

**REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE ARMONIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS
DE FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR
CARRETERA/SUBGRUPO DE TRABAJO N° 5 “TRANSPORTE”**

Se realizó en la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, los días 28 y 29 de abril de 2016, la Reunión de la Comisión de Armonización de Procedimientos de Fiscalización de Transporte Internacional por Carretera, del Subgrupo de Trabajo N° 5 “Transporte”, con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Participó la Delegación de Chile en carácter de Estado Asociado del MERCOSUR.

De acuerdo a lo dispuesto por la Decisión CMC N° 44/15, el Acta y sus Anexos quedan *ad referendum* de la Delegación de Venezuela.

La Lista de Participantes consta en el **Anexo I**.

La Agenda consta en el **Anexo II**.

El Resumen del Acta consta en el **Anexo III**.

La Delegación de Uruguay, en ejercicio de la PPT abrió las deliberaciones, realizando una síntesis de lo actuado sobre el tema desde la creación de la Comisión en la XLVII Reunión realizada en Salta en el mes de noviembre de 2014. En ese sentido, destacó el aporte que significaron los manuales internos de fiscalización de cargas y pasajeros que Brasil puso a disposición de la Comisión y presentó a la misma en las reuniones de los meses de marzo y julio de 2015 respectivamente, e hizo referencia a los temas que se han venido tratando y su estado de situación.

En particular puso énfasis en el consenso alcanzado en la XLVIII Reunión sobre el alcance de los trabajos de armonización a realizar, los que se circunscribirán a las disposiciones del ATIT y a las infracciones y sanciones establecidas en el 2° Protocolo Adicional. Acta Gramado, punto 3).

En ese sentido, sugirió para el desarrollo de los trabajos en esta oportunidad, procurar consensuar la identificación de los documentos de transporte a que refiere el citado Protocolo y en particular los de porte obligatorio; definir el instrumento operativo para llevar adelante la armonización y el instrumento normativo mediante el cual podría materializarse.

Sometido a consideración de las delegaciones, se generó un amplio intercambio de ideas sobre la temática a abordar.

La Delegación de Argentina manifestó su interés en realizar inspecciones conjuntas bilaterales con otros países, lo que fue compartido por las demás delegaciones presentes. La delegación de Uruguay se puso a disposición para coordinar la oportunidad de realizarla.

La Delegación de Chile agradeció la puesta a punto introductoria realizada e hizo mención a los avances tecnológicos que hacen necesario actualizar el ATIT en algunos aspectos, como la verificación de la documentación de seguros. En ese sentido, manifestó su preocupación por la tendencia a resolver ciertos problemas del transporte regulados por el ATIT mediante acuerdos dentro del MERCOSUR, en virtud de las dificultades para realizarlo en su marco original de los siete países debido a las demoras del proceso que ello requiere. En ese sentido, sugirió invitar a un representante de la ALADI a la próxima Reunión Ordinaria del SGT5, a efectos de que pueda trasladársele dicha situación.

En la presente reunión fueron tratados los siguientes temas:

1. DOCUMENTOS "DE TRANSPORTE" DE PORTE OBLIGATORIO, QUE SE CONSIDERARÍAN REFERIDOS EN EL 2º PROTOCOLO

La Delegación de Uruguay hizo referencia a las dificultades que se generan para el control de la documentación de seguros, para verificar su autenticidad y vigencia, señalando que actualmente, en muchos casos, las empresas aseguradoras vuelcan la información para que el asegurado la tome vía web y la imprima y la presente.

La Delegación de Argentina planteó analizar la posibilidad de que en el marco de la Integración de Información del Transporte de Cargas y Pasajeros – Sistematización de Datos que viene llevando adelante el SGT5 se incorpore la información de seguros, lo que fue acompañado por la delegación de Brasil.

La Delegación de Uruguay destacó que en las próximas concesiones de operación de Pasos de Frontera, se prevé la incorporación de tecnología que permita visualizar la información vinculada a empresas y vehículos habilitados para transporte internacional, la que podría incorporar la referente a seguros, en la medida en que esta pueda obtenerse de las compañías aseguradoras.

