INFORME DE ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA ENTRE EL ATIT Y LAS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA CAN

ELABORACIÓN DE ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS DE LAS
NORMAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR
CARRETERA DE CARGAS Y PASAJEROS EN LOS PAÍSES
SUDAMERICANOS, CON VISTA A LA ARMONIZACIÓN
LEGISLATIVA EN EL ÁMBITO DEL ATIT Y DE LA CAN











INFORME DE ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA ENTRE EL ATIT Y LAS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA CAN

ELABORACIÓN DE ESTUDIOS COMPLEMENTARIOS DE LAS NORMAS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA DE CARGAS Y PASAJEROS EN LOS PAÍSES SUDAMERICANOS, CON VISTA A LA ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA EN EL MARCO DEL ATIT Y DE LA CAN

HOJA TÉCNICA

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

Director General en ejercicio: Marcelo Vinaud Prado

Director: Davi Ferreira Gomes Barreto

Director: Weber Ciloni

Director: Eduardo Marra

Director: Alexandre Porto

Assessoria de Relações Internacionais (ASINT)

Asesor Principal: Noboru Ofugi

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas (SUROC)

Superintendente: Rosimeire Lima de Freitas

Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros (SUPAS)

Superintendente-Suplente: Priscilla Nunes de Oliveira

Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e Passageiros (SUFIS)

Superintendente: Mauricio Hideo Taminato Ameomo

Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional (SUART)

Superintendente: Murshed Menezes Ali

Gestor del TED: Noboru Ofugi

Fiscal del TED: Marcos Antônio Lima das Neves

Grupo de Trabajo – ANTT

I – Titulares

Sandro Vieira da Rosa – ASINT

Eugênio José Saraiva Câmara Costa – SUROC

Tatiana Furtado Alvim de Amorim – SUFIS

Anna Paola Alleone Luksevicius – SUPAS

II – Suplentes

André Dulce Gonçalves Maia – ASINT

Tiago Barbosa de Oliveira – SUROC

Antônio Pedro Spilere Nandi – SUFIS

Bruna Gabriele Borges Freire – SUPAS

Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC)

Rector: Ubaldo César Balthazar, Dr.

Pro-Rector de Investigación: Sebastião Roberto Soares, Dr.

Director del Centro Tecnológico: Edson Roberto De Pieri, Dr.

Jefe del Departamento de Ingeniería Civil: Prof. Wellington Longuini Repette, Dr.

Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans)

Coordinador General: Amir Mattar Valente

PRÓLOGO

La Agencia Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), de acuerdo con la Ley Nº 10.233, de 5 de junio, 2001, que establece su creación, representa a Brasil ante organismos internacionales y en convenciones, convenios y tratados en su área de competencia, observados los lineamientos del Ministério da Infraestrutura (MINFRA) y los deberes específicos de los demás organismos federales.

Para el cumplimiento de estas atribuciones, la ANTT participa en una serie de reuniones, que involucran a países de América del Sur. Las actas y los anexos resultantes de las mismas, complementarios al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Terrestre Internacional (ATIT), constituyen el marco legal que rige el transporte terrestre internacional.

La ANTT ha participado en las reuniones del Comité de Seguimiento del ATIT (Comisión del Artículo 16), en las que se discuten las necesidades de cambios y/o complementos al Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones. Adicionalmente, la ANTT participa en las Reuniones del Subgrupo Técnico de Trabajo 5 – Transportes del MERCOSUR (SGT-5), con el tema "Armonización de los procedimientos de inspección", que fue creado con el objetivo de avanzar en temas importantes que abordan la estandarización de procedimientos.

Por lo tanto, es fundamental que la agencia conozca plenamente la legislación y los procedimientos adoptados en los demás países participantes, para que la armonización de la legislación brasileña e internacional se lleve a cabo adecuadamente. Además, el conocimiento de la legislación es necesario para que la ANTT pueda identificar prácticas operativas, leyes y procedimientos adoptados en otros países que restrinjan o entren en conflicto con los reglamentos y acuerdos internacionales suscritos por Brasil, según establece el art. 32 de la Ley Nº 10.233/2001.

Mediante el Término de Ejecución Descentralizada (TED) № 002/2014 ANTT/UFSC, se realizó el levantamiento y organización, en una base de datos, de las actas de las reuniones anteriormente mencionadas, así como las resoluciones, lineamientos y decisiones de los grupos y cámaras del Mercado Común del Sur (MERCOSUR); acuerdos internacionales; leyes, decretos-ley y decretos ejecutivos de la Presidencia de la República; ordenanzas del Ministério da Infraestrutura; Resoluciones y ordenanzas de la ANTT; resoluciones del Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN); resoluciones del Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP); circulares de la Superintendência de Seguros Privados (SUSEP); además de instrucciones normativas de varios organismos con competencia para regular aspectos relevantes para los servicios de transporte por carretera.

Además, el TED Nº 002/2016 ANTT/UFSC, denominado "Levantamiento, análisis y comparación de las normativas internacionales de transporte terrestre y de cargas de los países que mantienen convenios con Brasil", resultó en la propuesta de subsidios para propuestas de cambios de acuerdos bilaterales y multilaterales, del ATIT y para la elaboración de Manuales para la Inspección del Transporte Internacional por Carretera de Cargas y Pasajeros. En el ámbito del referido TED, se analizaron y compararon las normas de Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú, Uruguay, Venezuela, Guyana y Guayana Francesa.

Además del ATIT, se firmó otro marco normativo internacional de transporte terrestre entre los países de América del Sur dentro de la Comunidad Andina (CAN), que tiene como miembros a Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Este marco está compuesto por la Decisión Nº 398, de 17 de enero de 1997, que trata del transporte internacional de pasajeros por carretera, y la Decisión Nº 399, de 17 de enero de 1997 (sustituida por la Decisión Nº 837, de 29 de abril, 2019), que se ocupa del transporte internacional de cargas por carretera.

Así, el presente estudio, realizado en continuidad con la etapa realizada bajo el TED Nº 002/2016 ANTT/UFSC, tiene como objetivo complementar las acciones que ya han sido realizadas por la agencia, a través de la recopilación de instrumentos normativos de Colombia, Ecuador y Surinam, además de realizar los análisis necesarios para comparar estos documentos con la legislación brasileña vigente, con acuerdos bilaterales y con el ATIT. Cabe señalar que, de los miembros de la CAN, sólo Colombia y Ecuador no tienen convenio de transporte con Brasil. Surinam, por su parte, no es miembro de la CAN y actualmente no tiene un acuerdo de transporte vigente con Brasil.

En este contexto, las actividades de este proyecto también comprenden el levantamiento de los instrumentos normativos vigentes en el ámbito de la CAN y su comparación con el ATIT, teniendo el objetivo de subsidiar a la ANTT en la propuesta de armonización entre las reglas del acuerdo y la CAN relacionadas con el transporte terrestre.

El resultado de este trabajo subsidiará las propuestas de la ANTT para la modificación de acuerdos bilaterales, el ATIT y el Protocolo de Infracciones y Sanciones, la propuesta de nuevos acuerdos de transporte con países que no son signatarios del ATIT y la revisión de los Manuales de Inspección de Transporte Internacional por Carretera de Cargas y Pasajeros, pudiendo así reducir los conflictos de carácter operacional y diplomático, atender las demandas del sector privado y promover una integración efectiva entre países, además de asegurar una mayor celeridad y confiabilidad en procesos de inspección.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Indicadores agregados de los países de la CAN y los signatarios del ATT
Figura 2 – Distribución de la red de carreteras en el CAN
Figura 3 – Distribución de la red de carreteras entre los signatarios del ATIT 64
Figura 4 – Diagrama de flujo de la metodología
Figura 5 – Diagrama de flujo para armonizar los límites de peso de los vehículos
Figura 6 – Diagrama de flujo para armonizar las dimensiones permitidas y las combinaciones de vehículos
LISTA DE GRÁFICOS
Gráfico 1 – Participación relativa de los países de la CAN en el PIB agregado en 2018 43
Gráfico 2 – Participación relativa de los signatarios del ATIT en el PIB agregado en 2018 44
Gráfico 3 – Clasificación por temas en el <i>Ease of Doing Business</i> de la CAN y el ATIT en 2019 . 45
Gráfico 4 – Resultado por indicador en el LPI de la CAN y el ATIT
Gráfico 5 – Proporción relativa de la balanza comercial entre los Estados Parte de la CAN en 2019
Gráfico 6 – Participación relativa de los signatarios del ATIT en las exportaciones de la CAN en 201949
Gráfico 7 – Evolución de las exportaciones de la CAN a los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (FOB)51
Gráfico 8 – Evolución del volumen exportado de la CAN a los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019, en millones de toneladas
Gráfico 9 – Participación relativa de los Estados Parte de la CAN en las exportaciones de ATIT en 201953
Gráfico 10 – Evolución de las exportaciones de los signatarios del ATIT a los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (FOB)54
Gráfico 11 – Evolución del volumen exportado por los signatarios del ATIT a Brasil entre 2010 y 2019 – en millones de toneladas55
Gráfico 12 – Participación relativa de cada país en el origen de las importaciones de la CAN en 201956
Gráfico 13 – Evolución de las importaciones de la CAN de los países signatarios del ATIT entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (CIF)

	– Evolución del volumen importado por la CAN de los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019 – en millones de toneladas59
	- Participación relativa de cada país en el origen de las importaciones de los signatarios del ATIT en 201959
	 Evolución de las importaciones de los signatarios del ATIT de los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (FOB)
	– Evolución del volumen importado por los signatarios del ATIT de Brasil entre 2010 y 2019 – en millones de toneladas62
	- Extensión y densidad de la red de carreteras de los signatarios de la CAN y e ATIT66
	– Número de empresas autorizadas para el transporte internacional de cargas por país
	Número de vehículos autorizados para el transporte internacional de cargas por país
	– Número de empresas habilitadas para transportar pasajeros internacionales hacia y desde Brasil por país
	– Número de líneas activas de transporte internacional de pasajeros hacia y desde
	Brasil por país72
	LISTA DE TABLAS
Tabla 1 – Pr	LISTA DE TABLAS
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa Tabla 3 – Pa	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa Tabla 3 – Pa Tabla 4 – Re	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa Tabla 3 – Pa Tabla 4 – Re Tabla 5 – Ái Tabla 6 – N	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa Tabla 3 – Pa Tabla 4 – Re Tabla 5 – Ái Tabla 6 – N	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa Tabla 3 – Pa Tabla 4 – Re Tabla 5 – Ái Tabla 6 – N	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN
Tabla 1 – Pr Tabla 2 – Pa Tabla 3 – Pa Tabla 4 – Re Tabla 5 – Ái Tabla 6 – N Tabla 7 – M	LISTA DE TABLAS rincipios generales del ATIT y de la CAN

Tabla 11 – Modelo de tabla de comparación normativa	77
Tabla 12 – Comparación normativa de autorizaciones, documentos de transporte y se (2018)	
Tabla 13 – Comparación normativa de tarifas y peajes (2018)	79
Tabla 14 – Comparación normativa de seguros (2018)	79
Tabla 15 – Comparación normativa de mercancías peligrosas (2018)	79
Tabla 16 – Comparación normativa de infracciones y sanciones (2018)	80
Tabla 17 – Comparación normativa de normas técnicas (2018)	81
Tabla 18 – Resumen de la comparación normativa entre el ATIT y la CAN (2020)	84
Tabla 19 – Documentos propuestos para el transporte de cargas clasificadas como tran obligatorio en la actualidad	•
Tabla 20 – Documentos armonizados obligatorios para el transporte de pasajeros	113
Tabla 21 – Comparación entre las normas de autorizaciones, documentos de transporte y se del ATIT y la CAN	
Tabla 22 – Responsabilidad civil por daños a los pasajeros	124
Tabla 23 – Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados	124
Tabla 24 – Tabla de comparación de seguros	126
Tabla 25 – Límites de peso de los vehículos de transporte de cargas en la CAN	135
Tabla 26 – Armonización propuesta de los pesos máximos	136
Tabla 27 – Límites de dimensión de los vehículos de carga en la CAN	138
Tabla 28 – Límites dimensionales de los vehículos que transportan pasajeros en la CAN	138
Tabla 29 – Propuesta de armonización de las dimensiones	139
Tabla 30 – Tabla de comparación de normas técnicas	141
Tabla 31 – Versión del <i>Libro</i> Naranja utilizada como base reglamentaria en el transpo mercancías peligrosas	
Tabla 32 – Presencia de reglamentos relativos a los requisitos de los vehículos para el transpo mercancías peligrosas	
Tabla 33 – Requisitos de capacitación para el transporte de mercancías peligrosas	148
Tabla 34 – Documentos de transporte obligatorios para las mercancías peligrosas	152
Tabla 35 – Tabla de comparación de mercancías peligrosas	154
Tabla 36 – Tabla de comparación de infracciones y sanciones	170
Tabla 37 – Apéndice de las normativas sobre autorizaciones, documentos de transp servicios	•

Tabla 38 – Apéndice de las normativas sobre seguros de responsabilidad civil	226
Tabla 39 – Apéndice de las normativas sobre normas técnicas	229
Tabla 40 – Apéndice de las normativas sobre mercancías peligrosas	230
Tabla 41 – Apéndice de las normativas sobre infracciones y sanciones	234
Tabla 42 – Apéndice de las normativas sobre los temas no armonizables	238

LISTA DE CUADROS

Cuadro 1 – Las organizaciones internacionales de América Latina y sus participantes 30

LISTA DE ABREVIATURAS Y ACRÓNIMOS

ABS Antilock Braking System

AET Autorização Especial de Trânsito

ALADI Asociación Latinoamericana de Integración

AMBA Área Metropolitana de Buenos Aires

ANTT Agência Nacional de Transportes Terrestres

ANVISA Agência Nacional de Vigilância Sanitária

ASINT Assessoria de Relações Internacionais

ATIT Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre

BID Banco Interamericano de Desarrollo

CAAT Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre

CAIV Comité Andino de Infraestructura Vial

CAN Comunidad Andina

CARICOM Comunidad del Caribe

CEI Conocimiento de Encomiendas Internacionales

CIA Central Intelligence Agency

CIPP Certificado de Inspección para el Transporte de Productos Peligrosos

CITV Certificado de Inspección Técnica Vehicular

CIV Certificado de Inspección Vehicular

CMC Consejo del Mercado Común

CNH Carteira Nacional de Habilitação

CNSP Conselho Nacional de Seguros Privados

CNT Confederação Nacional do Transporte

COE Comité de Operaciones de Emergencia

CONTRAN Conselho Nacional de Trânsito

COSIPLAN Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento

CPF Cadastro de Pessoa Física (Documento de identificación fiscal en Brasil)

CPIC Carta de Porte Internacional por Carretera

CRLV Certificado de Registro e Licenciamiento de Vehículos

CRT Conocimiento Internacional de Transporte Terrestre

DEG Direito Especial de Giro

DES Derechos Especiales de Saque

DINATRAN Dirección Nacional de Transporte

DNIT Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

DTA Declaración de Tránsito Aduanero

DUA Documento Único Aduanero

EOC Elemento Objeto de Comparación

EPI Equipamiento de Protección Individual

EVE Estudio de Viabilidad Estructural

FISPQ Ficha de Informaciones de Seguridad del Producto Químico

FMI Fondo Monetario Internacional

GATT Acuerdo General de Tarifas y Comercio (del inglés – General Agreement on Tariffs and

Trade)

IBGE Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDH Índice de Desarrollo Humano

IIRSA Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana

INMETRO Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia

ISO International Organization for Standardization

Laboratório de Transportes e Logística

LÍMI Límites Máximos de Indemnización

LPI Logistics Performance Index

Laudo Técnico de Acompañamiento

MERCOSUR Mercado Común del Sur

MIC Manifiesto Internacional de Carga

MIE Manifiesto Internacional de Encomiendas

MINFRA Ministério da Infraestrutura

MTC Ministerio de Transportes y Comunicaciones

MTOP Ministerio de Transportes y Obras Públicas

NBR Norma Brasileña

OAE Obra de Arte Especial

OI Organización Internacional

OMC Organización Mundial del Comercio

OMS Organización Mundial de la Salud

ONU Organización de las Naciones Unidas

OTM Operador de Transporte Multimodal

PBT Peso Bruto Total

PCR Polymerase Chain Reaction

PIB Producto Interno Bruto

PROSUR Foro para el Progreso de América del Sur

RCTR-VI Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil del Transportador Terrestre en Viaje Internacional

R.E.T.A. Seguro de Responsabilidad del Explorador y Transportador Aéreo

RENAVAM Registro Nacional de Veículos Automotores

RNTRC Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas

SAI Sistema Andino de Integración

SGT-5 Subgrupo de Trabajo № 5 – Transportes del MERCOSUR

SICEXT Sistema Integrado de Comercio Exterior

SICOEX Sistema de Informaciones de Comercio Exterior

SOAP Seguro Obligatorio de Accidentes Personales

SUART Superintendência de Governança, Planejamento e Articulação Institucional

SUFIS Superintendência de Fiscalização de Serviços de Transporte Rodoviário de Cargas e

Passageiros

SUPAS Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário de Passageiros

SUROC Superintendência de Serviços de Transporte Rodoviário e Multimodal de Cargas

SUSEP Superintendência de Seguros Privados

TAI Tránsito Aduanero Internacional

TED Término de Ejecución Descentralizada

TIF Conocimiento-Carta de Porte Internacional

12

TRIC Transporte Terrestre Internacional de Cargas

UE Unión Europea

UFSC Universidade Federal de Santa Catarina

UNASUR Unión de Naciones Suramericanas

WITS World Integrated Trade Solution

CONTENIDO

1.	Intro	ducción	l	19		
2.	Cont	extualiz	ación	29		
	2.1.	Las or	ganizaciones internacionales y el transporte terrestre en América d	el Sur 29		
		2.1.1.	Evolución histórica de los acuerdos e iniciativas de transporte terrestre del Sur			
		2.1.2.	Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el ATIT	32		
		2.1.3.	Comunidad Andina (CAN)	34		
	2.2.	Princip	oios generales del ATIT y LA CAN	35		
	2.3.	Aspect	tos socioeconómicos de la CAN y el ATIT	40		
	2.4.	Las rel	aciones comerciales entre el ATIT y la CAN	47		
		2.4.1.	Exportaciones	49		
		2.4.2.	Importaciones	56		
	2.5.	Red via	al en el ATIT y en la CAN	63		
		2.5.1.	Transporte internacional de mercancías por carretera	66		
	2.6.	Empre	esas habilitadas para el transporte terrestre internacional	68		
		2.6.1.	Transporte internacional de cargas terrestre	68		
		2.6.2.	Transporte terrestre internacional de pasajeros	70		
3.	Metodología					
	3.1.	Tablas	de comparación	77		
	3.2.	Compa	aración de la reglamentación y propuestas de armonización	83		
4.	Visita	as técnic	cas	85		
5.	Análi	isis com	parativo y propuestas de armonización	87		
	5.1.	Autori	zaciones, documentos de transporte y servicios	87		
		5.1.1.	Representante legal	87		
		5.1.2.	Permisos originarios para el transporte de cargas	89		
		5.1.3.	Permisos originarios para el transporte de pasajeros	91		
		5.1.4.	Permisos complementarios para el transporte de cargas	94		
		5.1.5.	Permisos complementarios para el transporte de pasajeros	95		
		5.1.6.	Autorizaciones de viajes ocasionales para cargas y pasajeros	98		
		5.1.7.	Autorizaciones para el autotransporte	100		
		5.1.8.	Autorizaciones para el transporte propio de cargas	101		
		5.1.9.	Autorizaciones para el transporte propio de pasajeros	103		

