el cuadro de vida			
		útil de los vehículos que prestan el			
		servicio de transporte público			
		internacional de pasajeros en la			
		Comunidad Andina.			

ANEXO IV



iSiente tu bandera, crue en tu paiel

RECUIPA DE

AMEXO

62.00.001-Bogotá, D.C. 0278

3 n ABR, 2003

UU_357

ALCALA EDIOMAIA

PLASE HOL

MIYEL LEGIT 4

847EFF4

022902

MAISTERIO DE TRANSPORTE CORRESPONDENCIA 49, RADIO 012 4 5 8 4 2 MAY 2003

Doctor

JORGE ENRIQUE PEDRAZA BUITRAGO LUUJ ABR 30 H 12 U 1 Director General de Transporte y Transito Automotor (E)

Ministerio de Transporte Avenida El Dorado CAN Bogotá, D.C.

Su oficio No. MT-7100-2- 008037 de marzo 26 de 2003 Ref.:

Cordial saludo, doctor Pedraza:

Con el Oficio de la referencia envía usted a este Despacho, los "Proyectos de Norma Comunitaria sobre Transporte Internacional de Encomiendas y Paquetes Postales", presentados por Perú y Andinatic, para que sean estudiados y analizados y presentemos nuestros comentarios en el aspecto aduanero. Sobre el particular me permito hacerle llegar las siguientes observaciones:

- 1- El tema de las encomiendas y paquetes postales, en la Comunidad Andina se trató en el artículo 13 de la Decisión 398 de 1997 en lo que respecta al Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, siendo por lo tanto necesario una reglamentación integral donde agrupe los diferentes aspectos en materia de Administración Postal, Transporte y Aduanas.
- 2- Analizados los dos proyectos, encontramos que algunos aspectos como son los derechos de aduanas, la forma de liquidación y recaudación, responsabilidad, la explotación del servicio entre otros, no fueron tratados, por lo cual recomendamos que Colombia presente un proyecto de Decisión, que sea redactado y concertado por las entidades que interviene en el proceso como son Ministerio de Comercio Industria y Turismo, Ministerio de Comunicaciones a través de ADPOSTAL, Ministerio de Transporte y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, teniendo en cuenta los parámetros dados por el Convenio de la Unión Postal Universal del cual Colombia es parte adherente según la Ley 19 de 1978.

Recomendaciones y aspectos a tener en cuenta en el proyecto a redactar:

- > Ambito de Aplicación: El Transporte Internacional de Encomiendas y Paquetes Postales por carretera se efectuará entre los Países Miembros de la Comunidad Andina o en tránsito por su territorio, el que se regirá por la presente Decisión y sus normas complementarias.
- Definiciones: Expedidor
- Declaración de Aduanas

Carrera 8a. No. 6-64, piso 4º - Teléfonos 382-13-75 / 76 Conmutador 297-12-20 / 607-99-99 / 381-19-10 extensiones 1410/1411 Fax 342-59-34 - Bogotá, D.C.

027R



3 n ABR 2003

islante tu banders,

- > Derechos de Aduanas y otros impuestos y responsables delapago de tributos.
- Responsabilidad del Expedidor, del Transportador o del Administrador Postal.
- Discriminar las prohibiciones como por ejemplo:
 - Los objetos que, por su naturaleza o su embalaje, puedan presentar peligro para los empleados, manchan o deterioran las demás encomiendas o al equipo postal.
 - Los estupefacientes y las Sustancias Sicotrópicas.
 - Materias y sustancias explosivas, inflamables u otras materias peligrosas.
 - Las materias radiactivas.
 - Los objetos obscenos o inmorales
 - Ropa Usada.

8.45

- Repuestos Usados
- Incluir en las encomiendas monedas, billetes de banco, papel moneda o cualquier otros valores al portador, platino, oro, plata, manufacturado o no, pedrería, alhajas y otros objetos preciosos, incluyendo oro en lingotes.
- Animales vivos
- A demás, las mercancías cuya importación o circulación este prohibida o con restricción administrativas en el país de destino.
- Inspección aduanera.
- Aprehensión de mercancías:
- Confiscación y destrucción de mercancias de prohibida importación
- Unificación de peso y dimensiones al igual que el valor de la encomiendas y paquetes postales conforme lo establece el Convenio de la Unión Postal Internacional.
- Disposiciones varias como: Casos de fuerza mayor, condiciones de reexpedición de encomiendas, plazos para devolución, corrección de dirección, excepciones a la prohibiciones, reexportación de embalajes.
- Régimen sancionatorio y el tratamiento que deben dársele a las divisas que llegan ocultas en los paquetes postales y encomiendas.

En Jos anteriores términos espero haber atendido sus solicitud.

Atentamente,

DIEGO RENGIFO GARCIA
Subdirector de Comercio Exterior

c.c. Dr. Mario Alejandro Aranguren Rincón Director General

Proyectó: Dea/ G.J.C/-25-04-02/ Reg.463 de 10-04-03

SIN ANEXOS

Carrera 8a. No. 6-64, piso 4º - Teléfonos 382-13-75 / 76 Conmutador 297-12-20 / 607-99-99 / 381-19-10 extensiones 1410/1411 Fax 342-59-34 - Bogotá, D.C. Bogotá, D.C., Julio 10 de 2003

Doctora

MARIA PAULA DUQUE

Viceministra de Comunicaciones
Ciudad

Respetada Viceministra

De acuerdo a la reunión sostenida el día de ayer en la sala de juntas del despacho de la Señora Ministra, referente al proyecto de acuerdo de decisión sobre el transporte de encomiendas y paquetes postales por parte de la empresas de transporte de pasajeros internacionales entre los países miembros de la Comunidad Andina; muy respetuosamente nos permitimos remitir a su despacho los siguientes comentarios que hacen discutible operativa y jurídicamente su suscripción y aplicación.

Articulo 1. Definiciones.

Encomienda.

La definición del proyecto no se ajusta a la definición que la Unión Postal Universal UPU establece en el convenio y su reglamento de encomiendas, toda vez que debe cumplir unos limites de peso, de dimensiones y condiciones de aceptación así: 1) Peso entre 2 y 20 kilos, y por excepción hasta 50 kilos previo para intercambio entre países miembros que así lo acuerden. 2) No exceder de 2 metros en cualquiera de sus dimensiones ni exceder de 3 metros la suma de la longitud y del mayor contorno tomado en un sentido diferente de la longitud. Nunca podrán tener dimensiones inferiores a las dimensiones mínimas indicadas para las cartas. 3) Las encomlendas nunca podrán contener envios de correspondencia en su interior. 4) Según el convenio postal las encomiendas constituyen un servicio básico de correo.

La normatividad aduanera, Decreto 2685 de 1999, establece, en su articulo 193,como requisitos para el ingreso de mercanclas bajo la modalidad de trafico postal y envíos urgentes, por la cual ingresarían al país las encomiendas de que trata el proyecto de acuerdo, los siguientes:

Que su peso no exceda de 2 kilos para los paquetes postales y 20 kilos para los envíos urgentes.

Paquete Postal.

La Unión Postal Universal no define expresamente los paquetes postales, pero si define pequeño paquete que es un tipo de envió de correspondencia hasta 2 kilogramos que en su interior puede contener cartas, tarjetas postales o mercancías sin valor comercial.

El Decreto 2685 de 1999, Estatuto Aduanero, define paquete postal como aquellos que entran o salen del territorio aduanero nacional por la red oficial y no exceden de dos kilos.

En consecuencia la definición planteada en el proyecto de decisión de los países de la Comunidad Andina no se ajusta a los lineamientos de la reglamentación nacional.

Servicio Complementario.