La Delegación de Paraguay manifestó su conformidad en que se definan los documentos de transporte de porte obligatorio y solicitó que se realizara un cuadro comparativo de la situación en los diferentes países para estar en condiciones de resolver al respecto.

La Delegación de Uruguay informó que elaboró un documento de trabajo con esas características, "Documentos de porte obligatorios frente a Fiscalización de los Organismos Nacionales de Aplicación del ATIT: "de transporte" y eventualmente otros", en el que incorporó la información que recogió de documentos de Brasil, Paraguay y Uruguay, el que se circuló y puso a

consideración de la Comisión (**Anexo IV**). En ese sentido, se solicitó a las delegaciones de Argentina y Chile consideren la posibilidad de aportar los datos correspondientes a fin de completar el mencionado documento y contar con un panorama global.

Con relación a la licencia de conducir y al documento de propiedad del vehículo, las delegaciones de Brasil, Paraguay, Uruguay y Chile coincidieron en que son documentos de porte obligatorio, pero su incumplimiento no es sancionado por el ATIT sino en base a normativa de tránsito. La delegación de Argentina coincidió con dicha posición respecto a la licencia de conducir, señalando, con relación al documento de propiedad, que no corresponde que el mismo sea solicitado por las autoridades de transporte. La delegación de Paraguay agregó que la licencia de conducir es fiscalizada por la patrulla caminera, mientras que el documento de propiedad lo es por la policía nacional.

Con relación al formulario Conocimiento de Transporte CRT, fue considerado de porte obligatorio por las delegaciones de Brasil y Uruguay; no así por las de Argentina y Paraguay.

La Delegación de Chile resaltó que la Carta de Porte es el contrato entre el transportista y el propietario de la carga y su finalidad es generar el relacionamiento contractual entre dichos actores. Agregó que su uso se ha masificado pues genera un vínculo civil.

En cuanto al MIC/DTA, se produjo un amplio intercambio de ideas respecto a si debe ser considerado un documento de transporte. Las delegaciones de Brasil, Paraguay y Uruguay manifestaron que sin perjuicio del origen aduanero del documento, lo consideran un documento de transporte de porte obligatorio. La delegación de Argentina sostuvo que se trata de un documento aduanero.

La Delegación de Chile advirtió que si se considera de transporte, en caso de observarse algún tipo de contradicción con otros documentos, conllevaría una doble sanción por un mismo hecho generador, una por parte de la Aduana y otra por el organismo de transporte.

En cuanto al Certificado de Inspección Técnica Vehicular, todas las delegaciones coincidieron en que debe ser considerado un documento de transporte de porte obligatorio, por lo que su falta deberá ser sancionada en base al 2º Protocolo del ATIT.

Con respecto a los certificados de cobertura de los seguros a que refiere el Art. 13 del ATIT (Acuerdos 1.41 y 1.67 originados en la Reunión de Ministros de Obras y Transporte de los Países del Cono Sur), todas las delegaciones coincidieron en su carácter de documento de transporte de porte obligatorio. No obstante, reiteraron la necesidad de implementar mecanismos que permitan verificar on line su vigencia. Al presente se exige original o copia autenticada, aceptándose actualmente también la impresión del documento que la compañía aseguradora pone a disposición del asegurado vía web, con todas las dificultades que esas alternativas presentan para su verificación.

En lo que refiere a la documentación de habilitación de empresa y vehículo, del desarrollo del intercambio surgieron algunas interrogantes, originadas en las diferentes situaciones que se generan en controles en frontera o en el interior del territorio de los países en materia de disposición de medios informáticos de verificación. Por ese motivo, en la medida en que debería tomarse en cuenta la situación más desfavorable a efectos de evitar inconvenientes a los transportistas, se convino que sobre este punto, así como respecto de los anteriormente referidos en los que estuviere pendiente la definición, las delegaciones remitirán la información vía mail a la PPT.