		5.1.10.	Autorizaciones para el transporte por contenedores	105
		5.1.11.	Autorizaciones para cargas fuera de las dimensiones estándar	106
		5.1.12.	Documentos obligatorios para el transporte de cargas	110
		5.1.13.	Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros	112
		5.1.14.	Utilización de vehículos de terceros para el transporte de pasajeros	114
		5.1.15.	Utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas	115
		5.1.16.	Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros	116
		5.1.17.	Conclusión parcial	120
	5.2.	Seguro	de responsabilidad civil	121
		5.2.1.	Seguro de responsabilidad civil por daños personales y corporales	122
		5.2.2.	Conclusión parcial	126
	5.3.	Norma	s técnicas	126
		5.3.1.	Habilitación e inspección de vehículos	126
		5.3.2.	Ítems obligatorios para la circulación	130
		5.3.3.	Límites de peso	133
		5.3.4.	Límites de dimensiones	137
		5.3.5.	Conclusión parcial	140
	5.4.	Mercar	ncías peligrosas	141
		5.4.1.	Base reglamentaria y clasificación de mercancías peligrosas	142
		5.4.2.	Requisitos de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas	144
		5.4.3.	Calificación del personal involucrado en el transporte de mercancías peligrosa	as .147
		5.4.4.	Documentación exigida en el transporte de mercancías peligrosas	152
		5.4.5.	Conclusión parcial	154
	5.5.	Infracc	iones y sanciones	154
		5.5.1.	Transporte de pasajeros	157
		5.5.2.	Transporte de cargas	159
		5.5.3.	Transporte de mercancías peligrosas	162
		5.5.4.	Fiscalización	165
		5.5.5.	Conclusión parcial	169
6.	Análi	isis comp	parativo de temas no armonizables	171
	6.1.	Autoriz	zaciones, documentos de transporte y servicios	171
		6.1.1.	Capital social de las empresas de transporte internacional	172
		6.1.2.	Autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeros	172
		6.1.3.	Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC	

		6.1.4.	Conocimiento Internacional de Transporte Terrestre	174
		6.1.5.	Transporte local	175
		6.1.6.	Transporte multimodal	175
	6.2.	Tarifas	y peajes	. 177
	6.3.	Seguro	de daños a la carga	. 179
	6.4.	Transpo	orte ferroviario	. 179
7.	Consi	deracio	nes finales	. 181
Ref	erenci	as		. 183
Apé	éndice	s y Anex	os	. 209
	Apén	dice 1– 1	Tablas de comparación normativa entre el ATIT e la CAN	211
	Anex	o 1– Ofíc	io SEI Nº 3903/2020/ASTEC/DIR-ANTT	239

1. INTRODUCCIÓN

En lo referente a relaciones internacionales, Brasil es miembro de varios organismos de integración regional, entre los que destacan el Mercado Común del Sur (MERCOSUR) y la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI). Además, Brasil ha firmado acuerdos bilaterales con varios países de América del Sur, entre ellos Guyana y Venezuela, así como con Guayana Francesa (Departamento Ultramarino de Francia), con miras al desarrollo de la regulación del transporte por carretera de cargas y pasajeros y el establecimiento de los principios fundamentales de reciprocidad.

De esta manera, este estudio busca, de manera general, el levantamiento, análisis y comparación de la regulación del transporte terrestre internacional de cargas y pasajeros de Colombia, Ecuador y Surinam con Brasil, así como la armonización de las reglas del Acuerdo de Alcance Parcial de Transporte Internacional Terrestre (ATIT) con las decisiones de transporte de la Comunidad Andina de Naciones (CAN).

El 5 de mayo, 2020 se envió, digitalmente, el Informe Comparativo RP 3 − Ecuador, concluyendo de esta manera la Fase 1 y Fase 2 del Plan de Trabajo del TED № 001/2019.

La finalización de las fases 1 y 2 resultó en tres informes comparativos, a saber¹:

- **»** *RP 1 − Surinam* (ANTT, 2020b)
- » PR 2 Colombia (ANTT, 2020c)
- » RP 3 Ecuador (ANTT, 2020d).

Los informes mencionados anteriormente, presentaron los resultados del levantamiento, análisis y comparación de las normativas de los países que comprendieron el objeto de examen de la presente investigación, así como su comparación con las normas brasileñas relacionadas con el tema del transporte terrestre internacional.

El estudio continuó con la Fase 3 del *Plan de Trabajo*: "Actualizar las propuestas de armonización". El objetivo de esta fase fue actualizar los informes de armonización de la Fase 3 del TED Nº 02/2016, incluyendo los nuevos países analizados (Surinam, Colombia y Ecuador) y las revisiones legales. Esta fase resultó en cuatro volúmenes:

- » Volumen 1 Contextualización y metodología
- » Volumen 2 Autorizaciones, documentos y servicios de transporte
- » Volumen 3 Seguros y normas técnicas
- » Volumen 4 Mercancías peligrosas.

Con la conclusión de las fases anteriores, se inició la Fase 4: "Proporcionar subsidios para propuestas de armonización entre el ATIT y las normativas de transporte de la CAN", cuyo objetivo es identificar los temas divergentes entre los dos organismos y proponer su

-

¹ Los informes pueden consultarse a través del *link:* https://portal.antt.gov.br/negociações–internacionais.

armonización. Así pues, además de esta introducción, el presente informe se estructura de la siguiente manera:

- » Contextualización
- » Metodología
- » Visitas técnicas
- » Análisis comparativos y propuestas de armonización
- » Análisis comparativo de temas no armonizables
- » Consideraciones finales.

Finalmente, de señala que durante la elaboración de este informe comparativo, hubo un comunicado de la Organización Mundial de la Salud (OMS), el 11 de marzo, 2020, sobre la situación de la pandemia covid-19, una enfermedad provocada por el nuevo coronavirus (SARS-CoV-2), provocando la adopción de varias medidas en todo el mundo para mitigar el contagio. En América del Sur, la mayoría de los países han declarado emergencia nacional, o situación similar, y acciones para restringir el movimiento y el ingreso de extranjeros a sus territorios. Así, muchas de las medidas adoptadas en la región repercuten en el transporte terrestre internacional de mercancías y, especialmente, en los pasajeros. La siguiente es una recopilación de estos estándares adoptados por países de América del Sur²:

» Brasil

- Decreto № 10.298, de 30 de marzo, 2020: establece el Conselho Nacional de Secretários de Transporte, órgano consultivo que tiene por objeto mejorar la planificación y evaluación de las políticas públicas sectoriales (BRASIL, 2020a).
- Resolución ANTT Nº 5.875 del 17 de marzo, 2020: establece medidas para hacer frente
 a la pandemia de covid-19 en el servicio de transporte interestatal e internacional de
 pasajeros por carretera. La resolución suspende por 60 días (con posibilidad de
 prórroga) la prestación del servicio de transporte internacional de pasajeros por
 carretera, regular, en régimen de flete, y semiurbano en la región fronteriza, llevado a
 cabo por empresas brasileñas y extranjeras, y establece otras disposiciones (ANTT,
 2020h).
- Resolución ANTT № 5.876 del 20 de marzo, 2020: dispone medidas para el enfrentamiento de la pandemia de covid-19 en el ámbito del servicio de transporte de cargas por carretera. La resolución extiende hasta el 31 de julio de 2020 la vigencia de los certificados del Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC), previstos en la Resolución ANTT № 4.799/2015, cuyo vencimiento es entre el 1 de marzo y el 30 de junio de 2020, y suspende, hasta el 31 de julio de 2020, la aplicación del inciso "d" del inciso I del art. Sexto; del inciso "e" del inciso II del art. Sexto; del inciso V del apartado 2 del art. dieciséis; del inciso IV del § 2 del art. 19; y el requisito de Certificado de Inspección Técnica del Vehículo (CITV), previsto en el art. 28; Todo de la Resolución ANTT № 5.840, de 22 de enero de 2019. Art. 3 de la Resolución ANTT № 5.876/2020 también modifica la Resolución ANTT № 5.840/2019, para incluir el art. 25—A, con la siguiente redacción: "Art. 25—A. Suspender, hasta nueva deliberación de la ANTT, las obligaciones y sanciones relacionadas con el registro de la

-

² El estudio contempla normas encontradas y publicadas hasta el 28 de agosto de 2020.

- Operación de Transporte, con la consiguiente generación de CIOT, para los contratos que no involucren TAC y TAC Equivalente" (ANTT, 2020i, p. 98).
- Resolución ANTT № 5.879 del 26 de marzo, 2020: dispone la flexibilidad de los plazos para el cumplimiento de las obligaciones contractuales y reglamentarias, debido a la emergencia de salud pública de importancia internacional por el coronavirus, en la infraestructura y el servicio de transporte ferroviario de mercancías y de transporte de mercancías y pasajeros por carretera, y establece otras disposiciones (ANTT, 2020j). La resolución se extendió inicialmente por la Resolución № 5.889 del 19 de mayo de 2020, efectiva hasta el 31 de julio, 2020 (ANTT, 2020k). Posteriormente, la Resolución ANT № 5.900, de 21 de julio, 2020, modificó la Resolución ANTT № 5.879/2020, prorrogando su plazo por otros 60 días (hasta el 31 de septiembre) e incluyendo el Permiso Complementario en la lista de documentos sujetos a la flexibilización de plazos, siempre que haya reciprocidad del país extranjero en relación a las empresas brasileñas (ANTT, 2020n).
- Resolución de la ANTT Nº 5.893, de 2 de junio, 2020: establece las medidas a adoptar en el ámbito de los servicios de transporte colectivo de pasajeros por carretera y ferroviario interestatales e internacionales, para el enfrentamiento de la emergencia de salud pública resultante del nuevo coronavirus, responsable del covid-19. La resolución suspende "la prestación de servicios de transporte público internacional de pasajeros por carretera, regular, semiurbano y de flete, de empresas brasileñas y extranjeras que posean permisos originarios, complementarios y ocasionales", con la excepción de esta suspensión el transporte de pasajeros con el fin de garantizar el retorno de brasileños o extranjeros a sus respectivos países de origen, el transporte de profesionales que trabajan en servicios públicos a actividades esenciales y el desplazamiento de personas con enfermedades para su tratamiento (ANTT, 2020l).
- Resolución Nº 5.894, de 9 de junio, 2020: enmienda la Resolución Nº 5.893/2020. Amplía las obligaciones de instruir a los pasajeros, en cada viaje, sobre el cuidado que debe tenerse para evitar la transmisión del covid-19 a las empresas que prestan servicios de transporte ferroviario de pasajeros. Por lo tanto, se derogó el artículo 5 de la Resolución Nº 5.893, que se refería a la obligación sólo en los servicios regulares de transporte interestatal de pasajeros por carretera. Por otra parte, se derogó el artículo 9 de la misma resolución, ya que su redacción actual, al establecer el plazo máximo de 120 días para el reembolso íntegro del valor del pasaje para el paso de los transportistas de pasajeros por carretera, contradecía lo dispuesto en la Ley № 11.975 de 2009, que establece un plazo de 30 días, por lo que se propone derogar esta disposición. Se revocó el artículo 15 de la mencionada resolución, que tenía por objeto la isonomía de tratamiento de los servicios y operadores regulados por la ANTT a los criterios de preservación de la salud pública emitidos por las autoridades competentes, que ya están disciplinados en los artículos 2 y 3 de la Resolución № 5.893 del 2 de junio, 2020. Consideró que el mantenimiento de la suspensión de las autorizaciones vigentes podría causar paros de servicios injustificados, en relación a los operadores que cumplen con las directrices rebajadas por las autoridades sanitarias municipales, estatales y federales competentes, entendiendo que el SUFER es responsable del tratamiento caso por caso de las solicitudes de suspensión temporal de estos servicios (ANTT, 2020m).
- Portaría № 204, de 29 de abril, 2020: la portaría interministerial Ministerios de la Casa Civil, de Infraestructura y de Salud prevé la restricción excepcional y temporal de la entrada en el país de extranjeros, de cualquier nacionalidad, por vía terrestre, según lo recomendado por la Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA). Esta medida no impide el transporte internacional de cargas por carretera (BRASIL, 2020c). La ordenanza fue prorrogada sucesivamente, y la última prórroga, determinada por la Portaría № 340, de 30 de junio, 2020, prorrogó su validez hasta el 30 de julio de 2020 (BRASIL, 2020d). Posteriormente, la Ordenanza CC-PR/MJSP/MINFRA/MS № 1, del 29 de julio, 2020, amplió la restricción de la entrada de extranjeros de cualquier

nacionalidad, no sólo por vía terrestre, sino también por vía marítima, además de prohibir los vuelos internacionales a algunos estados brasileños, hasta el 30 de agosto de 2020. Las restricciones no se aplican al transporte de cargas (BRASIL, 2020b).

» Argentina

- Decreto № 260/2020, de 12 de marzo, 2020: decreta la emergencia sanitaria del covid19 y prevé la adopción de nuevas medidas para contener la propagación del nuevo
 coronavirus. El artículo 17 trata de las obligaciones de los transportistas
 internacionales y nacionales que operan en Argentina de cumplir las medidas
 sanitarias y las acciones preventivas que se han establecido, así como de emitir los
 informes que se les exigen (ARGENTINA, 2020b).
- Decreto № 274/2020, de 16 de marzo, 2020 Prohibición de ingreso al territorio nacional: establece la prohibición de ingreso al territorio nacional, por un periodo de 15 días, a los extranjeros no residentes en el país, por puertos, aeropuertos, puestos fronterizos y cualquier otro punto de acceso al territorio argentino. El decreto no impide el movimiento de las personas que participan en el transporte terrestre internacional (y otros modales de transporte) de cargas (ARGENTINA, 2020d). Ha sido prorrogado por sucesivos decretos, el último de los cuales es el Decreto № 409/2020 (ARGENTINA, 2020e), que estuvo en vigor hasta el 10 de mayo, 2020.
- Resolución Conjunta Nº 4/2020: aprueba el protocolo de aplicación del Protocolo Particular Plan de Emergencia COVID-19, para el Transporte Automotor de Cargas Generales y Peligrosas en las Rutas Nacionales en el marco de la pandemia del nuevo Coronavirus (COVID-19). El plan determina los requisitos mínimos de higiene y prevención para evitar la propagación del virus y es aplicable al transporte de cargas nacional e internacional (ARGENTINA, 2020c).
- El 26 de junio, el gobierno argentino extendió por séptima vez las medidas de confinamiento en el país hasta el 17 de julio, promoviendo también un endurecimiento de las medidas en el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) (PRESSE, 2020). El gobierno anunció más tarde que el país pasaría a una fase más flexible de aislamiento social entre el 18 de julio y el 2 de agosto, con la posibilidad de volver a la fase más rígida (ARGENTINA, 2020a).

» Bolivia

• Decreto Supremo Nº 4.196 del 17 de marzo, 2020: declara la emergencia sanitaria nacional y la cuarentena en todo el territorio boliviano. Estipula el cierre de las fronteras del 20 al 31 de marzo para los extranjeros no residentes en el país. Entre las excepciones se encuentran las personas que participan en el transporte internacional de cargas (BOLIVIA, 2020a). Fue prorrogado por sucesivos decretos, el último de los cuales fue el Nº 4.276, de 26 de junio de 2020, vigente hasta el 31 de julio de 2020 (BOLIVIA, 2020c).

» Chile

- Declaración de Estado de Catástrofe, 18 de marzo de 2020: declara un estado de excepción constitucional de catástrofe en todo el territorio nacional, con validez de 90 días, a partir del día siguiente de su publicación. Este estado de excepción permite limitar el tránsito de personas y asegura la distribución de bienes y servicios básicos (CHILE, 2020a). El estado de desastre ha sido extendido por otros 90 días, con una nueva validez hasta el 14 de septiembre (CHILE, 2020d).
- Plan de Acción contra el Coronavirus Covid–19: recopila disposiciones sobre diversos temas relacionados con la pandemia del Covid–19. En relación al transporte público, se establecerán medidas y controles sanitarios en las terminales de autobuses, así

- como nuevos horarios de circulación. En lo que respecta a las fronteras, se han adoptado medidas para controlar la entrada de personas con riesgo de contagio, decretando el cierre de las fronteras terrestres, marítimas y aéreas para los extranjeros a partir del 18 de marzo. Además, se suspende la entrada de pasajeros por mar hasta el 30 de septiembre. Esta medida no afecta al transporte de cargas (CHILE, 2020e).
- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el 30 de marzo, 2020, amplió el plazo para la revisión técnica de los vehículos a dos meses para evitar aglomeraciones. Posteriormente, el Decreto Supremo Nº 41 de 22 de junio, 2020 modificó este plazo a cuatro y cinco meses, de manera que los vehículos que inicialmente debían ser revisados en abril y mayo sólo lo son en septiembre. Por lo tanto, se extiende la vigencia de los *Certificados de* Revisión *Técnica* y de *Verificación de Emisiones Contaminantes*. Además, se prorrogaron los permisos de conducir por un año, de tal modo que los que expiran en 2020 pueden renovarse en 2021. Por último, el ministerio ha iniciado una campaña para que la gente renueve u obtenga su Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), que es obligatorio por ley y que debe ser contratado por todos los propietarios de vehículos de motor (CHILE, 2020b, 2020c).