El transporte de encomiendas y paquetes postales (oferta y prestación del servicio) no puede ser un servicio accesorio o complementario a un actividad de transporte terrestre de pasajeros, toda vez que este servicio es un servicio publico del sector de las comunicaciones y un derecho universal de acceso a la comunicación en cabeza de todos los ciudadanos; adicionalmente esto supone que el servicio se prestará con independencia a la red oficial y sin reconocimiento de los gastos terminales y las cuotas parte territoriales de llegada.

Operativamente.

Una vez la empresa de transporte internacional de pasajeros ingresa al país de destino ¿Cómo y quien realizara las actividades de distribución?. Si las citadas actividades las realizara el operador de correo del país de destino se estaría incurriendo en la practica ilegal de remailing. Si las actividades las realiza directamente o por encargo a terceros la empresa de transporte de pasajeros, esta debería contar con la licencia del Ministerio de Comunicaciones, sin embargo dicha licencia no los autorizaría para prestar los servicio básicos de correo dentro de los que se encuentran los envíos de correspondencia y las encomiendas.

Atentamente.

TERESA DE JESÚS ORTEGA PEDROZA Jefe de Consejería y Asuntos Internacional – ADPOSTAL

JUAN FERNANDO DIAZ QUINTERO Jefe Ofician Jurídica - ADPOSTAL

HUGO FERNANDO CASTELLANOS PINEDA Asesor Dirección General – ADPOSTAL Comentarios de la Industria Express, representada por CLADEC Colombia a la Decisión comunitaria que regula la prestación del Servicio Complementario de Transporte de Encomiendas y de Paquetes Postales

A solicitud del Ministerio de Comunicaciones, la Asociación Colombiana de Compañías Express – La Conferencia Latinoamericana de Compañías Express - Cladec Colombia presenta a continuación sus comentarios acerca de la Decisión que regula o faculta la prestación del servicio y el transporte internacional por carretera de encomiendas y paquetes postales entre los países miembros de la Comunidad Andina, referida en adelante como "la Decisión".

Como la Decisión lo aclara en su artículo primero, en donde hace referencia a las definiciones, y se hace referencia al Servicio Complementario, definido como "el servicio complementario de transporte de encomiendas y paquetes postales, en los vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros por carretera" (negrillas fuera del texto), la Decisión aplica al Servicio Complementario anteriormente definido y no al servicio del transporte Express. Por lo tanto, Los servicios de transporte Express quedan excluidos del ámbito de aplicación de la Decisión de la referencia.

En cuanto a la aplicación de la Decisión a los Servicios Complementarios, Cladec Colombia opina que se esta asimilando erróneamente el denominado Servicio Complementario a los servicios postales. Mas aun, Cladec Colombia entiende que se esta introduciendo una definición de Encomiendas y de Paquetes Postales, que no obedece a la realidad de lo que comúnmente se entiende por estos dos conceptos.

Paquetes Postales, como su propio nombre lo indica, deberá entenderse como los paquetes o envíos de naturaleza postal, y deberán definirse teniendo en cuenta su naturaleza y no su peso y valor. Deberá entenderse por Paquetes Postales y Encomiendas aquellos envios de naturaleza comercial y no comercial respectivamente, que se transportan por las redes postales, bien sean estas oficiales o privadas. En este orden de ideas, el servicio de transporte realizado en los vehículos habilitados para el transporte internacional de pasajeros por carretera debería excluirse de la Decisión.

Por esta razón, Cladec Colombia se abstiene de hacer comentarios sobre los detalles mencionados en cada artículo de la presente Decisión, ya que considera que la Decisión no debería abarcar un servicio que por su naturaleza no es postal. Si por el contrario, se define y entiende que el servicio prestado en vehículos para el transporte internacional de pasajeros por carretera deba regularse, Cladec Colombia no objeta esta decisión, siempre y cuando no se haga referencia al transporte de encomiendas y paquetos postales, productos que, por su naturaleza, hacen parte del servicio postal al prestarse por redes postales.

Dado en la ciudad de Santa fe de Bogota, la los 14 días del mes de julio del 2003.

CLADEC Colombia



OBSERVACIONES AL PROYECTO DE NORMA COMUNITARIA SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE ENCOMIENDAS Y PAQUETES POSTALES PRESENTADO POR LA REPÚBLICA DEL PERÚ

- En primer lugar se considera viable la propuesta de trabajar el transporte internacional de encomiendas y bultos postales de una manera conjunta y regulada en una misma normativa, tal como fue planteado tanto por el país en referencia y la Andinatic.
- ➢ Dentro de las definiciones establecidas en el artículo 1 encontramos diferencias conceptuales en cuanto a lo que se entiende por Correspondencia y Encomiendas, con respecto a este punto se recomienda que el Instituto Postal y Telegráfico (IPOSTEL) emita su pronunciamiento al ser el órgano idóneo para dicha conceptualización, sin embargo, en caso de que Venezuela emitiera una propuesta se debería tomar en cuenta lo establecido en la normativa legal vigente (Reglamento Interno del Servicio de Bultos Postales, Resolución que Regula los Servicios de Mensajería Internacional "Courier" y Ley de Correos específicamente) y la normativa internacional referida a la materia (Unión Postal Universal).

En este sentido, tenemos que en Venezuela La Resolución que regula los Servicios de Mensajería Internacional "Courier" establece como correspondencia " toda comunicación de carácter actual o personal, cuya circulación está regulada por tratados, Convenios Internacionales...", definición que nos parece importante debido a que hace mención expresa a la palabra comunicación y la diferencia de mercancías al ser consideradas estas últimas como encomiendas cuyo concepto se estableció como "los envíos de mercancías, transportadas por empresas operadoras de mensajería internacional courier".

En este punto nos parece viable la propuesta de Andinatic reflejada en el artículo 1 de discriminar todo lo que formaría parte de la correspondencia y de encomienda, sin embargo estaría en discusión algunos puntos referidos al envío de información en diskette o discos compactos los cuales su valor depende en muchos casos de la información en el contenida.

Adicionalmente a esto nuestra normativa establece que las encomiendas no deberán ser mayor al equivalente en moneda nacional a dos mil (2.000) dólares de los Estados Unidos y los bultos postales no pueden exceder de veinte (20) kilogramos.

- En cuanto a lo establecido en el artículo 2, se debería hacer mención expresa de las otras normas comunitarias (decisiones) que rigen la materia.
- ➤ En lo que se refiere a las exclusiones o limitaciones a que hace mención el artículo 5, debería establecerse expresamente la imposibilidad de que este tipo de transporte sea utilizado para "animales vivos" en concordancia con la Resolución que Regula los Servicios de Mensajería Internacional "Courier" debido a la naturaleza de los mismos, adicionalmente debería incluirse dentro de las prohibiciones aquellas las mercancías cuya importación o exportación se encuentre reservada a la Nación o al País. Aunado a esto consideramos que debería eliminarse o en cualquier caso definirse cuales son las mercancías que atentan contra la moral y las buenas costumbres debido a la diferencia de criterios.
- ➢ Referente a lo establecido en el artículo 11, en cuanto a la suscripción del Manifiesto de encomiendas y paquetes postales por parte del funcionario responsable de la Aduana de Procedencia, debido a la naturaleza de este tipo de transporte, consideramos viable que tal suscripción sea refrendada por el funcionario competente de la aduana de frontera la cual pasaría a constituir la aduana de procedencia del país en el cual se toma carga de la mercancía, que sería la encargada de la recepción de la documentación correspondiente a la salida del país de la encomienda o el bulto postal, según sea el caso.
- ➤ En cuanto al artículo 17, se considera que la responsabilidad del transportista debe llegar hasta que hace entrega de la mercancía hasta la aduana de llegada quién ejercerá su potestad sobre la encomienda hasta tanto se cumpla con el trámite correspondiente.
- En lo que respecta al artículo 19, el plazo establecido debe estar de conformidad con lo estipulado en los artículos 30 y 66 de la Ley Orgánica de aduanas, (tomar en cuenta los 5 días establecidos para la presentación de la declaración y los 30 días continuos contados a partir del lapso inicial).