En lo referente a transporte de pasajeros, se consideraron los puntos no comunes con el transporte de cargas que ya fueron tratados.

En cuanto al cuadro tarifario para servicios regulares, el mismo es considerado de porte obligatorio por Brasil y Paraguay. Uruguay y Argentina no lo exigen

En materia de lista de pasajeros en los servicios regulares, Argentina, Brasil y Uruguay no lo consideran documento de transporte de porte obligatorio. La Delegación de Paraguay señaló que lo exige con fines estadísticos, pero que podría llegar a revisarlo.

La Delegación de Brasil solicitó que en la información complementaria que remitan los países, se mencionen los documentos de transporte de porte obligatorio en servicios internacionales de temporadas turísticas permanentes y no permanentes, servicios ocasionales en circuito cerrado y circuito turístico de la triple frontera (Argentina, Brasil, Paraguay), conforme documento presentado como Anexo II "Minuta de las Directrices de Fiscalización y del Documento de Procedimientos de Procesamiento de Auto Información" en la reunión de los días 14 y 15 de julio de 2015 realizada en la ciudad de Foz de Iguazú.

2. INSTRUMENTO "OPERATIVO" MEDIANTE EL CUAL SE CONCRETARÍA LA "ARMONIZACIÓN"

Las delegaciones de Brasil y Paraguay sugirieron elevar un proyecto de Resolución del GMC que apruebe como "directrices" en materia de fiscalización, las minutas (manuales) para cargas y pasajeros presentados por la primera en las reuniones de marzo y julio de 2015 respectivamente.

La Delegación de Brasil circulará la última versión del documento de trabajo en materia de transporte de carga, el que no se había incorporado en las actas correspondientes.

La Delegación de Uruguay puso énfasis en que la solución que se proponga debe asegurar que su puesta en vigencia evite la reiteración, al menos, de aquellas situaciones que contribuyeron a la creación de la Comisión. Asimismo agregó, que sin perjuicio de reiterar una vez más el importante aporte que han significado las minutas ofrecidas por Brasil, estima que deberá profundizarse aún más en el análisis de la forma y contenido de los documentos que la Comisión

finalmente sugiera tomar como referencia para armonizar los procedimientos de fiscalización, para que se cumpla el objetivo del conjunto, que se persigue en esta instancia.

Al respecto, comprometió su esfuerzo para realizar otros aportes en ese sentido, a la mayor brevedad, con miras a la próxima Reunión Ordinaria del SGT N°5.

Las delegaciones de Argentina y Brasil se pronunciaron en igual sentido.

La Delegación de Paraguay señaló que, con relación a los documentos de porte obligatorio, no tendrá nuevos elementos para aportar para entonces, por cuanto los mismos se encuentran establecidos en la Resolución 243/2006 de la DINATRAN que en su momento presentó a la reunión.

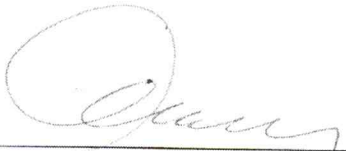
PRÓXIMA REUNIÓN

La fecha de realización de la próxima Reunión de la Comisión será informada oportunamente por la PPTU.


LISTA DE ANEXOS

Los Anexos que forman parte de la presente Acta son los siguientes:

- | | |
|-----------|--|
| Anexo I | Lista de Participantes |
| Anexo II | Agenda |
| Anexo III | Resumen del Acta |
| Anexo IV | Documento de trabajo para la Comisión "Documentos de porte obligatorios frente a Fiscalización de los Organismos Nacionales de Aplicación del ATIT: "de transporte" y eventualmente otros. |



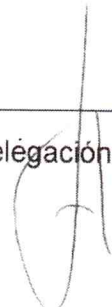
Por la Delegación de Argentina



Por la Delegación de Brasil



Por la Delegación de Paraguay



Por la Delegación de Uruguay