» Colombia

- Decreto N° 417 del 17 de marzo, 2020: declara el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el país por un periodo de 30 días (hasta el 16 de abril, 2020) (COLOMBIA, 2020f).
- El Decreto Nº 482 del 26 de marzo, 2020: crea el Centro de Logística y Transporte, dentro del Ministerio de Transporte. Prevé el transporte de pasajeros en modalidades intermunicipales y masivas, así como el transporte de cargas durante el estado de emergencia declarado por el Decreto Nº 417/2020. Suspende los servicios prestados por los organismos de apoyo al tráfico, así como los procedimientos que éstos llevan a cabo. Así pues, no se exigirán los documentos de tránsito, incluidos el permiso de conducir y el certificado de revisión técnico—mecánica y de emisiones contaminantes, cuya validez expira (COLOMBIA, 2020c). También se suspenden durante el periodo de vigencia del Decreto Nº 417/2020 la revisión técnico—mecánica y las emisiones contaminantes y el cobro de peajes a los vehículos que transiten por el territorio nacional para realizar las actividades contempladas en el Decreto Nº 457/2020 (COLOMBIA, 2020d).
- Decreto № 569, de 15 de abril, 2020: amplía el periodo de funcionamiento del Centro de Logística y Transporte y, además, adopta medidas relacionadas con el transporte de pasajeros, carga y aéreo, en el ámbito de las restricciones de movilidad y el aislamiento preventivo obligatorio. Asimismo, se establece la exención de los peajes, la suspensión temporal de las tasas de *leasing* y el cobro de la infraestructura aeroportuaria. En cuanto a los puertos de servicio privados, pueden participar en operaciones de cargas con el fin de garantizar el suministro de bienes de primera necesidad a las poblaciones de la zona portuaria, independientemente del tipo de carga autorizado (COLOMBIA, 2020a). Posteriormente, el Decreto Legislativo № 768 del 30 de mayo, 2020 determinó, entre otras medidas, la devolución del pago del peaje y el servicio de transporte individual de pasajeros a partir del 1 de junio, 2020 (COLOMBIA, 2020b).
- Decreto № 1.076, de 28 de julio, 2020: concede el aislamiento preventivo obligatorio, con limitación a la circulación de personas y vehículos en todo el territorio nacional. Además, el decreto determina el cierre de las fronteras fluviales, marítimas y terrestres con Panamá, Ecuador, Perú, Brasil y Venezuela para el 1 de septiembre de 2020. Las determinaciones no se aplican al transporte de cargas (COLOMBIA, 2020e).

» Ecuador

- Decreto Nº 1.017 de 16 de marzo, 2020: decreta el estado de excepción y calamidad pública en todo el territorio ecuatoriano, con la suspensión del derecho a la libertad de tránsito por un periodo de 60 días. Establece la obligación de cuarentena comunitaria y toques de queda a partir del 17 de marzo, haciendo imposible la circulación por las vías y espacios públicos (ECUADOR, 2020b). Además, el estado de excepción y calamidad se prorrogó por 30 días (hasta el 15 de junio) mediante el Decreto Nº 1.052/2020, que también establece el toque de queda a partir del 16 de mayo, de modo que no pueda circular por las carreteras y espacios públicos de todo el país (ECUADOR, 2020a). El Decreto Nº 1.126, de 14 de agosto, 2020, renueva una vez más el estado de excepción en el país, manteniendo las restricciones de movilidad y el toque de queda por otros 30 días a partir de su publicación (ECUADOR, 2020c).
- El 14 de marzo, 2020, el gobierno de Ecuador prohibió a los extranjeros el ingreso al país por aire, tierra y mar por un periodo de 21 días. El gobierno también decidió cerrar parcialmente las fronteras terrestres, manteniendo sólo los puestos fronterizos de Rumichaca, San Miguel y Puerto El Carmen en el norte, y Huaquillas, Macará y Zapotillo en el sur del país. Cabe señalar que el comercio internacional no se vio afectado por la decisión (GARCÍA; VALENCIA; LLANGARÍ, 2020).
- En una noticia del 2 de junio se afirma que el Comité de Operaciones de Emergencia (COE) ha aprobado algunos alineamientos en relación a el ingreso de extranjeros al Ecuador, entre ellos: los viajeros deberán presentar un examen PCR (del inglés Polymerase Chain Reaction) negativo para el coronavirus, realizado a lo sumo siete días antes del viaje, diligenciar el Ficha del Viajero y realizar el aislamiento preventivo obligatorio por 14 días (dependiendo del grupo en que se encuentre la persona, puede realizarse en su casa o en un alojamiento temporal). Por otras dos semanas, los vuelos de países de alto contagio como Brasil (VELEZ, 2020) están prohibidos.
- Resolución MTOP-DVGT-2020-0001-R, del 15 de marzo, 2020: informa el procedimiento para coordinar el ingreso de personas y vehículos al Ecuador por vía terrestre y los protocolos de cada institución ante el coronavirus (covid-19). Contiene disposiciones sobre las operaciones en los Centros de Asistencia Fronteriza, sobre el control de los ciudadanos ecuatorianos o residentes en el país que cruzan las fronteras por sus propios medios, y sobre los controles para el transporte internacional de cargas y el libre tránsito fronterizo (ECUADOR, 2020d). El 27 de abril, 2020 se emitió el Protocolo para el transporte internacional de mercancías por carretera por la frontera norte (ECUADOR, 2020e).
- En una noticia del 7 de agosto de 2020, se afirma que el transporte turístico terrestre se reactiva en el país, pero con un nuevo protocolo, en el que se destaca la necesidad del uso de máscaras y gel de alcohol. Los vehículos están circulando con una ocupación máxima del 50% y están siendo desinfectados antes y después de cada viaje. Además, se aumentó el uso de deshumidificadores (GARCIA, 2020).

» Guyana

- El Ministerio de Infraestructura Pública suspendió el servicio de balsa entre Guyana y Surinam a partir del 14 de marzo (GUYANA, 2020b). El 16 de abril, 2020, el Ministerio reanudó los servicios de ferry para facilitar el transporte de alimentos y suministros. Se permite un máximo de 200 pasajeros, que deben mantener una distancia adecuada entre ellos (GUYANA, 2020e).
- El Ministerio de Relaciones Exteriores declaró el cierre de las fronteras, suspendiendo los viajes a los países con los que Guyana tiene frontera (GUYANA, 2020b).
- El 14 de agosto, el gobierno guyanés anunció una prórroga de las medidas de emergencia adoptadas en el contexto de la pandemia, que son válidas hasta el 31 de

agosto. Entre ellas, la extensión de los toques de queda de 9:00 p.m. a 5:00 a.m. en todo el país, con la excepción de las regiones Séptima, Octava y Novena, donde los toques de queda siguen siendo válidos desde las 6:00 p.m. hasta las 6:00 a.m. (GUYANA, 2020a).

» Guayana Francesa

- Según el comunicado de prensa del 19 de marzo, 2020, las fronteras entre Guayana Francesa y Surinam se cerraron el 14 de marzo. Se ha prohibido el cruce del río Maroni, salvo en casos de emergencia sanitaria o económica, así como la autorización diplomática previa (GUYANE, 2020c).
- Según el comunicado de prensa del 25 de marzo, 2020, las fronteras entre Francia (y
 por lo tanto Guayana Francesa) y Brasil fueron cerradas el 19 de marzo. Según el
 comunicado, sólo pueden entrar en el departamento de ultramar los ciudadanos
 franceses, los extranjeros que viven en Guyana, los ciudadanos de la Unión Europea
 (UE) o los extranjeros que viven en la frontera y trabajan en Guyana, siempre que
 dispongan de la documentación necesaria. El transporte de cargas no se ha visto
 afectado (GUYANE, 2020d).
- Ley Nº 856/2020, de 9 de julio, 2020: determina la prórroga del estado de emergencia sanitaria, decretado por la Ley Nº 2020–290 de 23 de marzo, 2020, hasta el 30 de octubre, específicamente para los departamentos de ultramar de Guayana Francesa y Mayotte (FRANCE, 2020).

» Paraguay

- Decreto № 3.456 del 16 de marzo, 2020: declaración del estado de emergencia sanitaria y de confinamiento obligatorio (PARAGUAY, 2020a). Fue prorrogado por sucesivos decretos, el último de los cuales fue el Decreto № 3.564/2020, vigente hasta el 3 de mayo, mes en el que se inició el plan de reanudación de la "Cuarentena Inteligente" (PARAGUAY, 2020c).
- Decreto Nº 3458 de 16 de marzo, 2020: decreta el cierre parcial y temporal de los puestos fronterizos durante el estado de emergencia sanitaria estipulado en el Decreto Nº 3456/2020, determinando en qué puestos fronterizos se permitirá la entrada de personas y/o carga y en cuáles no (PARAGUAY, 2020j). Dicho decreto tuvo su art. 3 modificado por el Decreto 3.465/2020 (PARAGUAY, 2020b).
- El Decreto 3.576/2020, a su vez, estableció las medidas correspondientes a la Fase 1 del Plan General de Encuesta Preventiva de Aislamiento Gradual (Cuarentena Inteligente), del 4 al 25 de mayo, por lo que en este periodo se estableció que las personas sólo podían salir de sus casas para hacer los desplazamientos mínimos e indispensables de 5:00 a 21:00, y también una rotación de vehículos con base de placas (PARAGUAY, 2020d). La fase 2 corresponde al Decreto Nº 3.619/2020 (vigente del 25 de mayo al 14 de junio), que establece que los habitantes sólo podrán desplazarse de las 5 a las 21 horas para las actividades y servicios indicados en el decreto (PARAGUAY, 2020e). Finalmente, la Fase 3, presente en el Decreto Nº 3.706/2020 (vigente del 15 de junio al 5 de julio), determina que la población sólo podrá desplazarse de las 5:00 a las 23:00 horas de domingo a jueves y de las 5:00 a las 0:00 horas los viernes y sábados para las actividades previstas en el decreto (PARAGUAY, 2020f). El Decreto № 3.780/2020, de 5 de julio, 2020, amplía el plazo establecido en el Decreto Nº 3.706/2020. Por lo tanto, la Fase 3 se hace efectiva hasta el 19 de julio, 2020 (PARAGUAY, 2020g). El Decreto № 3.835, de 18 de julio, 2020 establece que el país – con la excepción de la capital, Asunción, y los departamentos del Centro y Alto Paraná – pasará a la fase 4 de la Cuarentena *Inteligente*, entre el 20 de julio y el 16 de agosto. Esta fase se caracteriza por una mayor apertura, en la que se eliminan las restricciones de desplazamiento y se permiten los eventos sociales (públicos y privados) y religiosos,

así como la realización de actividades físicas y la reactivación del sector hotelero (PARAGUAY, 2020h). El 15 de agosto, el Decreto Nº 3.943 prorrogó la duración de la Fase 4 hasta el 30 de ese mes, válida para las mismas regiones previamente previstas (PARAGUAY, 2020i).

- Resolución C.D. Nº 113/2020: aprueba el protocolo de aplicación de medidas preventivas de vigilancia de camiones de transporte de cargas, nacionales e internacionales, en puntos de frontera por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN, 2020a).
- Resolución C.D. Nº 156/2020: establece, el 28 de marzo, el plazo excepcional de 30 días de vigencia y prórroga para la inspección técnica vehicular en el servicio regular nacional e internacional de transporte de pasajeros y cargas (DINATRAN, 2020b). El 15 de abril se publicó la Resolución C.D. Nº 183/2020 de la DINATRAN, en la que se estableció el protocolo para la apertura de centros de inspección técnica vehicular en el país (DINATRAN, 2020c).
- Resolución C.D. Nº 391/2020, de 31 de julio: autoriza la suspensión temporal y excepcional de las sanciones relacionadas con el vencimiento de las habilitaciones otorgadas por la DINATRAN para el servicio de transporte de cargas y pasajeros. La suspensión es válida hasta el 31 de agosto (DINATRAN, 2020d).

» Perú

- Decreto Supremo Nº 044/2020 de 15 de marzo, 2020: declara el estado de emergencia nacional por un periodo de 15 días (prorrogable por el mismo periodo) y estipula el aislamiento social obligatorio. También establece el cierre temporal de las fronteras, con la suspensión del transporte internacional de pasajeros por tierra, aire, mar y río a partir del 16 de marzo. El decreto no prohíbe el transporte internacional de cargas (PERÚ, 2020c). Ha sido prorrogado por sucesivos decretos, el último de los cuales es el Decreto Nº 135/2020, vigente hasta el 31 de agosto, 2020 (PERÚ, 2020d).
- Decreto Supremo Nº 020/2020, del 3 de junio, 2020: prorroga el estado de emergencia sanitaria por otros 90 días a partir del 10 de junio, 2020 (PERÚ, 2020b).
- Decreto Supremo Nº 139/2020 de 12 de agosto: establece nuevas medidas de prevención a seguir durante el estado de emergencia sanitaria. El toque de queda, válido de lunes a sábado, de 10:00 p.m. a 4:00 a.m. en la mayor parte del país, está resaltado. Los domingos, la inmovilidad es obligatoria en todo el país, y la población debe quedarse en casa hasta las 4:00 a.m. del día siguiente. Las excepciones son los movimientos realizados por los proveedores de suministro de alimentos, salud, medicamentos, servicios financieros y servicios de entrega de restaurantes (PERÚ, 2020e).
- El 24 de abril de 2020, el Ministro de Transportes y Comunicaciones del Perú, Carlos Lozada, anunció que las fronteras aéreas, terrestres, marítimas y fluviales permanecerán cerradas por un periodo indefinido. El transporte interprovincial también permanece suspendido (EL COMERCIO, 2020; CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO, 2020).
- Resolución Directoral Nº 015–2020–MTC/18, de 19 de julio, 2020: prorroga la validez de las licencias de conducir que expiraron entre el 1º de enero y el 15 de agosto de este año, según la categoría de la licencia. Se prorrogaron las licencias de conducir de vehículos privados hasta el 31 de enero, 2021; las licencias de conducir de autobuses se prorrogaron hasta el 30 de noviembre, 2020; y, por último, la validez de las licencias de conducir de vehículos de carga, como los camiones, se prorrogó hasta el 31 de diciembre, 2020 (PERÚ, 2020a).

» Uruguay

- Decreto № 93/2020 de 13 de marzo, 2020: declara el estado de emergencia sanitaria nacional como consecuencia de la pandemia originada por el covid-19. Entre las medidas, establece el cierre de algunos puntos turísticos (URUGUAY, 2020d).
- Decreto № 94/2020 del 16 de marzo, 2020: decreta el cierre de la frontera con Argentina, así como la prohibición de cruceros desde los países que son centros de la enfermedad. El decreto no impide el transporte internacional de cargas (URUGUAY, 2020e).
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas: el 29 de mayo, declaró falta de exigencia de la vigencia del *Permiso Nacional de Circulación* de los vehículos de transporte de pasajeros registrados en la Dirección Nacional de Transporte hasta el 30 de junio, 2020, para todos los vehículos de transporte de pasajeros, cuya fecha de vencimiento es entre el 13 de marzo y el 30 de junio (URUGUAY, 2020c).
- El gobierno uruguayo anunció una serie de medidas específicas para la ciudad de Rivera, ubicada en la frontera con Brasil, como una forma de contener el avance del covid-19 en la región fronteriza (URUGUAY, 2020a). Entre estas medidas se encuentran la creación de una Comisión Asesora Binacional de Salud Fronteriza, que celebró su primera reunión el 3 de junio, y la reactivación de un Acuerdo Binacional para los permisos de estudio y trabajo de los ciudadanos brasileños y uruguayos que viven en las fronteras. Además, el Presidente anunció un estricto control de todos los que entran y salen de la ciudad, a través de cuatro puestos de salud en las vías de entrada y salida (EL PAÍS, 2020).
- Decreto № 292, de 15 de julio, 2020: definió una serie de medidas sanitarias para el ingreso de uruguayos y extranjeros al país por vía aérea, marítima o terrestre. Entre las nuevas normas se encuentran: la cumplimentación de un formulario (disponible en el Anexo I del decreto), con información como la manifestación o no de síntomas de la enfermedad, el contacto con personas infectadas, entre otros; la medición de la temperatura en el punto de entrada; la presentación de una prueba negativa para la detección del virus Sars-CoV-2, realizada hasta 72 horas antes del viaje; el cumplimiento del aislamiento preventivo; entre otras medidas (URUGUAY, 2020a).
- Complementando las disposiciones del Decreto Nº 292/2020, la Resolución del MSP S/N, de 13 de agosto, determina que todas las personas que ingresen al territorio nacional sin resultado negativo para la prueba de coronavirus deberán realizar una prueba en dispositivos móviles de prueba puestos a disposición en los puntos de ingreso al país, corriendo con sus propios gastos (URUGUAY, 2020b).
- En lo que respecta al transporte internacional de cargas, el Decreto № 223, de 11 de agosto, determina el aumento de la Guía de Tráfico Vial (una tasa del servicio nacional de aduanas), que pasa a ser de 1.500 pesos uruguayos, para financiar las pruebas de coronavirus en el país. Todo declarante de mercancías en situación de importación, exportación o transferencia, que entre o salga del país, está sujeto al pago de la tasa, con excepción de los vehículos que circulen sin carga o con mercancías nacionales y/o nacionalizadas (PERÚ, 2020f).

» MERCOSUR

Reunión preparatoria de la LVII Reunión Ordinaria del Subgrupo Nº 5 (SGT Nº 5), celebrada por videoconferencia los días 27 y 28 de mayo, 2020: la delegación brasileña presentó un informe estratégico que contenía el análisis del transporte interestatal e internacional de pasajeros, con el objetivo de presentar los efectos de la pandemia en el número de viajes y de pasajeros, entre otros factores. Además, la delegación propuso la creación de un Subcomité de Seguridad en el Transporte bajo el SGT No. 5, ya que debido a la situación de emergencia causada por el covid-19, se hace necesario

implementar nuevos protocolos de seguridad para asegurar una buena logística de transporte entre los estados que forman parte del MERCOSUR. Así, el Anexo XII contiene la Resolución sobre Seguridad Vial (*draft* de las Naciones Unidas), que sirvió de base para un documento que se distribuyó durante la reunión y que apoyará la labor de la Comisión. Por último, la delegación argentina también hizo sus aportes presentando tres documentos emitidos por la Comisión Europea (Anexo XIII), en los que se abordan las directrices de la UE para la reanudación gradual de los servicios de turismo y transporte (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº 5 "TRANSPORTE", 2020).

• LVII Reunión Ordinaria del SGT № 5, celebrada por videoconferencia los días 23 y 24 de junio, 2020: el subgrupo tomó nota de la Reunión de Trabajo del SGT № 5 (Anexo XIII de la reunión), celebrada el 12 de junio de 2020, en la que las delegaciones de los países presentaron las medidas sanitarias relacionadas con el transporte adoptadas por los gobiernos. Además, en la LVII Reunión, los países intercambiaron información sobre los efectos de la pandemia en el transporte internacional de cargas y de pasajeros y acordaron trabajar conjuntamente con el SGT № 11 del MERCOSUR (Salud). La delegación argentina, en particular, informó sobre los procedimientos de repatriación, tanto para extranjeros como para argentinos, y anunció la aprobación de un protocolo del *Plan de Emergencia del Transporte Automotor de Carga General y Mercancías Peligrosas*. En relación a la creación del Subcomité de Seguridad en el Transporte, se hizo una presentación (Anexo XV) sobre los temas que debía examinar ese Subcomité, y la cuestión sigue figurando en el programa del SGT № 5 (ORDENARIO DE LA REUNIÓN DEL SGT № 5 "TRANSPORTE", 2020).

En el caso de Surinam, no se encontraron reglamentos relacionados con la pandemia del covid-19 que afectaran al transporte terrestre internacional de cargas y/o pasajeros.