Es importante destacar que el SENIAT esta elaborando una propuesta de norma comunitaria, la cual será presentada al Ministerio de Infraestructura, específicamente a la Gerencia de Transporte Terrestre, sin embargo consideramos

que muchos puntos contenidos en la propuesta son competencia del Instituto Postal Telegráfico (IPOSTEL) motivo por el cual su inclusión debe ser previamente discutido.

ANEXO V

TRÁNSITO ADUANERO COMUNITARIO – OBSERVACIONES FORMULADAS POR ANDINATIC ANDINA

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
Artículo 1 Objeto del régimen de tránsito aduanero comunitario	de los gravámenes y tributos a la importación o	Se mantiene la redacción de este artículo del Proyecto de Decisión, pues el mismo se sustenta en lo siguiente:
territorio aduanero de los Países Miembros con suspensión del pago de los gravámenes y tributos a	consideramos inaplicable en los actuales momentos, pues aún no se ha llegado a un sistema de total desgravación en actuales esquemas de integración en la CAN, y esta interpretación se presenta por una redacción equivocada del artículo,	El Tránsito Aduanero es un régimen aduanero suspensivo de pago de tributos y es plenamente aplicable en la mayoría de países con la legislación nacional aduanera y a nivel comunitario andino, con la Decisión 477
tránsito aduanero comunitario.	Artículo 1. Las Mercancías transportadas bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario internacional, serán admitidas en el territorio aduaneros de los Países Miembros, por los cuales se movilizaren hasta su destino final, con suspensión de los gravámenes y tributos a la importación o exportación eventualmente exigibles, mientras dure la operación de tránsito aduanero	En su destino final las mercancías en régimen de tránsito aduanero pueden acogerse a otros regímenes aduaneros: i.e. Zonas Francas, Plan Vallejo, Depósito Industrial, Internación Temporal para Perfeccionamiento Activo, etc. Y por tanto no son necesariamente nacionalizadas. Para amparar la circulación de la mercancía entre la aduana de partida y la aduana de destino se emite un documento de tránsito aduanero comunitario, siendo usual que el obligado principal coincida con el destinatario.
Artículo 2 Ambito de aplicación 2. El régimen de tránsito aduanero comunitario se podrá aplicar a los tránsitos de mercancías que	Artículo 2 Numeral 2 Literal b: Incorporar en la parte final del artículo lo siguiente: y debidamente reconocido por éste País	La observación queda recogida de la siguiente forma: De conformidad con el Protocolo de Sucre, el literal a) debe incorporar una disposición relativa a Países
utilicen el territorio aduanero de un país tercero cuando:		Asociados. Los Países Asociados podrán acogerse a los
b) el paso a través del país tercero se efectúe al amparo de un título único de transporte expedido en el territorio aduanero de la Comunidad andina.		derechos y obligaciones dispuestos en la Decisión 399 y la Resolución 300, así como a las disposiciones para el TAC contenidas en la presente Decisión.

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
Artículo 3 Facilidades para el tránsito y la circulación de mercancías Las normas y procedimientos establecidos en la presente Decisión no implicarán, en ningún caso, una restricción a las facilidades de libre tránsito o a las que sobre el tránsito fronterizo se hubiesen concedido o pudiesen concederse entre sí los Países Miembros, mediante Acuerdos o Tratados bilaterales o multilaterales.	tienen características y condiciones específicas. Adicionalmente debe quedar claro que éste régimen será aplicable únicamente al transporte internacional, a fin de que no sirva de excusa para una competencia desleal del transporte fronterizo	proyecto, pues el mismo se sustenta en: El TAC es un régimen aduanero facilitador del comercio y en ningún momento va a interferir con el transporte fronterizo.
Artículo 4 Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:	artículo deben guardan coherencia en las definiciones previamente establecidas en otras decisiones vigentes a fin de que la homologación de las normas no pierdan su razón de ser, y no se presenten confusiones en la práctica. Por lo cual sugerimos, que se analicen los conceptos presentes en otras Decisiones vigentes, a fin de que los	La Secretaría General a través de su área jurídica, previo al envío a la Comisión de una Propuesta de Decisión, realiza cuidadosa revisión de conceptos y definiciones contenidas en la legislación andina
1. Aduana de Garantía: La aduana de un País Miembro donde se constituyan Garantías que amparen operaciones de tránsito aduanero comunitario.	Artículo 4. Aduana de Garantía: nos parece un concepto que no aplica, debido a que el mismo no aclara ni aporta nada en la operatividad del tránsito aduanero comunitario o internacional, al contrario se puede prestar a confusiones.	Se mantiene la redacción de ésta definición en el proyecto, pues la misma se sustenta en:
8. Cargamento Especial: Mercancías que, por razón de su peso, de sus dimensiones o naturaleza,		Las definiciones de cargas y mercancías

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
no puedan ser transportadas en unidades de carga o de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificadas. 10. Cargas Peligrosas: Mercancías definidas o consideradas como peligrosas por organismos internacionales, legislaciones nacionales de los Países Miembros y normas comunitarias, según corresponda, incluyendo sus envases, empaques y embalajes.	conceptos definidos en las Naciones Unidas para tales mercaderías a fin de mantener una coherencia entre los conceptos a aplicarse en las decisiones que sobre el tránsito de éstas mercaderías se están elaborando al momento.	No existe una definición de Naciones Unidas, se esta
 28. Mercancías peligrosas: Mercancías, incluyendo sus envases, empaques y embalajes, definidas o consideradas como peligrosas por organismos internacionales y por las disposiciones nacionales y comunitarias andinas, a efectos de su transporte, manipulación y almacenamiento. 33. Mercancías Sensibles: Son todas las mercancías consideradas como de alto riesgo de fraude al utilizar el régimen de tránsito aduanero comunitario. 		Se ha propuesto la siguiente redacción: Se entiende por mercancía peligrosa toda aquella materia que durante su producción, almacenamiento, transporte, distribución o consumo, puede generar substancias dañinas para los seres vivos, el medio ambiente, las instalaciones, los vehículos o los edificios. Asi como los Residuos Tóxicos Peligrosos (RTP's) y los envases vacíos sin limpiar que han contenido materia peligrosas son mercancía peligrosa.
21. Manifiesto de Carga: Declaración que detalla la relación de mercancías que son transportadas en un medio de transporte, ya sea ingresando o saliendo del territorio aduanero, que debe presentar todo transportista internacional a la Aduana de un País Miembro, en forma previa o al momento del arribo o salida del medio de transporte del territorio aduanero	Artículo 4. Manifiesto de Carga: Si se pretende crear un solo documento denominado Documento Único Aduanero, porqué se sigue manteniendo el concepto de Manifiesto de Cargar?	Se mantiene la redacción de ésta definición del proyecto, pues la misma se sustenta en: El Manifiesto de Carga es un documento comercial propio de la empresa de transporte, en tanto que el DUA que es un documento aduanero.
de dicho País Miembro. Esta definición incluye el MCI dispuesto en la Decisión 399 sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.		El manifiesto es un documento soporte de la declaración aduanera, que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades cuando estas se movilizan en vehículos debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, por lo tanto debe ser portado por el conductor del vehículo durante el transporte, este documento se estableció mediante la Decisión 399 sobre Transporte Internacional de Mercancía por Carretera. Este

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
13. Documento Único Aduanero (DUA): Documento uniforme que deberá ser utilizado como Declaración Aduanera de Mercancías por todas las Aduanas de los Países Miembros y para todos los regímenes aduaneros.	formatos, que se pretende incorporar en el	documento debe ser elaborado y expedido por la empresa transportadora. Se recoge la observación tomando la definición del proyecto sobre Documento Único Aduanero (DUA) Documento Único Aduanero (DUA): Documento único que deberá ser utilizado como declaración aduanera de mercancías por las aduanas de los Países Miembros y para todos los regímenes aduaneros.
31. Operador de Transporte Multimodal Internacional: Toda persona autorizada por el organismo nacional competente de acuerdo a lo establecido en la Normativa Andina que, por sí o por medio de otra que actúa en su nombre, celebra un Contrato de Transporte Multimodal Internacional, actúa como principal, no como agente o por cuenta del expedidor o de los porteadores que participan en las operaciones de transporte, y asume la responsabilidad de su cumplimiento.		Se mantiene la redacción de ésta definición del proyecto, pues la misma se sustenta en: El OTM está definido por las Decisiones 331 y 393 y la Resolución 425. Si existe la necesidad de incorporar y/o reformar definiciones debe hacérselo en este ámbito. La definición fue tomada de la Decisión 393 que regula el Transporte Multimodal Internacional. Siendo el porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal Internacional, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal Internacional (OTMI) toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega. El hecho de poner las mercancías en poder del OTMI y que éste las acepte para su transporte.
Artículo 8 Vías habilitadas	Artículo 8 Párrafo 2do.	Se mantiene la redacción de éste artículo del
Los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas por éstos, deberán circular	Las autoridades aduaneras no podrían establecer plazos fijos para la circulación o el cumplimiento de	proyecto, pues el mismo se sustenta en: En general, todas las Autoridades Aduaneras han
por el territorio aduanero de los Países Miembros	las operaciones de transporte o tránsito, debido a	fijado plazos y rutas para el tránsito aduanero,
utilizando las vías habilitadas por las Autoridades	que existen diversas circunstancias exógenas que	información que deberá ser de dominio comunitario a
competentes o por la normativa comunitaria andina y	podrían generar considerables variaciones con	través del ARIAN.
deberán estar siempre amparados por un Manifiesto de Carga y la correspondiente Declaración.	plazos establecidos, como son por ejemplo: la recepción de documentos de verificación, las	En base a esta información la Aduana de Partida

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
Las autoridades aduaneras de cada país miembro deberán comunicar a las aduanas de los demás países miembros y a la Secretaría General de la		podrá autorizar la ruta y plazos de origen a destino para el TAC.
Comunidad Andina las rutas habilitadas dentro de sus territorios aduaneros para el tránsito aduanero, así como los plazos fijados con carácter general para recorrerlas.	mismos que no siempre se presentan de manera	El Artículo 20 Incidencias durante el Tránsito contempla la situación de posibles incumplimientos de plazos y rutas para el TAC.
Artículo 9 Mercancías no admitidas al régimen No podrán ser objeto de tránsito aduanero comunitario las mercancías cuya importación esté prohibida expresamente en Tratados y Convenios Internacionales o en las legislaciones de los Países Miembros, o que por razones de sanidad agropecuaria, salud pública, seguridad, medio ambiente o por disposiciones de autoridad competente de los Países Miembros, sean expresamente excluidas de poder hacer uso de este régimen mediante Resolución Andina.	Artículo 9. No estamos de acuerdo a que se deje en libertad de los países miembros de acuerdo a sus resoluciones internas, normativa nacional, u otras la restricción de circulación de mercaderías que pudieran considerar como de prohibida importación, con lo cual se estarían legalizando todos los incumplimientos que se han presentado hasta la fecha por este efecto. Finalmente si existieran productos que realmente no son admisibles en los Países Miembros debido a circunstancias de seguridad nacional, de salud publica, u otras similares, estas deberían ser conocidas por todos los Países Miembros, y se	Esta disposición consta en la Decisión 477 y debe mantenerse para evitar que por esta vía se atropellen las disposiciones internas dispuestas por las Aduanas de los PM. El ARIAN contendrá la nómina de restricciones que estarán disponibles para consulta en la Página Web de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Para efectos de aplicación de la Decisión, la importación o exportación de mercancías prohibidas,

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
 Artículo 11 Los documentos anexos a la Declaración forman parte integrante de la misma, y según el caso, serán los siguientes: a) Factura Comercial, en caso de mercancías no comunitarias o Declaración de Exportación si se trata de mercancías comunitarias; b) Certificado de Garantía o de Garantía Reducida, cuando corresponda; 		Se mantiene la redacción de éste artículo del proyecto, pues el mismo se sustenta en: El Comité Andino de Asuntos Aduaneros velará por que no se creen nuevos obstáculos al comercio a
 c) Copia del documento de transporte y manifiesto de carga; d) En caso de mercancías procedentes de Zonas Francas, u otras zonas exentas, copia de la "Declaración de Salida de Mercancías" de dicha zona, refrendada por la Aduana; 		Depende de la naturaleza de las mercancías y de las normas comunitarias que se adopten para la documentación exigida en el despacho o régimen aduanero aplicable, que vienen a ser documentos soportes del DUA, Facturas Comerciales, Regímenes de Aplicación y Precedencia, Declaración del Valor, Descripciones Mínimas, etc.
e) Copia del Certificado emitido por la Autoridad de Sanidad Agropecuaria, en caso de productos agropecuarios; y de otros certificados exigidos en su caso por disposiciones nacionales o comunitarias, de acuerdo con la naturaleza de las mercancías,		
f) Otros documentos que sean establecidos mediante Resolución por la Secretaría General de la Comunidad Andina, previo concepto técnico del Comité Andino de Asuntos Aduaneros.		
Artículo 16 Formalidades en la aduana de partida	<u> </u>	Se mantiene la redacción de éste artículo del proyecto, pues el mismo se sustenta en:
Las mercancías que se declaran en Tránsito Aduanero Comunitario están sujetas, en la aduana de partida para la aceptación del régimen, al cumplimiento de los siguientes requisitos y formalidades, que deberán, en su caso, quedar recogidas en la declaración, de acuerdo con lo	exijan otros requisitos y formalidades adicionales, pues se podría argumentar una serie de trabas en las aduanas de frontera, dificultar la operatividad del tránsito, y generarse focos de corrupción en las	Este artículo hace referencia a otros requisitos y formalidades previstos en esta Decisión o en otras disposiciones comunitarias.

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
revisto en la presente Decisión:		
Verificar si las mercancías son o no de origen comunitario de conformidad con la documentación y declaración recibida;		
 Establecer las rutas y los plazos dentro de los cuales deberán ser presentadas en la aduana de paso de frontera y de destino; 		
e) Determinar las aduanas de paso de frontera y la aduana de destino final;		
 Someterse al reconocimiento de acuerdo con lo establecido en la presente Decisión y en la Decisión sobre control aduanero; 		
e) Someterse al precintado o establecimiento de marcas de identificación aduanera u otras medidas de control;		
) Presentación de los documentos anexos establecidos en el Art. 11 de la presente Decisión;		
 Otros requisitos y formalidades de acuerdo con las características de la operación de tránsito, del medio de transporte y de la mercancía transportada, previstas en disposiciones comunitarias. 		
Artículo 23 Reconocimiento en caso de sospecha de fraude En caso de sospechas de fraude aduanero, la	Artículo 23 Como se establece que para el caso de sospecha de fraude aduanero, se deje libre a medidas internas de control, deberían ser claramente establecidas de manera homologada,	La tipificación de delitos aduaneros y sus sanciones
Autoridad Aduanera del país de tránsito o de	y con procedimientos específicos.	a la que aún no llega la CAN.
lestino podrá realizar el reconocimiento físico de las mercancías y el medio de transporte, en un	Además como se pretende el control de neso de	Sin embargo, se ha incluido el Capítulo X relativo a
ecinto aduanero, dejando constancia expresa de	mercancías, sin establecer los procedimientos	Infracciones y Sanciones en materia de TAC.
o actuado en la Declaración.	homologados de los mismos, los sistemas de	Entretanto se mantienen las disposiciones aduaneras