2. CONTEXTUALIZACIÓN

Con el fin de ampliar la comprensión de la Comunidad Andina (CAN), y el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Terrestre Internacional (ATIT) y su papel dentro de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), este capítulo tiene como objetivo mostrar la información relativa a estos organismos y sus respectivos Estados Parte y/o signatarios. La información sobre las organizaciones internacionales mencionadas se relacionará con los factores institucionales, socioeconómicos, reglamentarios, de performance logística y de infraestructura vial de cada una de ellas. Además, en el presente capítulo se describe la evolución histórica de los acuerdos e iniciativas internacionales sobre el transporte terrestre en América del Sur.

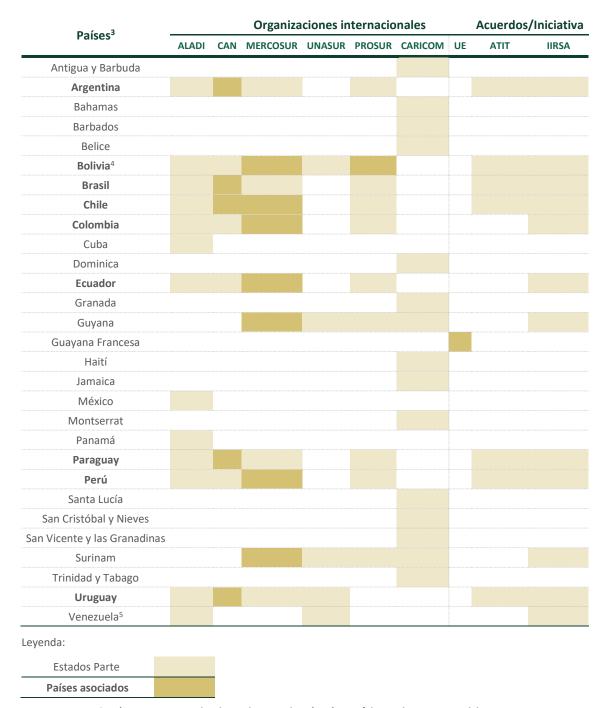
2.1. LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES Y EL TRANSPORTE TERRESTRE EN AMÉRICA DEL SUR

Las organizaciones internacionales (OI) se multiplicaron después del final de la Segunda Guerra Mundial con el objetivo de mantener la paz, el orden, los derechos humanos y la integración multilateral en el sistema internacional. El 11 de abril de 1949, mediante una Opinión Consultiva de la Corte Internacional de Justicia, las OI se convirtieron en sujetos de derecho internacional público, al igual que los Estados. Con el desarrollo de las telecomunicaciones y el proceso de globalización que se han producido desde entonces, las relaciones internacionales se han vuelto cada vez más dinámicas y frecuentes. En lo que respecta al comercio internacional, esos cambios crearon la necesidad de apoyo institucional y jurídico mediante las OI para prevenir el fraude y la competencia desleal entre los países. Una de las formas de lograr estos objetivos y evitar las fricciones entre los Estados, específicamente en lo que se relaciona a la integración logística, fue la creación de las OI cuyo ámbito de acción abarca temas como: control de fronteras; infraestructura; cuestiones de transporte de los más diversos modos; entre otros.

En el Cuadro 1 se muestran las OI de América Latina que buscan la integración regional y examinan cuestiones de infraestructura y coordinación logística relacionadas con el transporte de mercancías y pasajeros entre sus Estados Parte. Entre ellos se encuentran la ALADI y la CAN, que son de mayor interés para este proyecto, ya que son objeto de estudio y comparación a efectos de armonización normativa y, por lo tanto, se tratan con mayor profundidad en las subsecciones siguientes. Sin embargo, también se incluyen el MERCOSUR, la Comunidad del Caribe (CARICOM), la Unión de Naciones Sudamericanas (UNASUR) y el Foro para el Progreso de América del Sur (PROSUR). En el cuadro también se presenta la UE, debido a la presencia de Guayana Francesa (territorio ultramarino francés) en América del Sur.

Además, el Cuadro 1 aborda – a modo de comparación – los acuerdos e iniciativas más representativos en materia de transporte terrestre en América del Sur, que son el ATIT y la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), fundada en 2000 y posteriormente integrada como órgano técnico en el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) de la UNASUR. Cabe señalar que la UNASUR está paralizada debido a la salida de varios países de la organización en 2019, incluido Brasil, que comenzó a funcionar a través de PROSUR. Los representantes de los gobiernos de este bloque

se reunieron en 2020 para debatir las medidas destinadas a combatir la pandemia covid-19, como el cierre de las fronteras y las garantías para el tráfico de bienes esenciales para el abastecimiento de los países por carretera, por ejemplo (VERDÉLIO, 2020).



Cuadro 1 – Las organizaciones internacionales de América Latina y sus participantes

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

30

³ Los países resaltados en negrita forman parte de los bloques de este estudio.

⁴ Bolivia está actualmente en proceso de adhesión al MERCOSUR y es el país observador de PROSUR.

⁵ Venezuela está suspendida de todos los derechos y obligaciones inherentes a su condición de Estado Parte del MERCOSUR.

Para una comprensión general del tema, a continuación, se presentará el desarrollo histórico de los principales acuerdos e iniciativas que han impactado el transporte terrestre en América del Sur desde la segunda mitad del siglo XX.

2.1.1. Evolución histórica de los acuerdos e iniciativas de transporte terrestre en América del Sur

Como se mencionó en la sección anterior, después de la Segunda Guerra Mundial, surgieron varios OI que apuntaban a la integración regional. En palabras de Neto:

La integración regional es un proceso de reparto voluntario de la soberanía entre Estados contiguos. Por definición, presupone que los participantes renuncian — por lo tanto, pierdan — la capacidad de actuar solos en ciertas áreas. Se supone que la acción colectiva es más eficiente que la acción individual para resolver ciertos problemas. Además de la paz interestatal, el objetivo central de la integración es el crecimiento económico (o el desarrollo) a través de las ganancias de escala y la complementariedad. (NETO, 2014, p. 11, nuestra traducción).

En este contexto, también surgieron en América Latina varias OI con diferentes formatos y estructuras, como la CAN en 1969, CARICOM (1973), ALADI (1980), MERCOSUR (1991) y más tarde UNASUR (2008). Aún en este sentido, en lo que respecta a América del Sur, Neto señala que:

En la década de 1990, el regionalismo sudamericano se caracterizó por una visión que se centraba esencialmente en la reducción de las barreras a las corrientes de comercio e inversión, favoreciendo la formación de uniones aduaneras y mercados comunes. Ya en los años 2000 se puso en práctica un regionalismo multidimensional, con espacio para nuevos temas como la cuestión social, la reducción de las asimetrías estructurales, la cooperación en materia de defensa, las inversiones en infraestructura de transporte, energía y comunicaciones, así como la concertación del continente para la acción conjunta en los foros de gobernanza mundial. (NETO, 2014, p. 11, nuestra traducción).

Por consiguiente, desde finales del siglo XX, con la profundización de las relaciones bilaterales y multilaterales entre los países de América del Sur, se han aplicado varios acuerdos internacionales y reglamentos comunes relativos al transporte terrestre, especialmente el transporte por carretera. Entre ellas, para el alcance de este estudio, se resumen cronológicamente las iniciativas observadas dentro de la CAN, ALADI, MERCOSUR y UNASUR:

- » En enero de 1990, en el ámbito de ALADI, se concibió el ATIT.
- » En octubre de 1990, en el marco de la CAN, la Decisión № 271/1990 (SUTRAN, 1990) estableció el Comité Andino de Infraestructura Vial (CAIV), responsable del Sistema de Carreteras Andinas.
- » En 1991 se concibió el MERCOSUR, cuyo Tratado Constitutivo determinó la formación, entre otros, del Subgrupo de Trabajo № 5 (SGT–5), sobre Transporte Terrestre, que se reúne regularmente (BRASIL, 1991).
- » En diciembre de 1994, los cuatro países del MERCOSUR firmaron el Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas (ALADI, 1994).
- » En julio de 1995, Brasil y Venezuela firmaron el Acuerdo de Alcance Parcial № 15 (ALADI, 2001), un tratado bilateral que regula el transporte de cargas y pasajeros entre los dos países. En Brasil, se promulgó el acuerdo por el Decreto № 2.975/1999 (BRASIL, 1999).

- » En agosto de 1995, dentro del ALADI, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay firmaron el Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y Responsabilidad Civil de los Transportistas en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera (ALADI, 1995).
- » En enero de 1997, la CAN aprobó las Decisiones № 398/1997 y № 399/1997 sobre el transporte internacional de mercancías y pasajeros por carretera, respectivamente. Estos reglamentos constituyeron la base legislativa inicial sobre el transporte por carretera en el bloque, y han sido objeto de una serie de actualizaciones en años posteriores (CAN, 1997a, 1997b).
- » En 1998, la CAN creó el Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT) mediante su Decisión № 434/1998, encargado, entre otras cosas, de proponer innovaciones y soluciones conjuntas al sector (CAN, 1998).
- » En septiembre de 2000, la primera Reunión de Presidentes de América del Sur, celebrada en Brasilia, se originó a la IIRSA, que fue la primera iniciativa de integración regional del subcontinente a la que asistieron los 12 países de América del Sur (HONÓRIO, 2013). Su objetivo era financiar proyectos de infraestructura para la integración logística de la región.
- » En febrero de 2003, Brasil y Guyana firmaron el Acuerdo bilateral de transporte internacional por carretera de pasajeros y cargas. En Brasil, se ratificó el tratado por el Decreto № 5.561/2005 (BRASIL, 2005b).
- **»** En febrero de 2005 se concluyó el *Segundo Protocolo Adicional del ATIT* sobre infracciones y sanciones (ALADI, 2005).
- **»** En 2008 se firmó el Tratado Constitucional de la UNASUR. Al año siguiente, la IIRSA se incorporó al bloque en forma de la secretaría técnica del COSIPLAN (HONÓRIO, 2013).
- » En mayo de 2010, los países del MERCOSUR firmaron, en el marco de la ALADI, el *Acuerdo* de Alcance Parcial № 17, relativo a los pesos y dimensiones de los vehículos de transporte de pasajeros y cargas por carretera (ALADI, 2010).
- » En marzo de 2014, Brasil y Francia firmaron el Acuerdo bilateral sobre el transporte internacional por carretera de pasajeros y mercancías, con el objetivo de lograr la integración entre Brasil y Guayana Francesa. El acuerdo fue ratificado en el ámbito interno brasileño por el Decreto № 8.964/2017 (BRASIL, 2017).

Por consiguiente, se observa que desde la década de 1990 se han emprendido muchas iniciativas en relación a la integración del transporte terrestre en América del Sur mediante las OI destacadas. A este respecto, la ALADI (organización que engloba al ATIT) y la CAN se presentarán con mayor detalle a continuación, los objetos de estudio en este informe.

2.1.2. Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el ATIT

La ALADI se estableció a partir de la firma del Tratado de Montevideo, que tuvo lugar el 12 de agosto, 1980, y tiene personalidad jurídica internacional. La organización está formada por 13 países, lo que la convierte en la mayor agrupación de integración latinoamericana, siendo sus miembros: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Cuba, Ecuador, México, Paraguay, Panamá, Perú, Uruguay y Venezuela. Los principios generales que rigen el sistema jurídico de la institución se basan en el pluralismo en las esferas política y económica, la flexibilidad, el trato diferenciado según el nivel de desarrollo de los países y la multiplicidad de formas de instrumentos comerciales concertados (ALADI, c2 019b).

Entre sus objetivos se encuentran los destinados a la integración en materia económica. Desde su fundación, la ALADI ha basado sus acciones en la búsqueda de una convergencia progresiva hacia un mercado común latinoamericano. Por lo tanto, la reducción y la eliminación gradual de las barreras al comercio es uno de sus principales objetivos. Además, el bloque cuenta, dentro de su marco jurídico, con un importante conjunto de normas destinadas a regular diversas cuestiones, como la cooperación financiera, fiscal, aduanera y sanitaria; la preservación del medio ambiente; la cooperación científica y tecnológica; y la promoción del turismo, así como normas de carácter eminentemente técnico, etc., ya sea a través de acuerdos regionales o incluso parciales (ALADI, c2019b).

Desde el punto de vista institucional, la estructura organizativa de ALADI presenta cuatro instancias principales: 1) el Consejo de Ministros (órgano supremo del bloque, que dirige la política superior de integración, siendo formado por los ministros de relaciones exteriores de los Estados Parte); 2) el Comité de Representantes (el foro de negociación en el que se discuten todas las iniciativas a tomar por el grupo); 3) la Conferencia de Evaluación y Convergencia (cuya función es examinar el funcionamiento de la integración en todos sus aspectos, siendo formada por los plenipotenciarios de los Estados Parte); y 4) la Secretaría General (que busca apoyar a los países en asuntos de aspectos técnicos para facilitar las negociaciones). Además, se han establecido órganos auxiliares y grupos de trabajo sobre temas específicos de interés para la organización en el marco organizativo del Comité de Representantes (ALADI, c2019c).

Con referencia específica a la contribución de ALADI al desarrollo de regulaciones y armonización de estándares en el transporte terrestre en América Latina, se destaca el ATIT, firmado en 1990 y uno de los principales objetos de este estudio, cuyos signatarios son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El ATIT es el principal instrumento jurídico para regular la prestación de servicios de transporte terrestre internacional en la región, tanto de cargas como de pasajeros. El acuerdo consiste en:

[...] adoptar una norma jurídica única que refleje los principios esenciales acordados por dichos Gobiernos, particularmente aquellos que reconocen al transporte internacional terrestre como un servicio de interés público fundamental para la integración de sus respectivos países y en el cual la reciprocidad debe entenderse como el régimen más favorable para optimizar la eficiencia de dicho servicio (ALADI, 1990, p. 1).

En este contexto, cabe señalar que el artículo 16 del ATIT establece una Comisión encargada de evaluar y debatir los términos del Acuerdo y sus anexos de manera permanente, integrada por las autoridades de los órganos nacionales competentes o sus representantes (BRASIL, 1990b⁶). Este comité se reúne mediante una convocatoria de cualquiera de los países signatarios, que debe hacerse con al menos 60 días de antelación. En esta ocasión, la Secretaría General de la ALADI desempeña el papel de secretaría técnica de la Comisión, apoyando a los países en la definición de políticas, en un intento de resolver dudas de interpretación y aplicación, resolver cuestiones concretas y seguir mejorando el conjunto de normas que conforman su marco normativo. Hasta la fecha se han celebrado 21 reuniones de ese tipo, cuyas actas pueden consultarse en el sitio web de la ALADI (c2019a).

También se aplican acuerdos y reuniones bilaterales en el marco del ATIT, que se celebran junto con los órganos de ejecución del ATIT presentes en cada país. Además, existen

⁶ Brasil P. d., Decreto nº 99.704, 20 de noviembre, 1990. Establece sobre la ejecución en el Brasil del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Terrestre Internacional entre Brasil, Argentina, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, 1990.

acuerdos parciales, entre los que cabe destacar los protocolos adicionales al ATIT. De éstos, el más relevante es el *Segundo Protocolo Adicional*, relativo a las infracciones y sanciones, cuyos signatarios son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Cabe señalar, sin embargo, que no todos los Estados Parte de ALADI, ni siquiera todos los participantes en el ATIT, son signatarios de esos acuerdos subsidiarios, fenómeno que termina generando dificultades prácticas en la ejecución de las normas que regulan el transporte en la región, debido principalmente a la falta de uniformidad de las reglamentaciones.

2.1.3. Comunidad Andina (CAN)

La CAN, conocida inicialmente como Pacto Andino, es una organización internacional de integración regional compuesta por cuatro estados miembros: Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú. Con el objetivo de "[...] alcanzar un desarrollo integral, equilibrado y autónomo [...]" (CAN, [201–]c, sin paginación) a través de la integración en la región andina, se fundó en mayo de 1969 con la firma del Acuerdo de Cartagena, tratado constitutivo que define sus objetivos y sistema institucional, así como las políticas específicas a desarrollar por sus órganos e instituciones (CAN, [201–]c).

Actualmente, además de los cuatro Estados Parte mencionados, la CAN reconoce como "países asociados" a los Países Miembros del MERCOSUR, y como "país observador" a España. Venezuela se unió al grupo en 1973, pero se retiró en 2006 (CAN, [201 –]c). Desde esta perspectiva, cabe señalar que los cuatro Estados miembros de la CAN también forman parte actualmente de la ALADI, pero sólo dos de ellos (Bolivia y Perú) son signatarios del ATIT.

Entre los principales diferenciales que presenta el ordenamiento jurídico de la CAN en relación a la ALADI se encuentra el Sistema Andino de Integración (SAI), establecido por el Protocolo de Trujillo en 1996. El SAI está constituido por un conjunto de órganos e instituciones articulados con el fin de buscar la profundización de la integración andina, promoviendo su proyección exterior. Estos órganos tienen diferentes funciones, que van desde las acciones ejecutivas, legislativas y judiciales hasta las esferas deliberativa, social, financiera y educativa, contando también con instancias de participación de la sociedad civil. Los representantes de estos órganos se reúnen de manera ordinaria al menos una vez al año, y de manera extraordinaria cuando es necesario (CAN, [201–]b).

Entre los órganos que componen el SAI, se pueden destacar: 1) el Consejo Presidencial (el órgano superior de la CAN, encargado de la dirección política del sistema); 2) la Comisión de la Comunidad Andina (órgano legislativo integrado por un representante plenipotenciario de cada Estado Parte, cuyas decisiones son de aplicación inmediata, es decir, no requieren la aprobación previa de los congresos de cada país); y 3) la Secretaría General (órgano ejecutivo con sede en Lima, Perú, que emite resoluciones vinculantes y tiene la función de gestionar el proceso de integración del grupo) (CAN, [201–]b, 2017).

Así, la CAN destaca, en relación a la ALADI, por su facultad de emitir normas supranacionales de carácter imperativo, que se incorporan directamente al ordenamiento jurídico de los Estados Parte, y también por ejercer funciones judiciales típicas a través de su Tribunal de Justicia (con sede en Quito, Ecuador), que se encarga de velar por la interpretación uniforme de su legislación. Además de los órganos e instituciones que conforman el SAI, la CAN cuenta con órganos asesores que la asisten en asuntos especializados. Entre ellos se encuentran los Comités, que son de carácter técnico y están compuestos por autoridades sectoriales de alto

nivel de los Estados Parte. La función de estos comités es emitir opiniones no vinculantes sobre sus respectivos temas y ayudar a la Comisión de la Comunidad Andina y a la Secretaría General en sus actividades, que tienen las típicas funciones legislativas vinculantes (CAN, [201–]a).

De los comités que componen la CAN, cabe destacar en particular el CAATT, creado por la Decisión CAN Nº 434/1998, y el CAIV, creado por la Decisión CAN Nº 271/1990. El primero debe buscar instrumentos destinados a modernizar y aumentar la eficiencia del transporte terrestre; facilitar la integración física entre los Estados Parte; promover el intercambio de información estadística y técnica; y proponer soluciones a los problemas del sector. El segundo comité, a su vez, es responsable de la gestión del Sistema de Carreteras Andinas. Además de estos dos comités, la CAN tiene otros dos comités relacionados con el transporte, uno para el medio ambiente acuático y otro para el sector aeronáutico (SUTRAN, 1990; CAN, 1998, 2016).