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
De encontrarse conforme las mercancías y el medio de transporte, se procederá a dejar constancia de todo lo actuado en el ejemplar correspondiente de la Declaración, registrando el nuevo número de precinto colocado o las marcas de identificación adoptadas. En caso de comprobación de irregularidades, se impedirá la continuación del tránsito tanto para las mercancías como para las unidades de carga y el medio de transporte, se informará a las aduanas de partida y destino y se iniciará el procedimiento sancionador correspondiente de acuerdo con las disposiciones contenidas en el Capítulo correspondiente a sanciones en esta Decisión.	sistemas y en que plazo deberían estar funcionando. Para el caso de comprobación de	de cada País Miembro para casos no contemplados en este Capítulo. Las normas nacionales regulan la aprehensión y decomiso de mercancías que no se encuentran amparadas en una Declaración Aduanera, o en un Manifiesto de Carga. Así las cosas, cada País Miembro aplicaría a los excesos o faltantes de
Artículo 24 Requerimiento por autoridades no aduaneras Cuando una autoridad diferente a la aduanera, en uso de sus facultades, requiera inspeccionar las mercancías en Tránsito Aduanero Comunitario en el territorio de su país, deberá dirigirse de inmediato a la administración de aduana más próxima, la que intervendrá, conforme a su legislación nacional, en la inspección solicitada y procederá de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.	diferentes de los aduaneros se convierten en obstáculos completamente restrictivos a las operaciones de tránsito internacional, pues cualquier autoridad interna Sanidad, Agricultura, Infraestructura, Policía, Municipios, etc, emiten una	Esta disposición está ya contenida en el Artículo 30 de la Decisión 477 y más bien obliga a que las demás autoridades nacionales deban acudir obligatoriamente a un recinto aduanero, evitando así la discrecionalidad del funcionario actuante.

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
		bajo control de la aduana y dejar constancia de tal
		hecho en la declaración de tránsito aduanero.
Artículo 26 Transbordo de las mercancías en	Artículo 26. Es imposible legalizar a través de este	Se mantiene la redacción de éste artículo del
tránsito	artículo los incumplimientos a las Decisiones	
	actuales vigentes, para el caso del transbordo,	La actual Decisión 477 permite efectuar el transbordo.
En los casos en que por razones operativas o	siendo ésta una potestad opcional y debidamente	La Aduana busca tener la información de las
comerciales, el Transportista o el Obligado	concertada entre el dueño de la mercadería y el	mercancías con antelación a su importación definitiva,
Principal solicite el transbordo a la autoridad	transportista, la misma que debería quedar	o al régimen aduanero que se declaren, que permita
aduanera, se deberá dejar constancia de su		optimizar las acciones de control en la aduana de
actuación en la Declaración.	ampara el transporte internacional, y como alternativa que facilite en ciertas circunstancias que	En caso de una operación de transbordo resulta
En los casos de transbordo de las mercancías de	la operatividad del servicio se cumpla sin	imprescindible mantener la Declaración y el
una unidad de carga a otra, en los pasos de	interrupciones.	Manifiesto de Carga presentados en la Aduana de
frontera o en cualquier parte del recorrido, la	interrupciones.	Partida con las respectivas observaciones para
aduana colocará un nuevo precinto aduanero o		efectos de control.
nuevas marcas de identificación, anotando lo		
actuado en la Declaración, incluyendo todos los		Además el transbordo permitir que las mercancías
detalles de las mercancías: número de bultos,		arribadas por la vía acuática al Territorio Aduanero
clase y peso de mercancías transbordadas.		continúen hacia otra Aduana por idéntica vía para su
		posterior Destinación Aduanera.
Tratándose de transbordo de las mercancías en su		En la actualidad dicha operación se realiza a través
unidad de carga, de un medio de transporte a		de una Declaración en virtud a las características
otro, la aduana respectiva anotará solamente los		particulares de la vía acuática, reconocidas por la
nuevos datos del medio de transporte en la		legislación aduanera que sólo exige la presentación
Declaración, sin colocar un nuevo precinto		de garantías por los tributos cuando el transporte se
aduanero.		realiza por la vía terrestre. Sin perjuicio de mantener
		la eximición de la garantía, corresponde sustituir la
El transbordo de las mercancías de una unidad de		declaración por el detalle de la mercancía, en virtud a
carga a otra, así como el transbordo de las		que redundará en una adecuada determinación del
mercancías de una medio de transporte a otro,		nivel de control en la Aduana en beneficio del usuario,
deberá ser total, es decir comprenderá siempre la totalidad de las mercancías contenidas en la		a la vez que brindará a los sectores representativos de la industria y del comercio información anticipada
Declaración.		de la mercancía que se importará para consumo a
Decidiación.		través de la consulta por Internet.
En cualquiera de los casos mencionados en que		
haya transbordo, deberán mantenerse los		
documentos de transporte y manifiesto de carga		
iniciales presentados a la Aduana de Partida,		
debiendo aceptarse documentos complementarios		

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
o subsidiarios de éstos, para efectos de control, por parte de las demás autoridades aduaneras.		
Artículo 27 Daños producidos durante el tránsito En los casos en que durante el tránsito se produzcan daños o accidentes debidamente comprobados y que no sean imputables al transportista o que hayan sido causados por caso fortuito o fuerza mayor, que pongan en peligro inminente a la tripulación, al medio de transporte, a la mercancía o a terceras partes, impidiendo la continuación de la operación de tránsito aduanero comunitario, las mercancías amparadas por una Declaración podrán ser transbordadas, bajo la vigilancia de las autoridades aduaneras del país en cuyo territorio se efectúe el transbordo, dejando constancia de su actuación, en la Declaración.	producidos durante el tránsito" por " transbordo forzoso por casos fortuitos o fuerza mayor" y	Se mantiene la redacción de éste artículo del proyecto, pues el mismo se sustenta en: El transbordo no es necesariamente obligatorio en casos fortuitos o de fuerza mayor, ya que podría requerirse únicamente la transferencia de la unidad de carga de una plataforma a otra o un cambio de cabezal. Cuando se apruebe el Proyecto de Decisión no tendrán títulos los artículos.
	Artículo 40 Literal b) cambiar la palabra "constituidos", por "construidos "de tal manera que quede así: b) Estén construidos de tal manera que aseguren que ninguna mercancía pueda ser extraída o introducida sin fractura que deje huellas visibles, o sin rotura del precinto aduanero;	La observación queda recogida en la forma siguiente: Será incorporada por la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
d) Todos los espacios reservados para la carga sean fácilmente accesibles a la intervención de las autoridades aduaneras: y		
por Carretera para Tránsito Aduanero Comunitario. En el caso de transporte por carretera, corresponde a la autoridad aduanera del País Miembro, sede de la empresa transportista habilitada, el registro de los vehículos y de las unidades de carga, que reúnan los	de los vehículos empleados en el Tránsito por Carretera, está determinada en las Decisiones de Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera, y son los organismos competentes de transporte, como es posible que se otorgue ésta potestad a las aduanas, con inspecciones de seguridad de los vehículos, y emitir registros para	La habilitación de un usuario para operar bajo un régimen aduanero es potestad exclusiva de la Autoridad Aduanera. Se respeta en forma estricta que el registro y control de vehículos, para efecto de transporte, es potestad
requisitos señalados en el artículo anterior, para realizar operaciones de tránsito aduanero comunitario. Para realizar este registro, la Aduana inspeccionará	los mismos. Nos preguntamos si esta es una facultad de las aduanas de los Países Miembros? Probablemente ninguna legislación aduanera interna en los Países que conforman la Comunidad Andina involucrara esta actividad dentro de las	La legislación comunitaria en materia de TAC viene a
los vehículos y/o unidades de carga, verificando que cumplan las Especificaciones de Seguridad. El costo de esta inspección será cubierto por el interesado.	facultades que deben realizar las Aduanas.	lieriai este vacio.
Este registro tendrá una validez de dos años y será notificado a las aduanas de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina. Para efectos de identificación, el País Miembro que registre un vehículo emitirá una identificación con la sigla TAC impresa con letras blancas sobre fondo verde.		
La Aduana podrá utilizar un sistema de identificación magnético del vehículo u otro de efecto similar.		
Artículo 42 Constitución de garantía económica	económica en todas las actividades comerciales que	
En toda operación de tránsito aduanero comunitario que se efectúe bajo cualquier modalidad de transporte, a fin de garantizar el pago de los gravámenes, tasas y demás tributos que los Países	internacional, constituye una medida restrictiva al comercio comunitario, generaría enormes monopolios comerciales de quienes puedan cumplir	Convenio TIR opera en base a garantías económicas.
Miembros eventualmente puedan exigir por las mercancías que circulen en sus territorios, con		1 Se modifica la redacción de la última parte del primer párrafo: en una oficina aduanera del país de

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trab Gubernamentales en Tránsi
ocasión de una operación de Tránsito Aduanero		partida, por: en una aduana de gara
Comunitario, el Obligado Principal está obligado a	En la práctica el uso de garantías económicas han	2 La Secretaría General va a rev
constituir una garantía económica en una oficina	generado sobre costos, sobre tiempos de operación,	segundo párrafo.
aduanera del país de partida.	los mismos que contribuyen a una pérdida	3 Se elimina la última parte de
	permanente de la competitividad y operatividad de	también podrá ser a la vez aduana
Se exceptúan de esta disposición los casos	las empresas que prestan el servicio de transporte.	Se ha calculado que estimando e
contemplados en el Art. 47 de la presente Decisión.	Por estas razones planteamos que se viabilice la	valor de la mercancía transportado
	eliminación de las garantías económicas.	mercancías comunitarias el máxim
La garantía será constituida ante la aduana de	-	sería USD 18.500, i.e. 18.5% de l
garantía que, de encontrarla proceden-te, la aceptará		Perú.
y conservará en custodia, emitiendo un Certificado		
de Garantía o de Garantía Reducida, el cual será		El costo de una prima de seguro o
presentado ante la aduana de partida, que también		anual se podría calcular en 3 % d
podrá ser a la vez aduana de garantía.		i.e. USD 555, equivalente a USD 1
La aduana de partida, de encontrar conforme dicho		Si un viaje internacional bajo TAC
Certificado lo aceptará y dejará constancia de su		costo es de USD 22 es decir meno
aceptación en la misma, devolviendo al declarante		
las copias que deberán ser presentadas en las		Este costo mínimo sin embargo
aduanas de los restantes países en tránsito. Estas		empresas continúan operando -co
serán presentadas por el transportista en las		modalidad de transbordo y n
aduanas de paso de frontera y en la aduana de		frontera, modalidad que no req
destino.		alguna.
La aduana de partida, deberá consignar en la		En todo caso, si se trata de merca
Declaración y en el Aviso de Partida la identificación		u originarias no se garantizarán los
de la garantía que ampara la operación de tránsito		tributos internos y si se trata o
aduanero comunitario.		comunitarias se procederá a
		respectivos gravámenes eventualm
Artículo 44 Validez de la garantía económica	Artículo 44. El requisito de que una entidad	Se mantiene la redacción de
-	financiera para poder emitir las garantías	proyecto, pues el mismo se sust
La garantía económica andina será válida en todos	económicas, pueda acreditar representantes en los	El sector financiero en sus serv

representantes en los demás Países Miembros, con Comunitarios, situación totalmente divorciada con la les", modalidad que existe a nivel mundial. personalidad y capacidad jurídica para poder atender realidad actual, por lo cual ninguna entidad presentadas por las respectivas autoridades transformándose en una seria limitante para el corresponsales"

abajo de Expertos sito Aduanero

arantía.

- evisar el alcance del
- lel párrafo tres: que a de garantía.

en USD 100.000 el ada bajo TAC, para no valor a garantizar IGV en el caso del

o comisión bancaria del valor asegurado, 11 semanales.

toma 2 semanas el os de USD /TM.

desaparece si las como ahora- bajo la nacionalización en quiere de garantía

cancías comunitarias os aranceles sino los de mercancías no a garantizar los mente exigibles.

éste artículo del stenta en:

rvicios de comercio los países de la Comunidad, para lo cual la demás Países Miembros, establece la posibilidad exterior no opera bajo la figura de "bancos comuniinstitución garante deberá acreditar que tiene de que en la Subregión existan Bancos tarios" sino bajo la figura de "bancos corresponsa-

las demandas de ejecución de las garantías financiera podrá cumplir con este requisito, El texto se podría corregir incorporando el término "o lueao de representantes. aduaneras de los Países Miembros, en los cuales se comercio comunitario, y por tanto debería eliminarse reemplazando además la expresión "personalidad"

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
ejecuta la operación de Tránsito Aduanero Comunitario.	· ·	por "personería".
párrafo anterior.	parte del organismo de control financiero de su respectivo País de Origen, a fin de que quede respaldado su personalidad y capacidad jurídica para poder atender las demandas	
Artículo 48 Exoneración de garantía económica De conformidad con las disposiciones que podrá establecer la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante una Resolución, previa opinión del Comité Andino de Asuntos Aduaneros, se podrá eximir de la presentación de garantía a las siguientes operaciones:	de garantías económicas a las actividades de transporte marítimo, aéreo y de instalaciones fijas, siendo esto una medida completamente parcializada hacia este sistema de transporte	1 La Secretaría General va a explorar la alternativa de incluir al modo carretero. La posibilidad de exoneración de la garantía económica se otorga a los modos de transporte
 a) Las travesías marítimas, aéreas y férreas; y b) Los transportes por instalaciones fijas. 		Bajo esta óptica, se excluyen los modos de transporte fluvial y carretero, por considerárselos de alto riesgo.
		Sin embargo, el Obligado Principal puede acceder hasta un 70% de reducción en el valor de la garantía, conforme lo dispone en la Sección Quinta del proyecto de Decisión.
Artículo 52 Cuando el tránsito aduanero comunitario se efectúe bajo una operación de transporte unimodal por carretera, los vehículos habilitados y unidades de carga registradas por la Aduana para operar tanto bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario, como en transporte de mercancías por carretera, se constituyen de pleno derecho, como garantía exigible y válida por	vehículos habilitados y unidades de carga registradas por la aduana para la operación bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario, se constituyen de pleno derecho como garantía exigible en caso de ocurrir ilícitos aduaneros. Esta medida causa un doble efecto negativo, exige una garantía económica, a más de la	Se mantiene la redacción de éste artículo del proyecto, pues el mismo se sustenta en: El Obligado Principal es el responsable de constituir la garantía económica y no el transportista. En la Decisión 477 ya existía esta disposición sólo que ampliada a los derechos por la internación del
los tributos y sanciones, de ser el caso, derivados de la internación temporal de dichos vehículos y		En el proyecto de Decisión sobre TAC el Vehículo