2.2. PRINCIPIOS GENERALES DEL ATIT Y LA CAN

En esta sección se analizan los principios generales que rigen el *Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional* (ATIT), así como los protocolos adicionales que constituyen su marco normativo y las decisiones Nº 398/1997 y Nº 837/2019 de la Comunidad Andina (CAN), que se refieren al transporte de pasajeros y de cargas, respectivamente. Cabe señalar que la Decisión Nº 837/2019 sustituye a la Decisión Nº 399/1997 en lo que respecta al transporte internacional de cargas. El texto del ATIT, acuerdo realizado en el ámbito de ALADI, no presenta de forma explícita sus principios generales, que, sin embargo, aparecen a lo largo del acuerdo. A diferencia del ATIT, ambas decisiones de la CAN, la 398 y la 837, explican los principios fundamentales para el transporte internacional de cargas y pasajeros:

La oferta y la prestación del servicio de transporte internacional se sustentan en los siguientes principios fundamentales: libertad de operación; acceso al mercado; trato nacional; transparencia; no discriminación, igualdad de tratamiento legal; libre competencia; y, nación más favorecida (CAN, 1997a, 2019c, sin paginación).

Estos principios se basan en los principios consolidados en la Organización Mundial del Comercio (OMC), que se remontan al Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT del inglés – *General Agreement on Tariffs and Trade*). El principio general del GATT, heredado por la OMC, es el de la no discriminación. Otros dos preceptos surgen dello: el del trato nacional y el de la nación más favorecida. El principio de la nación más favorecida complementa al del trato nacional al estipular que el Estado Parte, en este caso la CAN, debe extender a todos los demás Estados Parte en el ámbito aduanero "[...] toda concesión, beneficio o privilegio concedido a otro Miembro" (BRASIL, [201–], sin paginación), de modo que ningún país tenga una ventaja sobre los demás.

El principio del trato nacional garantiza que, una vez concluidos los procedimientos administrativos y fiscales previstos en la legislación aduanera, "un producto o servicio importado debe recibir el mismo trato que el producto o servicio similar al entrar en el territorio del miembro" (BRASIL, [201–], sin paginación). El ATIT también aborda este principio en su artículo 5, estableciendo que: "Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas" (ALADI, 1990, p. 2).

El principio de reciprocidad, una de las piedras angulares del derecho internacional contemporáneo, también está explícito en el artículo 5 del ATIT. Este principio "[...] consiste en permitir la aplicación de efectos jurídicos en determinadas relaciones de derecho [...]" (FEITOSA NETO; LIMA, 2016, sin paginación, nuestra traducción), teniendo, al mismo tiempo, "[...] una naturaleza política, jurídica y comercial [...]" (FEITOSA NETO; LIMA, 2016, sin paginación, nuestra traducción). En el caso concreto del ATIT, puede deducirse que los términos del acuerdo salvaguardan el principio de reciprocidad en relación a los derechos y deberes asignados al transportista internacional, que deben ser los mismos que los aplicables al transportista nacional. En lo que respecta a las normas de la CAN, se puede observar que el artículo 14 de la Decisión № 398/1997 aborda el principio de reciprocidad de manera no explícita al afirmar que "[...] no se podrá condicionar el inicio de la prestación del servicio de transporte, ni impedir su prestación, por el hecho de que un transportista autorizado del otro País Miembro comprendido en el tráfico no haya iniciado o suspenda sus operaciones" (CAN, 1997a, p. 5).

El principio de transparencia, por su vez, estipula que "[...] los miembros deben dar a conocer las leyes, reglamentos y decisiones de aplicación general [...] para que sean ampliamente conocidos por sus destinatarios." (BRASIL, [201–], sin paginación, nuestra traducción). Respecto a este principio, se observa que el ATIT está de acuerdo con CAN, considerando que en su art. 18 se define que: "Cuando uno de los países signatarios adopte medidas que afecten al transporte internacional terrestre, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes antes de su entrada en vigencia" (ALADI, 1990, p. 4).

El principio de libre competencia también inspira las reglas que componen el ATIT y la CAN y se esboza en la literatura jurídica en los siguientes términos:

La libre competencia está correlacionada con el principio de la libre empresa, es decir, cuando se enfrenta a un mercado competitivo, los empresarios que están activos con sus actividades pueden utilizar perfectamente todos los recursos lícitos para desarrollar su actividad económica de la mejor manera posible. De esta manera, la competencia permite que el mercado permanezca con aquellos que son más capaces de proporcionar productos y servicios diferenciados a la clientela. (RODRIGUES; BARROSO; ALVES, 2017, sin paginación, nuestra traducción).

En particular, es posible observar elementos bastante claros de este principio en el contexto del que trata de la "libertad de operación", mencionado expresamente en la lista de principios fundamentales de la CAN, lo que demuestra que toda empresa es capaz de llevar a cabo el transporte internacional de cargas y de pasajeros, siempre que cumpla los requisitos establecidos en las decisiones Nº 837 y Nº 398 de la CAN.

Sin embargo, entre tantos puntos de convergencia en la intersección de los dos conjuntos normativos internacionales hay una divergencia significativa. En otros términos, el principio de acceso al mercado, que se establece como una declaración fundamental de la CAN, confronta las normas del ATIT. Esta incongruencia se encontró en el estudio presentado en el Análisis Comparativo de las Normas sobre Transporte Internacional Terrestre de Carga y Pasajeros y de Tránsito Aduanero Vigentes en el Ámbito de la ALADI y de la CAN, en el Marco de una Posible Armonización (ALADI; CAN, c2017), cuando se afirma que la CAN garantiza el libre acceso al mercado del transporte a todos los Estados Parte de la organización, mientras que el ATIT vincula el acceso al mercado a la firma de acuerdos bilaterales entre los países signatarios. Esto queda claro en el artículo 20, que establece que

Para establecer servicios de transporte internacional por carretera y sus modalidades, deberá mediar un acuerdo previo entre los países signatarios. Estos otorgarán los permisos correspondientes con el objeto de hacer efectiva la reciprocidad, independientemente entre las empresas de pasajeros y las de carga. (ALADI, 1990, p. 5).

En este marco, las normas que componen el marco de la CAN o el ATIT limitan la actuación en el transporte internacional a las empresas, incluso disponiendo que los permisos y autorizaciones originarios y complementarios para el transporte ocasional sólo se concederán a las empresas legalmente constituidas. En el caso del ATIT, los artículos 2 y 22 establecen que

Artículo 2 El transporte internacional de pasajeros o cargas solamente podrá ser realizado por las empresas autorizadas, en los términos de este Acuerdo y sus Anexos.

[...]

Artículo 22 §1. Los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio real en su territorio. (ALADI, 1990, p. 2–5).

Siguiendo en la misma dirección, el primer párrafo del artículo 23 de la Decisión Nº 398/1997 de la CAN establece que "Para solicitar el Permiso Originario y Complementario de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena." (CAN, 1997a, p. 6). En consonancia con ello, el artículo 20 de la Decisión Nº 837/2019 (CAN, 2019c) hace la misma declaración en el contexto del transporte de cargas.

A su vez, el texto del artículo 13 de la Decisión Nº 837/2019 de la CAN complementa y perfecciona la disposición mencionada anteriormente, al disponer que las empresas que realizan transporte internacional de mercancías tienen derecho a establecer oficinas o filiales (CAN, 2019c). Además, el artículo 33 de la Decisión nº 398/1997 establece que

El transportista autorizado deberá contar permanentemente, en las ciudades de origen, itinerario y destino de sus rutas asignadas, con instalaciones, públicas o privadas, para la atención de los pasajeros y el despacho y recepción de los vehículos habilitados. Asimismo, antes de iniciar las operaciones deberá informar a los organismos nacionales competentes que le hayan otorgado los Permisos Originario y Complementario de Prestación de Servicios, la dirección de dichas instalaciones en sus respectivos países. (CAN, 1997a, p. 7).

El texto del ATIT, por otra parte, no aborda el tema de los locales autorizados de la empresa.

Otro principio importante del derecho internacional, también presente en el derecho interno de los Estados Parte de la CAN y del ATIT, que se cita en los dos sistemas jurídicos objeto de este análisis, es el de la "territorialidad de la ley", que se traduce en "[...] la prevalencia de la ley de un país, dentro de los límites de su territorio" (FEITOSA NETO; LIMA, 2016, sin paginación, nuestra traducción), sirviendo, sobre todo, para establecer la jurisdicción sobre los actos y hechos jurídicos. En el caso del ATIT, se observa que este principio se aplica a los asuntos fiscales, las sanciones y las normas técnicas, como se explica en sus artículos 4, 31 y 34:

Art.4 § 2 Las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario.

[....]

Art. 31 § 3 Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que

ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos.

[...]

Art. 34 § 1 Las quejas o denuncias y la aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos acorde a su régimen legal, independientemente de la jurisdicción a que pertenezca la empresa afectada o por cuyo intermedio se hubieren presentado las quejas o denuncias (ALADI, 1990, p. 2–9).

Aunque el ATIT inserta el tema de las normas técnicas bajo el principio de territorialidad de la ley, es posible verificar la existencia de divergencias en relación a los límites de dimensiones y pesos adoptados por los países signatarios del acuerdo, como se menciona en la Actualización del Informe de Armonización: Seguros y normas Técnicas (del portugués – Atualização do Relatório de Harmonização: Seguros e Normas técinas), vol. 3 (ANTT, 2020c). Para más información sobre cómo el ATIT y la CAN tratan este tema, véase la sección 5.3.

En relación a la CAN, el principio se aplica en otros ámbitos, a saber, las normas de tránsito, el establecimiento de filiales de empresas de transporte extranjeras y el transporte internacional en general, como se puede ver en los artículos 9, 23, 30 y 68 de la Decisión № 398/1997:

Artículo 9 –

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

[...]

Artigo 23 § 3 - La instalación de oficinas o la constitución de sucursales, se regirán por la ley del País Miembro donde se establezcan.

[...]

Artigo 30 - La circulación de los vehículos habilitados estará regulada por las disposiciones sobre tránsito de vehículos automotores, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

[...

Artigo 68 - Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen. (CAN, 1997a, p. 4–11).

La Decisión № 837/2019 reitera el contenido normativo enunciado en los artículos 23 y 30, antes citados.

Otro principio fundamental identificado en los sistemas jurídicos de la CAN y el ATIT es el del reconocimiento mutuo, que se aplica a los permisos de conducir y a los documentos de conducción de vehículos expedidos por otros países. Además, el ATIT, en su artículo 32, también dispone que los países deben reconocer de manera recíproca los certificados de inspección mecánica expedidos por los demás países signatarios del acuerdo.

Además, en ambos organismos se prevé la utilización de documentos y formularios normalizados, según lo establecido en el ATIT o por el CAATT. En otras palabras, los Estados Parte no pueden exigir formularios o documentos con formatos diferentes, todos los cuales deben seguir reglas y normas uniformes. A este respecto, el ATIT dispone que "El formato y

contenido de los documentos que se requieren para la aplicación del presente Acuerdo son los que se establecen en los apéndices respectivos" (ALADI, 1990, p. 4). Además, en la Decisión Nº 398 de la CAN se establece que:

Art. 162. – La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), aprobará mediante Resolución los Reglamentos y los formatos de las autorizaciones y documentos a ser utilizados para el transporte, que sean necesarios para el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Decisión. Asimismo, podrá modificar los formatos y la información que debe consignarse en ellos (CAN, 1997a, p. 29).

En relación a la continuidad del transporte dentro de la unidad autorizada, el *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones* al ATIT (BRASIL, 2005a) no permite la posibilidad de transbordar la carga a un vehículo distinto del autorizado específicamente para realizar una determinada operación de transporte, como puede observarse en su artículo 3:

Artículo 3 – Las siguientes son infracciones graves:

a) de pasajeros

[...]

3. 3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.

[...]

b) De carga

[...]

3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor (ALADI, 2005, p. 2-3).

Sin embargo, aunque no se permite el transbordo de carga sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor, se permite el intercambio de tracción, según las negociaciones bilaterales previstas en el ATIT.

Por otra parte, las normas de la CAN permiten el intercambio de vehículos, tal como se explica en el artículo 21 de la Decisión № 837/2019:

Artículo 21 -

- .- El transporte internacional de mercancías por carretera se efectuará bajo control aduanero mediante las siguientes formas de operación:
- a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
- b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.
- El transbordo de las mercancías se efectuará sólo cuando lo acuerden expresamente el transportista autorizado y el remitente, lo cual deberá constar en la CPIC⁷ (CAN, 2019c, p. 8).

En este sentido, la CAN admite el fenómeno que se ha denominado en el *Estudio Comparativo* entre la ALADI y la CAN (ALADI; CAN, 2017) como "ruptura de la continuidad". Por el contrario, el ATIT permite el fenómeno siempre y cuando esté previsto en las negociaciones bilaterales. Así pues, existe una similitud entre las normas del ATIT y la CAN, ya que ambas permiten el intercambio de tracción y prohíben el transbordo de mercancías. Además, el texto

-

⁷ CPIC – Carta de Porte Internacional por Carretera.

del artículo 3 del *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones* al ATIT destaca, en este sentido, la imposibilidad de intercambio de vehículos para el transporte de pasajeros, excepto en casos de fuerza mayor. La Decisión Nº 398/1997 de la CAN no aborda específicamente esta cuestión.

La Tabla 1 resume la lista de principios mencionados anteriormente, identificando con una "x" si el ATIT o las decisiones № 837 y № 398 de la CAN adoptan estos principios.

Principio	ATIT	CAN
No discriminación		Χ
Tratamiento nacional	Χ	Χ
La nación más favorecida		Χ
Reciprocidad	Χ	Χ
Transparencia	Χ	Χ
Libre competencia		Х
Libertad de operación		Χ
Acceso al mercado	Χ	Х
La actuación de la empresa	Χ	Χ
Establecimiento de oficinas o sucursales por parte de empresas extranjeras		Х
Territorialidad de la ley	Χ	Χ
Reconocimiento mutuo	Χ	Х
Estandarización de documentos y formularios	Χ	X
Continuidad del transporte		Χ

Tabla 1 – Principios generales del ATIT y de la CANElaboración: LabTrans/UFSC (2020)

2.3. ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS DE LA CAN Y EL ATIT

Esta sección tiene como objetivo presentar indicadores agregados sobre la CAN y el ATIT, buscando comparar aspectos socioeconómicos y logísticos entre el bloque de integración regional y el acuerdo firmado en el seno de ALADI.

La Figura 1 muestra los principales indicadores agregados de los Estados Parte en la CAN y los países signatarios del ATIT⁸.

⁸ Para la elaboración de la Figura 1 se utilizaron los indicadores de los Estados Parte de la CAN y los signatarios del ATIT. Así pues, mediante cálculos matemáticos de los indicadores, se pueden obtener los indicadores agregados presentes en estas organizaciones internacionales.

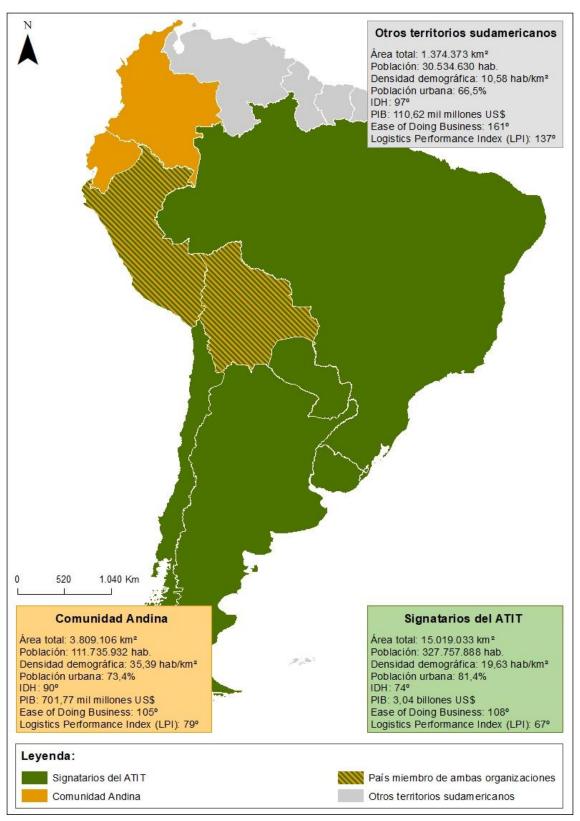


Figura 1 – Indicadores agregados de los países de la CAN y los signatarios del ATIT

Fuente: CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020e, 2020f, 2020g, 2020h, 2020i), IBGE⁹ (c2020a, c2020b, c2020c), The World Bank (c2020a, c2020b), Jaramillo et al. (2018), ANTT 2020a, 2020b), UNPD (2019), ANTT (2018, 2020g), IEDOM (2019) y Statista (2019). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La CAN representa una de las organizaciones internacionales más estructuradas que operan en América del Sur. A pesar de ello, y de la diversidad de tradiciones y culturas que se encuentran en los países andinos, la subregión en la que se encuentra la CAN muestra importantes desigualdades, lo que, junto con otros factores, implica diferencias económicas y sociales entre los países que la conforman (RIBEIRO; GONTIJO; ANTUNES, 2018).

En conjunto, la Figura 1 muestra que los países que forman parte de la CAN tienen un área territorial de 3,80 millones de km², equivalente al 21,4% de la América del Sur y al 44,7% del territorio brasileño. En relación a la población de esos países – formada por unos 111 millones de habitantes – ésta se concentra predominantemente en las ciudades, con una urbanización media del 73,4% de la población. El Tabla 2 muestra la división geográfica de la población entre los Estados Parte de la CAN.

PAÍS	PARTICIPACIÓN RELATIVA	POBLACIÓN ABSOLUTA	
Bolivia 10,3%		11,35 millones	
		50,88 millones	
Ecuador	15,5%	17,51 millones	
Perú	28,8% 31,98 millones		
CAN 100% 111,7		111,73 millones	

Tabla 2 – Participación relativa y población absoluta de los Estados Parte del CAN Fuente: CAN (2019a), CIA (2020b, 2020g) y ANTT (2020a, 2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La Figura 1 también presenta el Índice de Desarrollo Humano (IDH) — indicador que tiene en cuenta los ingresos, la educación y la salud de los países — para el cual el promedio obtenido para la CAN, basado en los valores encontrados para sus Estados Parte, lo colocaría en la posición 90 de la clasificación mundial. Por otro lado, los países signatarios del ATIT alcanzaron en promedio el 74º lugar en el *ranking* mundial del IDH, obteniendo así una mejor clasificación que los Estados Parte de la CAN (UNPD, 2019).

Según datos del Banco Mundial, el Producto Interior Bruto (PIB) de la CAN fue de 702.000 millones de dólares en 2018. Si se pone en perspectiva con otras economías mundiales, este resultado la clasifica como la 21ª economía más grande del mundo, detrás de países como Turquía y Suiza. El Gráfico 1 muestra la participación relativa de los Estados Parte en el PIB agregado de la CAN.

-

⁹ Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE).

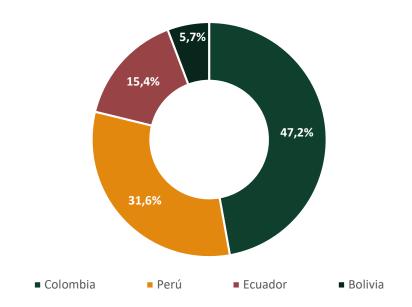


Gráfico 1 – Participación relativa de los países de la CAN en el PIB agregado en 2018 Fuente: The World Bank (c2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

En 2018, la CAN mostró una variación positiva del PIB del 5,6% con respecto al año anterior, destacando en este campo los índices de Bolivia y Colombia, que presentaron un crecimiento del 7,4% y del 6,2% en el mismo periodo, respectivamente (THE WORLD BANK, c2020b). De manera desagregada, el informe de las *Cuentas Nacionales Anuales de la Comunidad Andina 2018* muestra que las actividades económicas que tuvieron la mayor participación en el PIB de la CAN en 2018 fueron:

- » Otros servicios¹⁰ con una participación del 21,5% en el PIB
- » Industria con un 12% de participación en el PIB
- » Minería y hidrocarburos con una participación del 11,3% en el PIB
- » Comercio con una participación del 9,1% del PIB (CAN, 2019b).

En relación a el ATIT, los países signatarios tienen capacidad logística terrestre y una legislación diversa que, en este contexto, desempeñan un papel relevante en el proceso de expansión de la integración logística y comercial en gran parte de América del Sur. Según los elementos presentados en la Figura 1, los países signatarios del ATIT tienen una superficie territorial de unos 15 millones de km², ocupando el 84,2% de América del Sur – a modo de comparación, su superficie territorial es sólo menor que la de Rusia, el país más grande del mundo. En relación a la población absoluta, los países del ATIT incluyen aproximadamente 327,7 millones de habitantes, con una población urbana media del 81,4%. La Tabla 3 muestra la importancia de cada signatario en la población total:

_

¹⁰ Se refiere a las actividades inmobiliarias, comerciales y de alquiler.

PAÍS	PARTICIPACIÓN RELATIVA	POBLACIÓN ABSOLUTA
Argentina	13,6%	44,49 millones
Bolivia	3,5%	11,35 millones
Brasil	64,3%	210,78 millones
Chile	5,7%	18,72 millones
Paraguay	2,1%	6,95 millones
Perú	9,8%	31,98 millones
Uruguay	1,1%	3,44 millones
ATIT	100%	327, 75 millones

Tabla 3 – Participación relativa y población absoluta de los países signatarios del ATIT

Fuente: CIA (2020a, 2020b, 2020d 2020f, 2020g, 2020h) y IBGE (c2020c). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Aunque los países signatarios del ATIT tengan una población absoluta mayor que la de la CAN, la densidad demográfica del ATIT – equivalente a 19,6 Hab/km² – es la mitad de la que se encuentra en la CAN – unos 35,4 Hab/km². Este resultado puede entenderse debido a que el área territorial de los países signatarios del ATIT es aproximadamente cuatro veces mayor que la presente en la CAN, fenómeno que no va acompañado del valor absoluto de los habitantes de los países que ratificaron el Acuerdo.

En relación a la base económica, la Figura 1 muestra que el PIB de los signatarios del ATIT alcanzó unos 3,04 billones de dólares en 2018, resultado que demuestra la importancia económica del grupo – equivalente a la quinta economía más grande del mundo – y cómo el acuerdo puede ser beneficioso para la expansión del comercio de tierras entre sus signatarios. Entre los países evaluados, las mayores variaciones positivas del PIB en 2018 fueron las de Chile y Bolivia, ambos con un aumento del 7,4% respecto del año anterior. Además, según el Gráfico 2 la participación del PIB brasileño en el PIB agregado de los signatarios del ATIT fue del 61,3%, lo que demuestra la importancia de la economía brasileña en este bloque. El Gráfico 2 muestra la participación relativa de los signatarios del ATIT en el PIB agregado.

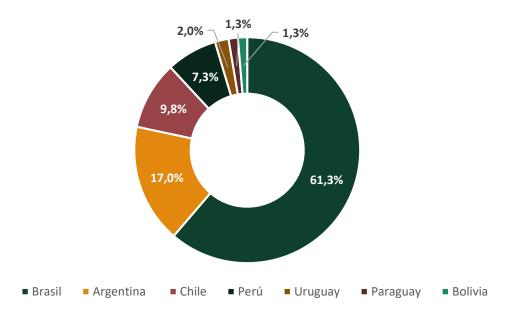


Gráfico 2 – Participación relativa de los signatarios del ATIT en el PIB agregado en 2018 Fuente: The World Bank (c2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

En cuanto al *Ease of Doing Business*, índice que mide el grado de facilidad para hacer negocios en 190 países a través del análisis de diez temas, en 2019 los Estados Parte de la CAN, en promedio, se ubicaronen el puesto 105, se destaca Colombia en el puesto 67; el país de la CAN con la peor posición, a su vez, fue Bolivia, que se ubicó en el puesto 150. Por otro lado, observando a los signatarios del ATIT, se puede ver que, en promedio, se obtuvo el puesto 109, destacando el resultado positivo mostrado por Chile – que ocupó el puesto 59 – concomitantemente con el resultado negativo presentado por Bolivia (THE WORLD BANK, c2020a). Este resultado muestra que, entre los Estados Parte de la CAN, Colombia ofrece un entorno normativo más favorable para la apertura de nuevas empresas y sus operaciones que Bolivia, donde es más difícil abrir nuevas empresas y operarlas. Asimismo, para los signatarios del ATIT, el ambiente regulatorio es más propicio en Chile (THE WORLD BANK, c2020a).

El Gráfico 3 muestra la clasificación general de la CAN y el ATIT para cada tema que compone el *Ease of Doing Business* en 2019 de forma desagregada.

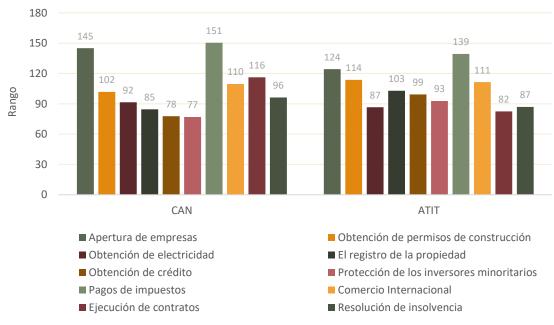


Gráfico 3 – Clasificación por temas en el *Ease of Doing Business* de la CAN y el ATIT en 2019
Fuente: The World Bank (c2020a). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 3 muestra que los Estados Parte de la CAN, en promedio, obtuvieron la mejor posición en el tema "Protección de los inversores minoritarios", alcanzando el equivalente al 77º lugar en la clasificación mundial. En el caso de los países signatarios del ATIT, la mejor posición en el *ranking* mundial fue en el tema "Ejecución de contratos", alcanzando el 82º lugar. Por el contrario, el tema con peor clasificación para ambos bloques fue "Pago de impuestos", con la CAN en el 151º lugar y el ATIT en el 139º lugar en la clasificación mundial.

El Índice de Desempeño *Logístico* (LPI, del inglés – *Logistics Performance Index*), por otra parte, mide el desempeño logístico de 160 países evaluado mediante el promedio ponderado de los siguientes indicadores cualitativos:

- » La eficiencia del proceso de despacho de aduanas, es decir, la rapidez, la sencillez y la previsibilidad de los trámites de los organismos de control de fronteras, incluidas las aduanas.
- **»** La calidad de la infraestructura comercial y de transporte por ejemplo, puertos, ferrocarriles, carreteras y tecnología de la información.
- » La facilidad de organizar envíos de mercancías a precios competitivos.
- » La competencia y la calidad de los servicios logísticos, por ejemplo, los operadores de transporte y los agentes de aduanas.
- » La capacidad de controlar y rastrear envíos/mercancías.
- **»** La puntualidad de los envíos para llegar al destino dentro del plazo de entrega previsto o esperado (JARAMILLO *et al.*, 2018).

En este sentido, el LPI evalúa varias métricas que consideran la infraestructura del país, el tiempo de tránsito de las mercancías y la calidad de la mano de obra logística. En otros términos, el índice verifica la eficiencia con la que un país puede transportar bienes en su cadena logística. A través del resultado en estos indicadores, consecuentemente, se desarrolló la puntuación LPI, con una escala de puntos de 0 a 5, siendo este último el mejor resultado del Índice.

En 2018, gracias a los resultados de los Estados Parte de la CAN y los signatarios del ATIT, se logró la eficiencia logística promedia del bloque de integración regional y del acuerdo de transporte. En este sentido, la CAN logró 2,72 puntos en el LPI, resultado que la situaría en el 79º lugar del *ranking* mundial — a modo de comparación, la CAN está al lado del Líbano (79º lugar), y por delante de Perú (83º) y Uruguay (85º). En relación al ATIT, la puntuación del LPI observada fue de 2,82, rendimiento que situaría a los signatarios del ATIT conjuntamente en el puesto 67, junto a Egipto (67º), y por encima de los resultados de Paraguay (74º) y Rusia (75º) (JARAMILLO *et al.*, 2018).

De manera desagregada, la mejor posición entre los Estados Parte de la CAN fue obtenida por Colombia, que obtuvo la posición 58, con 2,94 puntos; en lo que respecta a los signatarios del ATIT, es posible ver la presencia de Chile en la posición 34, con 3,32 puntos. En cuanto al resultado menos calificado en el contexto de la CAN y el ATIT, Bolivia está en la posición 131 con 2,36 puntos. El resultado de Bolivia se puede explicar en parte por el hecho de que el país tiene una baja calidad de infraestructura — principalmente en los modales vial y ferroviario — y también por la falta de competencia y calidad de los servicios, según los datos facilitados por el Banco Mundial (JARAMILLO *et al.*, 2018; THE WORLD BANK, 2018).

Por lo tanto, observando todos los indicadores utilizados para calcular este índice, es posible verificar que tanto para la CAN como para el ATIT, la métrica de la puntualidad de los envíos para llegar al destino dentro del plazo de entrega previsto o esperado destaca positivamente. En general, entre los Estados Parte de la CAN y los signatarios del ATIT, este indicador es el que muestra el mejor desempeño. Por otra parte, los resultados más modestos entre los indicadores de la CAN se refieren a la calidad de la infraestructura comercial y de transporte. En el caso del ATIT, las tasas más bajas se encuentran en la eficiencia del proceso de despacho de aduanas (es decir, la rapidez, la sencillez y la previsibilidad de los trámites) por parte de los organismos de control fronterizo, incluyendo las aduanas (JARAMILLO *et al.*, 2018). Los resultados obtenidos en los indicadores LPI por la CAN y el ATIT se muestran en el Gráfico 4.

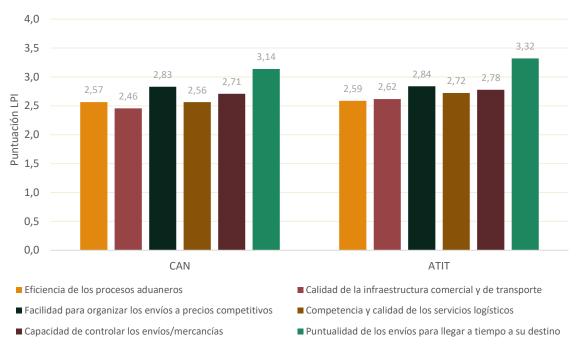


Gráfico 4 – Resultado por indicador en el LPI de la CAN y el ATIT Fuente: Jaramillo *et al.* (2018). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

En la siguiente sección se presentan datos que describen el comercio exterior de la CAN y el ATIT, destacando la participación de cada Estado-Parte, así como el modo de transporte en las transacciones comerciales inter e intrabloqueales.

2.4. LAS RELACIONES COMERCIALES ENTRE EL ATIT Y LA CAN

Con el desarrollo tecnológico y, por consiguiente, la expansión de los medios de comunicación y de transporte, el desarrollo de los países que integran los dos acuerdos internacionales se ha caracterizado por la participación cada vez más importante de las corrientes de mercancías en el comercio exterior. El propósito de esta sección es informar y analizar la información relativa a las corrientes de exportación e importación, además de los resultados comerciales y la participación de cada Estado Parte en sus respectivos acuerdos internacionales en los últimos años.

Según el Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEXT) de la CAN, entre 2010 y 2019, sus Estados Parte presentaron un déficit comercial en relación con el resto del mundo de unos 94.910 millones de dólares; un fenómeno análogo se produjo en relación con el comercio con los países signatarios del ATIT, cuyo déficit alcanzó los 27.280 millones de dolares. También según el SICEXT, en 2019 el resultado del comercio multilateral de los Estados Parte de la CAN con el resto del mundo fue negativo, en unos 15.580 millones de dólares; en relación al resultado con los signatarios del ATIT, la balanza comercial fue deficitaria en 5.590 millones de dólares en 2019 (CAN, 2020). El Gráfico 5 muestra la participación relativa de los Estados Parte de la CAN en el déficit de la balanza comercial de 2019 que presenta el bloque en comparación con el resto del mundo.

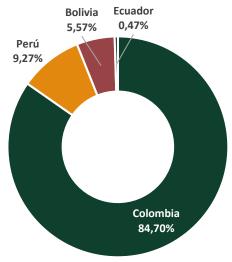


Gráfico 5 – Proporción relativa de la balanza comercial entre los Estados Parte de la CAN en 2019

Fuente: CAN (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 5 muestra que alrededor del 94% del déficit comercial en 2019 se debió a flujos de importación más altos que los flujos de exportación en Colombia y Perú, mostrando déficits de 13.200 millones de dólares y 1.440 millones de dólares, respectivamente. El importante resultado que presenta el déficit comercial colombiano puede entenderse por la importancia económica y comercial del país en la CAN, que representa el 47% del PIB agregado del bloque, unos 331.000 millones de dólares.

Según los datos del Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICOEX), la base de datos de la *World Integrated Trade Solution* (WITS) y otras fuentes de datos disponibles¹¹, los países signatarios del ATIT tuvieron un superávit comercial agregado de 301.290 millones de dólares de 2010 a 2019 (ALADI, 2020b; THE WORLD BANK, [2020]; INDEC, 2020; COMEXSTAT, 2020; CHILE, [2020]a; IBCE, c2017). En 2019, el resultado de superávit en la balanza comercial obtenido por estos países fue de alrededor de 65.770 millones de dólares.

La Tabla 4 muestra la participación de cada signatario en la balanza comercial en 2019.

	Balanza comercial (en miles de millones de dólares)		
País	Superávit	Déficit	
Argentina	15,98	_	
Bolivia	-	0,98	
Brasil	48,03	-	
Chile	6,55	_	
Paraguay	-	4,84	
Perú	2,90	-	
Uruguay	-	1,88	
Resultado de la balanza comercial	65,	,77	

Tabla 4 – Resultado de la balanza comercial por signatario del ATIT en 2019

Fuente: ALADI (2020b), The World Bank [2020], INDEC (2020), Comex Stat (2020), Chile ([2020]a) e IBCE (c2017). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

11

¹¹ Para complementar y aumentar la fiabilidad de los datos presentados en el informe, se consultaron fuentes de datos estadísticos oficiales sobre comercio exterior de Argentina, Bolivia, Brasil y Chile.

La Tabla 4 muestra que Brasil fue responsable de cerca del 65% del superávit agregado de los signatarios del ATIT en la balanza comercial, hecho que está en conformidad con la historia de la estructura comercial brasileña, marcada por sucesivos superávits comerciales, que se refieren principalmente a las exportaciones de *commodities*, como la soya y el mineral de hierro, a varios países del mundo.

2.4.1. Exportaciones

Según datos de SICEXT, la CAN exportó aproximadamente 115.980 millones de dólares al mundo en 2019, resultado que muestra una disminución del 2,8% del valor exportado en comparación con 2018. De esa cantidad, aproximadamente 8.310 millones de dólares fueron transacciones intracomunitarias en la CAN. En relación al comercio multilateral entre los Estados Parte de la CAN y los países signatarios del ATIT, el flujo de exportaciones del primer bloque al segundo alcanzó los 13.870 millones de dólares en 2019, lo que representa una reducción del 9,8% en comparación con el año anterior. El Gráfico 6 presenta la participación relativa de los signatarios del ATIT en las exportaciones de la CAN a este grupo de países en 2019.



Gráfico 6 – Participación relativa de los signatarios del ATIT en las exportaciones de la CAN en 2019
Fuente: CAN (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 6 muestra que más del 60% de las exportaciones de los Estados Parte de la CAN dirigidas a los signatarios del ATIT se dirigen a Brasil y Chile, alcanzando alrededor de 8.350 millones de dólares. Entre los productos exportados por la CAN a los signatarios del ATIT, destacan los siguientes:

- » Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación alrededor del 49% del valor total exportado, equivalente a 36 millones de toneladas.
- » Plásticos y su fabricación: alrededor del 6,5% del valor total exportado, equivalente a 620 mil toneladas.
- » Minerales metalíferos, escorias y cenizas: alrededor del 4,9% del valor total exportado, equivalente a 469 mil toneladas (CAN, 2020).

El Gráfico 6 también muestra que casi un tercio de las exportaciones de la CAN a los signatarios del ATIT se dirigieron al Brasil en 2019, el equivalente a 4.500 millones de dólares. A pesar de ello, el papel de las exportaciones de la CAN en el valor total importado por Brasil reflejó sólo el 2% en 2019. Específicamente por carretera, el comercio multilateral entre los Estados Parte de la CAN y Brasil alcanzó unos 53,38 millones de dólares ¹² en 2019, sólo el 1,2% del valor total exportado al Brasil en 2019 por el bloque por todos los medios. Este resultado puede explicarse por diferentes factores, como: los altos costos logísticos y la baja capacidad de transporte de cargas presentes en la infraestructura vial modal que une a los países andinos y al Brasil en comparación con el transporte acuático; la naturaleza de los productos exportados por la CAN a Brasil, que son principalmente productos primarios; y la falta de acuerdos sobre el transporte terrestre internacional entre Brasil y algunos Países Partes del bloque – como Ecuador y Colombia –, que podrían facilitar el proceso de tránsito de las mercancías hacia el territorio brasileño. A continuación, se mencionan los principales productos exportados por la CAN por carretera al Brasil:

- » Ácido bórico natural: alrededor del 23,6% del valor total exportado, equivalente a 53.000 toneladas.
- **»** Urea: alrededor del 17,6% del valor total exportado, equivalente a 37 mil toneladas.
- » Desechos y residuos de aluminio: alrededor del 8,4% del valor total exportado, equivalente a 3 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

Según el SICOEX, en la serie histórica de 2010 a 2019¹³, el volumen total de las exportaciones de la CAN a los países que ratificaron el ATIT alcanzó los 156.290 millones de dólares, con el vértice en 2013, exportando alrededor de 20.880 millones de dólares. Sin embargo, las exportaciones al ATIT mostraron una tasa de crecimiento negativo promedio del 2,2% anual (CAN, [2020], 2020b). El Gráfico 7 presenta la evolución de las exportaciones de la CAN a los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019.