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
unidades de carga en los territorios aduaneros de los Países Miembros.	aduanera, siendo éste un sobre costo injustificable desde cualquier punto de vista. El segundo efecto es la tangencialidad de parte de la norma propuesta para que solo el transporte carretero sea gravado como garantía ante el	
	cometimiento de ilícitos aduaneros, ante esto planteamos involucrar los vehículos marítimos, aéreos, ferroviarios, como garantía del cometimiento de ilícitos aduaneros, a fin de que las condiciones de prestación del servicio sean	·
	las óptimas y las más equitativas posibles. Por lo expuesto consideramos que se aclare	En síntesis, todo medio de transporte, bajo cualquier modo, se garantiza a si mismo.
	plenamente los alcances del mencionado artículo y que las condiciones de operatividad y	Esté artículo se refiere a la garantía del mismo vehículo y unidades de carga.
de aprehensión y posterior enajenación en el País Miembro afectado, conforme a su legislación nacional, y de su producto líquido podrá disponer	posibilidad de dejar a la libertad de las legislaciones nacionales la aprehensión de vehículos carreteros ante la presunción de un ilícito aduanero, cuando se debería establecer un marco comunitario homologado que determine que tipo de infracciones son consideradas como tal ante la autoridad aduanera, establecer el	vehículo y <u>además por la mercadería transportada.</u> En caso de delito aduanero, toda legislación
Cuando el producto líquido de la enajenación no alcanzare a cubrir el monto de los gravámenes, tasas y demás impuestos y sanciones pecuniarias eventualmente aplicables sobre los vehículos	puede ser considerada. Igual que el artículo anterior se dejaron de lado a los demás modos de transporte, y allí nuestro	·
	la equidad en la prestación del servicio, que se	Una alternativa en estos casos es que el transportista concurra al Juzgado correspondiente para constituir una garantía que permita continuar

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
cumplir con dicho pago, la aduana podrá aprehender otros vehículos habilitados o unidades de carga registradas del mismo transportista y		operando al medio de transporte, opción contemplada en el Art. 54.
proceder de acuerdo con lo expresado en la presente Decisión y su legislación nacional. El transportista podrá sustituir dicha aprehensión por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras.	enajenado sin un procedimiento probatorio de la responsabilidad del transportista sobre las infracciones presentadas.	La tipificación de delitos aduaneros deberá constar en el Código Aduanero Comunitario, entretanto el transportista infractor debe atenerse a las sanciones dispuestas en el País en el cual cometió la infracción.
En el evento de que el vehículo habilitado no fuese localizado en el territorio nacional o exista evidencia de que ha salido del País Miembro a cualquier otro país, el transportista deberá pagar la totalidad de los gravámenes, tasas y demás impuestos comprometidos, así como las sanciones pecuniarias aplicables dentro del plazo que establezca la respectiva legislación aduanera, excepto si el vehículo hubiere desaparecido por causas de fuerza mayor o caso fortuito,	autorizadas para dicho transporte, los pasos de	representado por las Autoridades Aduaneras, el no contar con una garantía efectiva en caso de un fraude, situación que es posible en el caso de internación temporal de vehículos. Caso a superarse: Vehículos chilenos "extraviados" junto con la mercadería en territorio boliviano. El responsable de presentar la garantía económica
debidamente justificado. En caso de incumplimiento de lo anteriormente dispuesto, la autoridad aduanera notificará este hecho al Organismo Nacional Competente en materia de transporte, para los fines pertinentes.	sanción al que estaría expuesto. Finalmente pretender que cualquier unidad del transportista pueda ser aprehendida hasta completar la totalidad de los gravámenes o tasas, es totalmente inaceptable, por lo cual todo el	es el Obligado Principal y no el transportista. Este artículo esta vigente desde la misma Decisión 477, Artículos 48 y 49. Este artículo habla de hecho consumado y no de
	Articulo 54 no debería ser parte de una decisión de la comunidad andina de naciones, por ser definitivamente atentatoria a los principios que la CAN persigue.	presunción.
tránsito aduanero comunitario.	Capítulo X Artículo 57 Un régimen para el establecimiento de infracciones y sanciones, como el presentado en el capítulo X, debe	La tipificación de delitos aduaneros y sus
Cuando se compruebe el incumplimiento de las disposiciones contenidas en esta Decisión o en las disposiciones comunitarias y nacionales de	contener una categorización de las mismas, los procedimientos para su investigación, control, las acciones legales a seguir en el caso de que se	
aplicación a este régimen, en el curso de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario o		Entretanto, el Declarante u Obligado Principal (Garante) responde conforme a la legislación

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
con ocasión de la misma, en el territorio de un País Miembro, éste adoptará las medidas cautelares que sean necesarias y aplicará las sanciones administrativas o penales a que haya lugar de conformidad con las disposiciones	con la categoría de la infracción y el sistema de apelación para las mismas, todo esto de manera	nacional donde se cometió la infracción. Deben agregarse las posibilidades de infracción en el caso de transporte fluvial, que junto con el transporte carretero constituyen los modos de
comunitarias y nacionales correspondientes.	en cada caso, por lo cual todo el Capítulo X debería rescribirse con las consideraciones presentadas. Además debería involucrarse infracciones que pudieran ocurrir en la operación de transporte por los modos aéreo, marítimo, ferroviario, pues en el actual texto únicamente se involucra a las infracciones para el modo carretero.	transporte de mayor riesgo de fraude.
Artículo 59 Infracciones en materia de tránsito aduanero comunitario	Artículo 59 Literal a)	
1. Sin perjuicio de las infracciones establecidas con carácter general en la legislación aduanera comunitaria o nacional, constituirán infracción específica al régimen de tránsito aduanero comunitario:		
	por rutas no establecidas en la Declaración, pero siempre por vías habilitadas por los Países Miembros, no sería mejor determinar	Eliminando la última parte del literal: <u>pero siempre</u> <u>por vías habilitadas por los Países Miembros.</u> El literal a) contempla el caso de la utilización de
c) No informar a la autoridad aduanera, ni dejar constancia en el ejemplar correspondiente de la Declaración, de las incidencias ocurridas durante el tránsito aduanero comunitario;	Incluir la palabra " extraordinaria " luego de las	No es procedente la incorporación del término "extraordinarias" que se sugiere.

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
Artículo 60 De las Sanciones. Sin perjuicio de las sanciones civiles y/o penales establecidas en las legislaciones nacionales para las infracciones mencionadas en artículo anterior, los Países Miembros aplicarán las siguientes sanciones:	Artículo 60. En la categorización de infracciones presentado, incluir dentro de la sanción del literal a) es decir suspensión de 3 meses el derecho de utilización del régimen del tránsito aduanero comunitario, los literales d) y g) del Artículo 59.	proyecto, pues el mismo se sustenta en:
 a) Suspensión por tres (3) meses del derecho de utilización del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario en caso de las infracciones señaladas en los literales a) y b) del Art. 59; 		
Artículo 61 Nacimiento de deuda aduanera	Artículo 61. Como se pretende que el transportista se convierta en responsable	La observación queda recogida en la forma siguiente:
gravámenes exigibles tendrá lugar ante la aduana competente del País Miembro en el que haya tenido lugar el hecho generador de la deuda aduanera.	solidario por el pago de la deuda aduanera que se genere, y por las demás responsabilidades nacidas del incumplimiento del régimen de tránsito comunitario, acaso es responsabilidad del transportista el conocimiento de las actividades de quien lo contrata para movilizar su mercadería, o sobre la composición de la misma, o sobre los problemas que hubiese tenido su cliente con la autoridad aduanera, con lo cual se expondría a	El texto puede perfeccionarse para establecer la solidaridad del Transportista sólo en aquellos casos en que se establezca su responsabilidad en el cometimiento del ilícito aduanero. La Secretaría General va a proponer una redacción. En la Decisión 477 el vehículo se constituía en la única garantía ante la Aduana por todo tipo de deuda aduanera. El exportador o importador no
La liquidación de la deuda aduanera se practicará tomando en cuenta el valor de la mercancía y el derecho del arancel de aduanas vigentes en el momento de la aceptación de la Declaración de	para pagar por una responsabilidad que no le	•
las mercancías al régimen de tránsito aduanero comunitario. El obligado principal será el responsable del pago de la deuda aduanera liquidada así como de las demás responsabilidades nacidas del incumplimiento del régimen de tránsito aduanero comunitario. El transportista autorizado será responsable solidario del pago de la deuda aduanera liquidada así como de las demás responsabilidades nacidas	•	Sin embargo, siempre es posible que el fraude aduanero no ocurra por responsabilidad del Obligado Principal, sino por acción u omisión del Transportista, por lo que debe mantenerse la solidaridad para estos casos.