¹² Cabe señalar que el 90,6% del valor exportado al Brasil procede de Bolivia, factor que demuestra en parte la importancia del Acuerdo para el tránsito internacional de mercancías.

¹³ En ese periodo, el total de las exportaciones de la CAN al mundo ascendió a unos 1,16 billones de dólares (FOB), con una tasa de crecimiento media del 1,9%. Por otra parte, las exportaciones intracomunitarias alcanzaron aproximadamente 86.490 millones de dólares con una tasa de crecimiento media del 0,7% (CAN, [2020], 2020b).

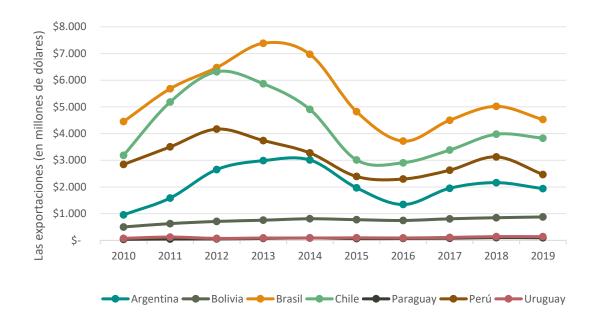


Gráfico 7 – Evolución de las exportaciones de la CAN a los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (FOB)

Fuente: CAN ([2020]). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Corroborando el Gráfico 7, los elementos presentes en el mismo muestran que entre 2010 y 2019, más del 61% del total de las exportaciones de los Estados Parte de la CAN se dirigieron a Brasil y Chile, hecho que está en consonancia con la representación comercial y económica de ambos países en América del Sur. En relación a Chile, la CAN exportó 3.820 millones de dólares en 2019, con una participación del 58% del total exportado, unos 2.130 millones de dólares (CAN, [2020]; CHILE, [2020]a). No obstante, en comparación con 2012, el valor total exportado a Chile se redujo en un 39% aproximadamente.

En relación al volumen total exportado entre 2010 y 2019, la Comunidad Andina exportó alrededor de 2.280 millones de toneladas, con una tasa media de crecimiento del 2,1% anual. Sólo en 2019, la CAN exportó aproximadamente 228 millones de toneladas, ya que, de ese total, el 19,7% — unos 45 millones de toneladas — se dirigieron a los países signatarios del ATIT. El Gráfico 8 muestra la evolución del volumen exportado por la CAN a los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019.

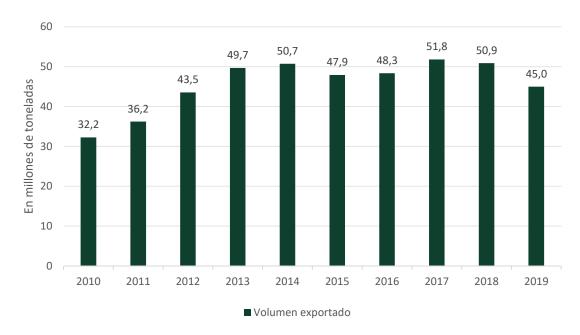


Gráfico 8 – Evolución del volumen exportado de la CAN a los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019, en millones de toneladas

Fuente: CAN ([2020]). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 8 muestra que durante el periodo analizado – de 2010 a 2019 – el volumen exportado a los países signatarios del ATIT alcanzó alrededor de 456,4 millones de toneladas, lo que equivale al 20% del volumen total exportado en todo el mundo por la CAN. Aunque el año pasado mostró una variación negativa del 11,6%, la tasa de crecimiento promedio entre 2010 y 2019 fue del 3,8% anual.

Según la base de datos SICEXT de ALADI, en lo que respecta a los signatarios del ATIT, las exportaciones en 2019 alcanzaron alrededor de 429.700 millones de dólares, una reducción del 4% en comparación con el año anterior. En 2019, Brasil se calificó como el principal exportador entre los países que ratificaron el acuerdo, representando el 52% del total, lo que equivale a 225.380 millones de dólares en exportaciones. En relación a las exportaciones a los Estados Parte de la CAN, todavía en 2019, la cifra abarcaba el 4,1% del total de las exportaciones del año, unos 17.800 millones de dólares, lo que supone una expansión del 1,9% en comparación con 2018 (ALADI, 2020b). La información del Gráfico 9 muestra la participación relativa de los Estados Parte de la CAN en las exportaciones de los países signatarios del ATIT.



Gráfico 9 – Participación relativa de los Estados Parte de la CAN en las exportaciones de ATIT en 2019

Fuente: ALADI (2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 9 muestra que casi el 68% de las exportaciones de los países signatarios del ATIT a la CAN son de Perú y Colombia. Este resultado puede se explicar en parte por el hecho de que ambos países representan alrededor del 79% del PIB agregado del bloque de integración andino, lo que los más poderosos económicamente y, por consiguiente, comercialmente. En este contexto, cabe destacar los siguientes productos exportados por los signatarios del ATIT a los países de la CAN:

- **»** Vehículos de motor, sus partes y accesorios alrededor del 13,5% del valor total exportado, equivalente a 254 mil toneladas.
- » Cereales alrededor del 8% del valor total exportado, equivalente a 6,06 millones de toneladas.
- » Reactores nucleares, calderas y otras maquinarias alrededor del 7% del valor total exportado, equivalente a 147 mil toneladas (ALADI, 2020b; CAN, [2020]).

Según el SICOEX, entre 2010 y 2019, el valor acumulado de las exportaciones de los signatarios del ATIT dirigidas a los Estados Parte de la CAN alcanzó el nivel de 175.730 millones de dólares; sin embargo, la tasa media de crecimiento tuvo índices negativos, de alrededor del 1,1% anual (ALADI, 2020b). El propósito del Gráfico 10, en esta perspectiva, es mostrar la evolución de las exportaciones de los signatarios del ATIT a los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019.

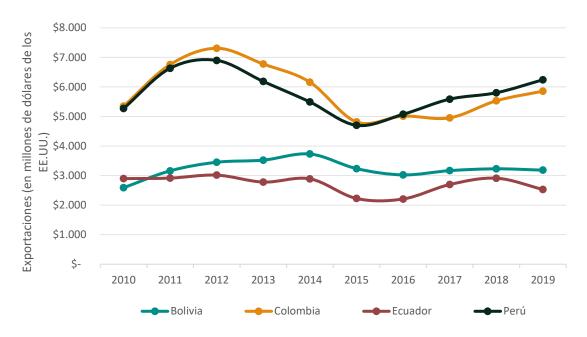


Gráfico 10 – Evolución de las exportaciones de los signatarios del ATIT a los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (FOB)

Fuente: ALADI (2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 10 muestra una línea histórica, señalando que, en promedio, el 66% de las exportaciones de los signatarios del ATIT a los Estados Parte de la CAN se destinaron a Colombia y Perú. En 2012 — año en que las exportaciones alcanzaron su máximo en la serie histórica — Colombia logró su mayor participación relativa en el valor de las exportaciones, en torno al 35,5%, es decir, 7.300 millones de dólares; Perú, por su parte, logró su mayor participación en la serie histórica en 2019, en torno al 35%, es decir, 6.240 millones de dólares.

Los elementos que aparecen en el Gráfico 10, así como los presentes en el Gráfico 7, muestran que desde 2013 hasta mediados de 2016 varios países sudamericanos mostraron una reducción del valor total comercializado con sus pares sudamericanos, fenómeno que puede explicarse en parte por el efecto indirecto causado por las commodities, la base de exportación de varios países sudamericanos. El principal factor de este efecto fue la reducción de los precios de los principales productos primarios exportados, como los productos energéticos – petróleo y sus derivados –, y los metales utilizados en la industria pesada, como el hierro y el cobre. La caída de los precios de las commodities y, por consiguiente, del valor total exportado por los países de América del Sur fue resultado de la disminución de la demanda mundial de esos productos, principalmente por parte de China, causada por la reducción de su crecimiento en comparación con el último decenio. Este resultado – como se muestra en el Gráfico 7 y el en Gráfico 10 –, así como otros factores internos, redujo la capacidad de los países sudamericanos para sostener sus niveles de importación anteriores a la crisis, especialmente con los demás países sudamericanos, ya que, en conjunto, varios países se vieron afectados por el impacto de la crisis de las commodities (THE WORLD BANK, c2020c; JUSTO, 2013).

En relación a las exportaciones de los países signatarios del ATIT al Brasil en el periodo comprendido entre 2010 y 2019, el volumen total exportado fue de 263,9 millones de toneladas (COMEX STAT, 2020). El Gráfico 11 muestra la evolución del volumen exportado por los signatarios del ATIT al Brasil entre 2010 y 2019.

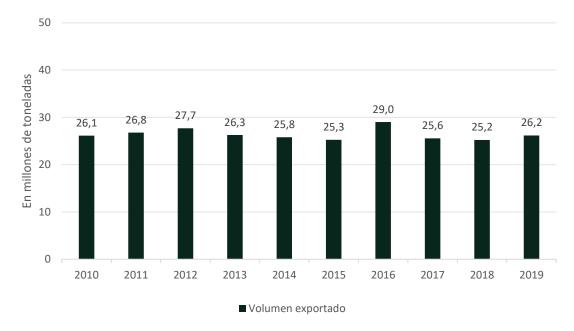


Gráfico 11 – Evolución del volumen exportado por los signatarios del ATIT a Brasil entre 2010 y 2019 – en millones de toneladas

Fuente: Comex Stat (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 11 muestra una tendencia a la estabilidad del volumen de las exportaciones al Brasil, con una variación positiva del 0,1% entre 2010 y 2019. A pesar de ello, la tasa media de crecimiento fue negativa del 0,3% anual. Esta estabilidad en la serie histórica se debe a que más de la mitad del volumen exportado por los signatarios del ATIT a Brasil, en el periodo analizado, se concentró en productos esenciales, destacando los siguientes:

- **»** Gas natural 28,6% del volumen exportado entre 2010 y 2019, equivalente a 75,4 millones de toneladas.
- » Otros trigos y mezcla de trigo con centeno, excepto para la siembra participación del 15,4% en el volumen exportado entre 2010 y 2019, equivalente a 40,5 millones de toneladas.
- » Maíz en grano, excepto para la siembra 4% del volumen exportado entre 2010 y 2019, equivalente a 10,5 millones de toneladas (COMEX STAT, 2020).

En relación al comercio interno entre Brasil y los demás países signatarios del ATIT por carretera en 2019, el total exportado alcanzó los 7.700 millones de dólares ¹⁴, lo que equivale al 40% de las exportaciones, por todos los medios, destinadas a Brasil por estos países. Entre las diversas razones que explican la ocurrencia de este fenómeno, se destaca la importancia del modo de transporte por carretera en las transacciones comerciales con los países más cercanos, como los del Cono Sur, así como el papel del acuerdo en el desarrollo del comercio terrestre entre sus signatarios mediante la armonización de la legislación relativa al transporte terrestre. Entre los productos más exportados al Brasil por carretera desde los otros signatarios del ATIT en 2019, se encuentran:

_

¹⁴ Entre los signatarios del ATIT, cabe destacar el predominio de la participación de Argentina en las exportaciones por vía terrestre hacia Brasil en 2019, alcanzando el equivalente al 60,1% del valor total exportado, unos 4.600 de dólares.

- **»** Vehículos de motor diesel para carga alrededor del 10,7% del valor total exportado, equivalente a 66 mil toneladas.
- » Salmón fresco o refrigerado alrededor del 6,8% del valor total exportado, equivalente a 86 mil toneladas.
- » Automóviles con motor de explosión para pasajeros alrededor del 3,7%, equivalente a 18 mil toneladas (ALADI, 2020b; COMEX STAT, 2020).

A través de la lista presentada anteriormente, es posible notar que la pauta de exportación está bastante diversificada, ya que el producto que concentra la mayor parte del valor exportado corresponde sólo al 10,7% del total; además, son encontrados 2.306 productos diferentes.

2.4.2. Importaciones

Según datos proporcionados por SICEXT, los Estados Parte de la CAN importaron alrededor de 131.570 millones de dólares en 2019, lo que supone un crecimiento del 1,2% en comparación con 2018. Las importaciones intracomunitarias dentro de la CAN alcanzaron los 8.740 millones de dólares, aproximadamente el 6,6% del total de las importaciones en 2019. En cuanto a las transacciones con los países signatarios del ATIT, el valor total importado correspondió a alrededor del 14% en 2019 (CAN, [2020], 2020b). Los datos del Gráfico 12 muestran la participación relativa de cada país en el origen de las importaciones de la CAN en 2019.

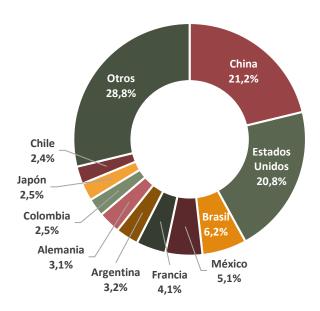


Gráfico 12 – Participación relativa de cada país en el origen de las importaciones de la CAN en 2019

Fuente: CAN (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 12 muestra que más del 40% de las importaciones de los Estados Parte de la CAN proceden de China y los Estados Unidos, lo que corresponde a 55.310 millones de dólares. En relación a América del Sur, entre los países signatarios del ATIT, Brasil se posiciona como la principal fuente de importaciones de la CAN, con una participación relativa del 6,2% – unos 8.140 millones de dólares. A continuación, se destacan los principales productos importados de Brasil por la CAN:

- » Automóviles, sus partes y accesorios alrededor del 20,6% del valor total importado, equivalente a 187 mil toneladas.
- **»** Reactores nucleares, calderas y otras maquinarias: alrededor del 11,8% del valor total importado, equivalente a 116 mil toneladas.
- » Hierro fundido y acero— alrededor del 10,4% del valor total importado, equivalente a 1,43 millones de toneladas (CAN, [2020]).

Además, complementando los datos contenidos en el SICEXT, la información disponible en el Comex Stat muestra que las importaciones de Brasil por vía modal, destinadas a los Estados Parte de la CAN, alcanzaron los 1.470 millones de dólares, lo que equivale a casi el 20% del valor total importado en 2019. Cabe señalar que alrededor del 78% y el 19% del valor importado de Brasil se dirigió a Bolivia y Perú, respectivamente – países que también han ratificado el ATIT –, ya que las importaciones directas de Ecuador y Colombia son imposibles debido a la falta de un acuerdo internacional sobre transporte terrestre entre Brasil y esos países. En este caso, el arancel de importación también está bastante diversificado, destacando los siguientes productos entre los que los Estados Parte de la CAN importan de Brasil por carretera:

- **»** Chasis con motor diesel para el transporte de carga alrededor del 5,6% del valor total importado, equivalente a 9 mil toneladas.
- **»** Vehículos de motor para el transporte de diez o más personas alrededor del 5,1% del valor total importado, equivalente a 6,2 mil toneladas.
- **»** Otras preparaciones para hacer bebidas alrededor del 5% del valor total importado, equivalente a 2,9 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

En relación a las importaciones agregadas entre 2010 y 2019, los países que integran la CAN importaron de los países signatarios del ATIT unos 183.580 millones de dólares ¹⁶, mostrando una tasa de crecimiento negativo promedio del 0,7% anual (CAN, [2020]). El Gráfico 13 muestra la evolución de las importaciones de los países que forman parte de la CAN de 2010 a 2019.

¹⁵ La expresiva participación de Bolivia en las importaciones de Brasil por vía modal puede entenderse parcialmente debido a la presencia de varias carreteras que conectan los centros productivos brasileños con Bolivia.

¹⁶ Debido a las diferentes bases de datos utilizadas, había diferencias entre los valores importados en la CAN por los signatarios del ATIT y los valores exportados por los signatarios del ATIT a la CAN. Estas diferencias son un reflejo de los factores que afectan a las metodologías de cada base de datos, como las variaciones de los tipos de cambio.

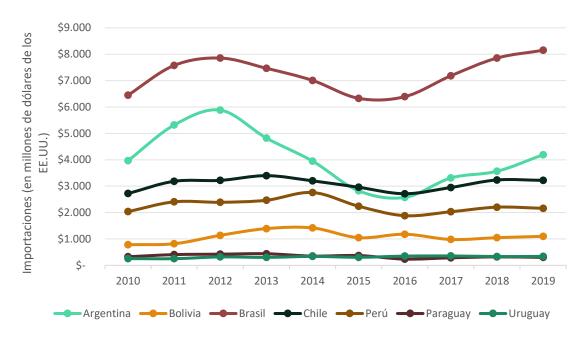


Gráfico 13 – Evolución de las importaciones de la CAN de los países signatarios del ATIT entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (CIF)

Fuente: CAN ([2020]). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 13 muestra que, durante el periodo que se examina, las importaciones de la CAN procedentes de los signatarios del ATIT se dirigieron principalmente a Brasil y Argentina, con una participación media del 61%. En relación a Brasil, la mayor parte de la serie analizada fue en 2018 con el 42,3% del total importado por la CAN – unos 7.850 millones de dólares –, a pesar de ello, el mayor valor absoluto importado de Brasil fue en 2019 con unos 8.140 millones de dólares. Por el contrario, entre 2010 y 2019, Argentina tuvo la mayor participación relativa; el mayor valor absoluto se produjo en 2012, con alrededor del 27,7% y 5.880 millones de dólares, respectivamente.

El volumen importado por los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019 fue de 862 millones de toneladas, con una tasa media de crecimiento del 4,6% anual. Concretamente, en lo que respecta al volumen importado por los signatarios del ATIT, la marca alcanzó los 174 millones de toneladas, lo que supone una participación media del 20,7% en el periodo. El Gráfico 14 muestra la evolución del volumen importado por la CAN de los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019.

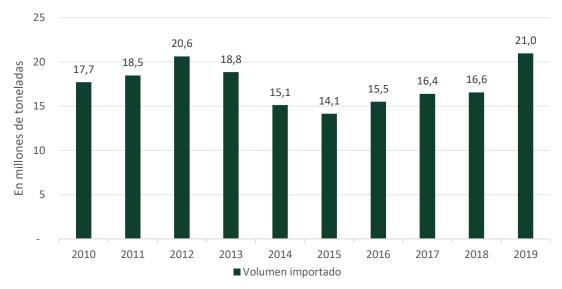


Gráfico 14 – Evolución del volumen importado por la CAN de los signatarios del ATIT entre 2010 y 2019 – en millones de toneladas

Fuente: CAN ([2020]). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 14 muestra que la tasa media de crecimiento del volumen importado por la CAN de los signatarios del ATIT tuvo tasas negativas entre 2010 y 2019, del 0,6% anual, debido a la reducción observada entre 2013 y 2016, del 17,7%. Por otra parte, si se analiza el periodo comprendido entre 2016 y 2019, la tasa media de crecimiento fue del 9,5% anual, lo que representa una recuperación con respecto a los niveles anteriores.