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
del incumplimiento del régimen de tránsito aduanero comunitario.		
Artículo 66 Las autoridades de aduana de los Países Miembros designarán las oficinas de aduanas habilitadas para ejercer las funciones relativas al tránsito aduanero comunitario, así como los horarios de atención de las mismas. La lista de las oficinas de aduana habilitadas y sus	Artículo 66 Párrafo 2do: reemplazar la palabra "estimados" en vez de "establecidos" después de las palabras "plazos y rutas"	Se mantiene la redacción de éste artículo del proyecto, pues el mismo se sustenta en: Los plazos y rutas son establecidos, no estimadas, en cada PM por las Autoridades Aduaneras Nacionales y son comunicadas a la SG CAN que las publicará dentro del ARIAN.
respectivas actualizaciones para operaciones de Tránsito Aduanero Comunitario, los plazos y rutas establecidos en el territorio nacional para el tránsito aduanero, el Coordinador Nacional y los horarios de atención se harán conocer a las autoridades aduaneras de los restantes Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.		
Artículo 75 La Secretaría General de la Comunidad Andina aprobará mediante resolución, previo concepto técnico del Comité Andino de Asuntos Aduaneros :	•	1 En el literal b) se sustituye la palabra
La Secretaría General de la Comunidad Andina	las travesías marítimas, aéreas, e instalaciones fijas, es una medida completamente sesgada en contra del transporte terrestre y contraria a los	Especificaciones por Requisitos. 2 La Secretaría General va a explorar la alternativa de incluir al modo carretero.
mediante Resolución, previa opinión del Comité Andino de Asuntos Aduaneros, podrá eximir de la presentación de garantía a las travesías marítimas, aérea, por ferrocarril y por		Esta es una medida de facilitación del comercio en función del riesgo de fraude aduanero de cada modo de transporte.
instalaciones fijas, que se efectúen al amparo del régimen de tránsito aduanero comunitario establecido por la presente Decisión.		El ejercicio de esta disposición por parte de la Secretaría General requiere de la opinión favorable del CAAA.
Artículo 77 Modifíquese la Decisión 399 sobre "Transporte Internacional de Mercancías por Carrotora" en los siguientos términos:	como no aplicable o valido la derogatoria	proyecto, pues el mismo se sustenta en:
Carretera", en los siguientes términos:	planteado, pues si un vehículo viaja vacío hacia su punto de carga, bajo que criterio llena un Manifiesto de Carga, en el cual no consta ningún	El Manifiesto de Carga debe indicar "VACIO" y consignar los datos del Transportista como

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
 Agregar al final del segundo párrafo del Artículo 29 el texto siguiente: "Esta disposición no será aplicable cuando se trate de las identificaciones que se establezcan para efectos del tránsito aduanero comunitario o la aplicación de convenios internacionales en esta materia; Modifíquese el Artículo 168 donde dice "estará dispensado de presentar el MCI", que ahora deberá decir "deberá presentar un MCI conteniendo una leyenda explicativa que indique que la circulación del vehículo se realiza sin carga hasta un lugar a órdenes de la empresa autorizada"; 	cliente, menos aun mercadería por transportar, por lo cual se debería eliminar dicho párrafo	remitente y destinatario del vehículo y unidad de carga. Esta práctica existe en Transporte Marítimo donde el arribo de un buque vacío para cargar se declara "EN LASTRE". El permitir la circulación de vehículos habilitados para transporte internacional "vacíos" sin documentación alguna genera una confusión con los demás vehículos –fronterizos u otros- que circulan en forma sospechosa por la frontera.
 Eliminar la Sección Tercera "De la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional" del Capítulo XI "De los Aspectos Aduaneros" contenida en los Artículos 169 al 173; Agregar al final del Artículo 175 la expresión ",sin perjuicio de las acciones administrativas o penales que, de conformidad con su legislación nacional, podrá iniciar la Aduana contra dicho transportista autorizado"; y 		Manifiesto de Carga: Declaración que detalla la relación de mercancías que son transportadas en un medio de transporte, ya sea ingresando o saliendo del territorio aduanero, que debe presentar todo transportista internacional a la Aduana de un País Miembro, en forma previa o al momento del arribo o salida del medio de transporte del territorio aduanero de dicho País Miembro, lo que se busca es controlar el ingreso y salida de vehículos que ingresen vacíos.
Eliminar las expresiones "o en la DTAI" contenidas en el Artículo 178.		

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
DISPOSICIONES TRÁNSITORIAS	DISPOSICIONES TRANSITORIAS	Se mantiene la redacción de éste artículo del
Segunda A partir de la publicación de la presente Decisión, la Secretaría General de la Comunidad Andina y el Comité Andino de Asuntos Aduaneros, dispondrán de un plazo máximo de seis (6) meses para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 73 de la presente Decisión, respecto: a) Al sistema de Inspección de vehículos y unidades de carga;	precedentes, no es dable que la autoridad aduanera califique, inspeccione, los vehículos y unidades de carga utilizados en el transporte internacional, por lo tanto cambiar el literal a)	proyecto, pues el mismo se sustenta en: La inspección, calificación y posterior registro de vehículos y unidades de carga, a cargo de la Autoridad Aduanera NO aplica para transporte internacional, sino exclusivamente para operar bajo el régimen aduanero de TAC. Cada aduana en cuya jurisdicción se produzca la entrada o salida de los vehículos habilitados o no, están sujetos al régimen de admisión temporal por lo que llevan un registro de control de dichos movimientos. En el caso de transporte por carretera, corresponde a las Autoridad de Aduana del País Miembro, sede de la empresa transportista habilitada, el registro de los vehículos y de las unidades de carga, que reúnan los requisitos para realizar operaciones de tránsito aduanero
	DISPOSICIONES FINALES • Falta la incorporación de un artículo que	comunitario. La observación queda recogida mediante: Esta disposición estaba incluida en el proyecto
	determine que la presente Decisión reemplazará a la decisión 467 sobre Tránsito Aduanero Internacional	inicial elaborado por los Consultores de Granadua.
	Falta la incorporación de un artículo que determine los formatos de los documentos mencionadas en la presente decisión.	Ver literal d) del artículo 75. El único documento nuevo a utilizarse es el DUA, cuyo formato está contemplado en la Decisión correspondiente.
	 Falta la incorporación de un plazo perentorio no mayor a 180 días, en el cual se deberá implementar el reglamento de la presente decisión, para clarificar los artículos que sean precisos reglamentar. 	reglamentar lo expresamente dispuesto en materia de TAC, sin perjuicio de que a solicitud de la Comisión pueda reglamentar esta Decisión. Recomendación: establecer un plazo de seis
	Por lo expuesto Andinatic Andina considera que esta norma no debe ser aprobada, debido a que	

Proyecto de Decisión sobre Tránsito Aduanero Comunitario	Observaciones de ANDINATIC	Comentarios del Grupo de Trabajo de Expertos Gubernamentales en Tránsito Aduanero
		Se debe incorporar una disposición final derogando
	Comercio Internacional, a la aplicabilidad de los	la Decisión 477. Por otra parte, es importante
	Principios perseguidos por la Comunidad Andina,	destacar que se está trabajando en un sistema que
		permitirá monitorear y efectuar consultas sobre los
	carretero en contraposición con otros modos de	tránsitos aduaneros y sobre el intercambio
	transporte, situación que debe ser corregida con	electrónico de datos a través de correo, además de
	las consideraciones efectuadas.	brindar una aplicación de contingencias para
		registrar los tránsitos. Podrán efectuar consultas
		los funcionarios aduaneros, transportistas, agentes
		de carga internacional, agentes de aduana,
		autoridades nacionales y ciudadanos en general,
		vinculados al tránsito comunitario.