De acuerdo con el SICOEX de ALADI, los países que integran el ATIT importaron alrededor de 363.900 millones de dólares en 2019, una variación negativa del 8% en comparación con el año anterior; si se compara con 2010, el valor importado en 2019 creció un 2,4% (8.630 millones de dólares). La tasa media de crecimiento en el periodo fue negativa, 1,9% por año. El Gráfico 15 muestra la participación relativa de cada país en el origen de las importaciones de los signatarios del ATIT.

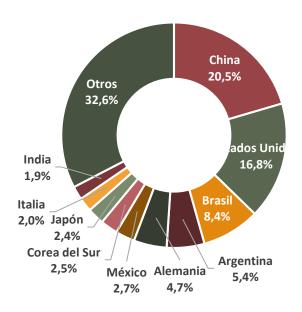


Gráfico 15 – Participación relativa de cada país en el origen de las importaciones de los signatarios del ATIT en 2019

Fuente: ALADI (2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Al igual que los Estados Parte de la CAN, China y los Estados Unidos predominan como principales fuentes de importación para los signatarios del ATIT en 2019, alcanzando una participación conjunta de alrededor del 37%, equivalente a 135.600 millones de dólares. Además, los elementos proporcionados por el Gráfico 15 destacan la participación de Brasil y Argentina como principales exportadores a los demás signatarios del ATIT, con valores de exportación de 30.400 millones y 19.600 millones de dólares, respectivamente. Este resultado puede entenderse debido a la importancia económica y comercial de ambos países en América del Sur. Así, en relación a las importaciones de los signatarios del ATIT procedentes del mercado brasileño, se destacan los siguientes productos, dentro de una agenda muy diversificada:

- » Petróleo crudo alrededor del 8,2% del valor total importado, equivalente a 4,6 millones de toneladas.
- » Automóviles con motor de explosión, hasta seis pasajeros alrededor del 5,9% del valor total importado, equivalente a 145 mil toneladas.
- **»** Carne vacuna deshuesada, fresca o refrigerada alrededor del 1,9% del valor total importado, equivalente a 110 mil toneladas (ALADI, 2020b; COMEX STAT, 2020).

En relación al comercio realizado a través del modal carretero con Brasil, los signatarios del ATIT importaron, en 2019, según datos de Comex Stat, unos 11.800 millones de dólares. De esa cantidad, alrededor del 40% era para Argentina, el 20% para Paraguay y el 17% para Chile. La gama de productos importados de Brasil por los demás signatarios del ATIT por carretera también fue bastante diversificada, y los principales productos se enumeran a continuación:

- » Carne vacuna deshuesada, fresca o refrigerada 3,7% del valor total importado, equivalente a 109 mil toneladas.
- » Coches con motor de explosión, hasta seis personas − 3,2% del valor total importado, equivalente a 43 mil toneladas.
- ➤ Tracto-camiones para semirremolques 2,3% del valor total importado, equivalente a 27 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

Según el SICOEX, entre 2010 y 2019 se importaron aproximadamente 167.600 millones de dólares de la CAN por parte de los países que firmaron el ATIT, con el mayor valor añadido de 22.400 millones de dólares en la serie histórica. El Gráfico 16 muestra la evolución de las importaciones de los signatarios del ATIT originarios de los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019.

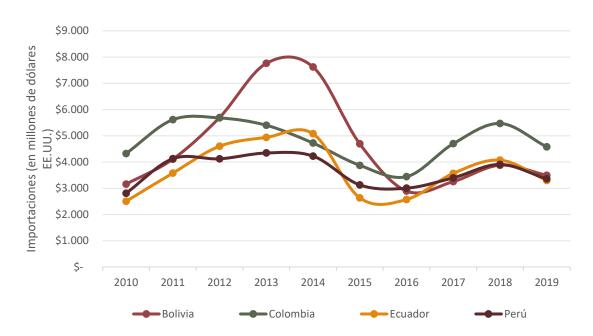


Gráfico 16 – Evolución de las importaciones de los signatarios del ATIT de los Estados Parte de la CAN entre 2010 y 2019 – en millones de dólares (FOB)

Fuente: ALADI (2020b). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 16 muestra que, en lo que respecta a las importaciones procedentes de los Estados Parte de la CAN, hubo una variación positiva del 15% en el valor importado entre 2010 y 2019. También cabe destacar la participación relativa de Bolivia como exportador del 35,2% del total asignado a los signatarios del ATIT en 2014, equivalente a 7.610 millones de dólares ¹⁷. No obstante, como se muestra en los gráficos anteriores, los efectos resultantes del entorno económico entre 2013 y 2016 afectaron al nivel de las importaciones de los signatarios del ATIT. Las mayores variaciones negativas en el valor importado de los Estados Parte de la CAN fueron, por consiguiente, causadas por Argentina – con un 55%, seguida de Chile y Brasil, ambos con variaciones negativas cercanas al 50%.

Según los datos de Comex Stat, el volumen importado por los signatarios del ATIT de Brasil alcanzó los 245 millones de toneladas durante 2010 a 2019, lo que supone una tasa de crecimiento del 1,3% anual. El Gráfico 17 muestra la evolución del volumen importado por los signatarios del ATIT de Brasil entre 2010 y 2019.

¹⁷ De este total, Brasil importó alrededor de 4.010 millones de dólares, proporcionales a la participación relativa del 53%. En relación a las mercancías importadas, más del 95% del valor importado era gas natural.

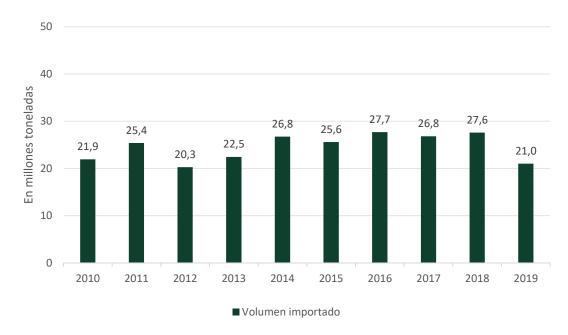


Gráfico 17 – Evolución del volumen importado por los signatarios del ATIT de Brasil entre 2010 y 2019 – en millones de toneladas

Fuente: Comex Stat (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Aun así, a pesar de que la serie analizada presentó una tasa de crecimiento anual promedio positiva, el Gráfico 17 muestra que, comparando el año 2010 con el 2019, hubo una variación negativa del 4% en el volumen importado por los signatarios del ATIT de Brasil, lo que corresponde a una diferencia de aproximadamente 890 mil toneladas. En cuanto a los productos de mayor volumen importados de Brasil por los signatarios del ATIT en 2019, destacan los minerales, como

- » Minerales y concentrados de hierro 23% del volumen total importado, equivalente a 4,8 millones de toneladas.
- » Petróleo bruto -22% del volumen total importado, equivalente a 4,6 millones de toneladas.
- » Alúmina calcinada alrededor del 2% del volumen total importado, equivalente a 390 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

En lo que respecta únicamente al modal de carretera, el volumen total está bien distribuido entre las mercancías, pero cabe destacar los volúmenes importados de los siguientes productos por los signatarios del ATIT, con origen en Brasil en 2019:

- » Baldosas y tablas (losas), para pavimentar o revestir − 3,5% del volumen importado por el modal, equivalente a 195 mil toneladas.
- » Dolomita no calcinada ni sinterizada, llamada cruda 3,2% del volumen importado por medios terretres, equivalente a 180 mil toneladas.
- » Cemento Portland, común 2,9% del volumen total importado, equivalente a 162 mil toneladas (COMEX STAT, 2020).

2.5. RED VIAL EN EL ATIT Y EN LA CAN

Según la información contenida en el primer volumen del estudio titulado Actualización del Informe de Armonización (del portugués – Atualização do Relatório de Harmonização: contextualização e metodologia), y sobre la base de los datos proporcionados por la Central Intelligence Agency (CIA), así como los proporcionados por los organismos vinculados a los Ministerios de Transporte de diversos países, las redes viales de los países que integran la CAN, y los países que han ratificado el ATIT, tienen diversas extensiones y estructuras. En total, los países que forman parte de la CAN tienen 481.000 km de red de carreteras, mientras que los países que han firmado el ATIT tienen 2,31 millones de km de estructura de carreteras (AAC, c2020; CHILE, [2020]b, 2017; PARAGUAY, c2014; PERÚ, 2012; INE, 2019; CIA, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h; ANTT, 2020a, 2020b, 2017; CNT, 2020).

1.100 Km Nicaragua 550 Costa Rica Panama Venezuela Guayana Guyana Francesa Surinam Islas Galápagos Brasil Pacifico Convenciones cartográficas Capital nacional Cuerpo de agua Comunidad Andina Límite internacional Malla vial Ruta primaria Paraguay Ruta complementaria

La Figura 2 muestra la distribución de la red de carreteras entre los países de la CAN.

Figura 2 – Distribución de la red de carreteras en el CAN Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La Figura 2 también muestra que la red de carreteras se encuentra predominantemente en el oeste del territorio de la Comunidad Andina, principalmente en las regiones costeras y bajo la Cordillera de los Andes. Esta estructura se debe a la existencia de centros urbanos poblados asentados a gran altitud, donde el modo de transporte por carretera se interconecta con los puertos para los flujos de entrada y salida de mercancías, además de contribuir al transporte de pasajeros entre las distintas regiones.

Por otra parte, la Figura 3 ofrece una visión general de la distribución de la red de carreteras entre los países signatarios del ATIT.



Figura 3 – Distribución de la red de carreteras entre los signatarios del ATIT

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

64

La Figura 3 también destaca la relevancia de los signatarios del ATIT en la extensión de la red vial entre los territorios de América del Sur, dado que alrededor del 87% de la red vial presente en la región está integrada por los países que ratificaron el ATIT.

Como ya se ha mencionado, en relación a los miembros de la CAN, la red vial total es de unos 481 mil km, de los cuales el 43% y el 29% están dentro de la estructura vial colombiana y peruana, respectivamente. Entre los países que han ratificado el ATIT, de los 2,31 millones de kilómetros de carreteras, Brasil es el que tiene la mayor participación relativa, con el 68% del total, seguido de Argentina, con el 12%. La Tabla 5 presenta la superficie total y la red de carreteras por país.

Defe	Superficie total		red víal	
País	(km²)	Longitud total (km)	Vía primaria (%)	Ruta adicional (%)
Argentina	2.780.400	281.290	14,3	85,7
Bolivia	1.098.581	90.568	11,8	88,2
Brasil	8.515.767	1.562.456 ¹⁸	4,8	95,2
Chile	756.102	85.646	13,3	86,7
Colombia	1.141.748	206.627	9,3	90,7
Ecuador	283.561	43.502	12,9	87,1
Paraguay	406.752	75.120	4,8	95,2
Perú	1.285.216	140.672	17,5	82,5
Uruguay	176.215	77.732	11,2	88,8

Tabla 5 – Área total y red vial por País-Parte de la CAN y el ATIT

Fuente: AAC (c 2020), Chile ([2020]b, 2017), Paraguay (c2014), Perú (2012), INE (2019), CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h), IBGE (c2020b), ANTT (2020a, 2020b, 2017) y CNT (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La Tabla 5 también muestra que en la CAN, la ruta principal – refiriéndose a las grandes carreteras que cortan los países que conectan los principales centros urbanos y productivos, y que concentran un alto tráfico de vehículos – corresponde, en promedio, a alrededor del 12,5% del total de la red de carreteras, lo que equivale a 60 mil km de longitud. Entre los países que ratificaron el ATIT, las carreteras primarias representaron, en promedio, el 7,5% de la estructura vial, alrededor de 174,5 mil km de longitud. En relación a las rutas complementarias ¹⁹, llama la atención el predominio de este tipo de autopistas en ambos bloques, cuya función principal es ayudar a interconectar las ciudades con las rutas primarias y, por consiguiente, facilitar el movimiento de bienes y personas a las principales carreteras del país. También se puede destacar, en este campo, el predominio de rutas complementarias en distancias cortas – como entre ciudades cercanas – y dentro de los centros urbanos.

En relación a la densidad de la red de carreteras, los Estados Parte de la CAN tienen, en promedio, 132 m/km²; en cambio, los países que son signatarios del ATIT tienen aproximadamente 174 m/km² en promedio. En forma desagregada, se destaca el resultado obtenido por Uruguay, país con la mayor densidad de la red vial, con 441 m/km²; Bolivia presentó la menor densidad de la red vial, unos 82 m/km² (AAC, 2020; CHILE, [2020]b; 2017;

_

¹⁸ Extensión de la red de carreteras brasileñas compuesta por la red federal; carreteras estatales, estatales y municipales transitorias. Además, la red prevista no se incluyó en la extensión total (CNT, 2020).

¹⁹ La ruta complementaria está formada por todas las rutas de conexión que no entran dentro de la ruta primaria, como la ruta secundaria y la ruta terciaria.

PARAGUAY, c2014; PERÚ, 2012; INE, 2019; CIA, 2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g; IBGE, c2020b; ANTT, 2020a, 2020b, 2017; CNT, 2020. El Gráfico 18 presenta en forma agregada la extensión y densidad de la red de carreteras de los signatarios de la CAN y el ATIT.

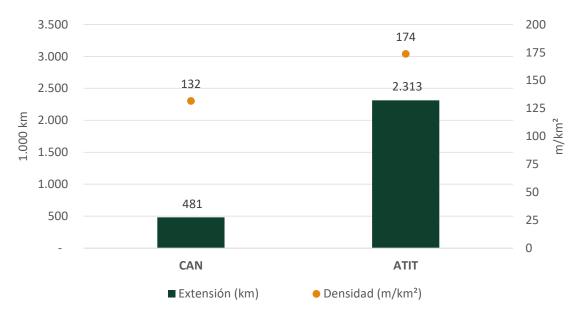


Gráfico 18- Extensión y densidad de la red de carreteras de los signatarios de la CAN y el ATIT
Fuente: AAC (2020), Chile ([2020]b, 2017), Paraguay (c2014), Perú (2012), INE (2019), CIA (2020a, 2020b, 2020c, 2020d, 2020f, 2020g, 2020h), IBGE (c2020b), ANTT (2020a, 2020b, 2017) y CNT (2020). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Sobre la calidad de la estructura vial presente en los Estados Parte de la CAN, con la excepción de Colombia²⁰, están pavimentados unos 36.000 km de carretera, distribuidos en los territorios de Bolivia, Ecuador y Perú, siendo este último el que tiene la mayor participación relativa entre los tres estados, con cerca del 51% de la red pavimentada. En lo que se refiere a la red de carreteras sin asfaltar, la longitud total de esta red es de 238.000 km (excepto en Colombia), ya que aproximadamente 121.000 km están en territorio peruano. En lo que respecta a los países signatarios del ATIT, por el contrario, la red pavimentada se extiende por 396 mil km (17,1% del total de la red de carreteras), destacándose que el 53,8% y el 29,6% se encuentran en los territorios brasileño y argentino²¹, respectivamente. La red sin pavimentar es de 1,91 millones de km (alrededor del 82,8% del total), ya que el 70% se encuentra en Brasil.

2.5.1. Transporte internacional de mercancías por carretera

Según los datos del informe de la *CAN en Cifras* (CAN, 2019a), el movimiento de carga internacional por carretera²² en los Estados Parte de la CAN alcanzó unos 14,9²³ millones de

²⁰ No se encontraron datos sobre la extensión de la red de carreteras pavimentadas y no pavimentadas de Colombia.

²¹ Argentina tiene el 41,8% del total de su red de carreteras pavimentadas, lo que equivale a 117.000 km de 281.000 km, el mejor resultado entre los signatarios del ATIT y los Estados Parte de la CAN.

²² El movimiento de carga internacional por carretera corresponde a la entrada y salida de mercancías por las aduanas de las fronteras de los Estados Parte de la CAN.

²³ Como medida de comparación, el tráfico portuario en la CAN alcanzó los 348,27 millones de toneladas en 2018, una variación positiva del 1,3% en comparación con 2017.

toneladas en 2018, lo que representa un aumento del 6,9% con respecto al año anterior. La Tabla 6 muestra el movimiento de carga internacional por carreteras en la CAN en 2018 y 2017.

País	Volumen en 2018	Porcentaje relativo (%)	Volumen en 2017	Porcentaje relativo (%)	Variación anual (%)
Bolivia	7,36	49,4	7,29	52,3	1,0
Colombia	4,55	30,6	3,92	28,2	16,1
Ecuador	1,61	10,8	1,45	10,4	10,5
Perú	1,37	9,2	1,26	9,1	8,6
Comunidad Andina	14,90	100	13,94	100	6,9

Tabla 6 – Movimiento de carga internacional por carretera en los Estados Parte de la CAN – en millones de toneladas Fuente: CAN (2019h). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La Tabla 6 muestra que Bolivia y Colombia representan el 80% del tráfico internacional de mercancías por carretera en la CAN en 2018. Aun así, se destaca el crecimiento positivo de Colombia y Ecuador con respecto a 2017, con una variación positiva del 16,1% y el 10,5%, respectivamente.

El informe de *CAN en Cifras* (CAN, 2019a) también informa de que alrededor del 52% del volumen de carga movida durante 2018 por carretera tuvo lugar dentro del propio bloque de integración regional, lo que equivale a 7,72 millones de toneladas. El movimiento fuera del bloque de integración regional, a su vez, alcanzó el nivel de 7,18 millones (48% del volumen total). La Tabla 7 muestra el movimiento de carga internacional dentro y fuera del bloque de integración regional, por modalidad de carretera en la CAN, a lo largo de 2018.

_	Intracomur	nitario	Extracomunitario		Volumen
Países	Volumen movimentado	Porcentaje relativo (%)	Volumen movimentado	Porcentaje relativo (%)	total
Bolivia	1,6	20,7	5,76	80,2	7,36
Colombia	3,26	42,3	1,29	17,9	4,55
Ecuador	1,61	20,9	_	_	1,61
Perú	1,24	16,1	0,13	1,9	1,37

Tabla 7 – Movimiento de carga internacional por carretera en la CAN en 2018 – en millones de toneladas Fuente: CAN (2019h). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La Tabla 7 muestra que el movimiento de carga dentro del bloque de integración regional, a través de las carreteras, en 2018 se concentró en Colombia y Ecuador, con la participación de ambos alcanzando el 63% — equivalente a 4,87 millones de toneladas. En cambio, Bolivia representó el 80% del volumen de carga manejado fuera del bloque de integración, aproximadamente 5,76 millones de toneladas. De este total, cerca de 1,02 millones de toneladas se movieron con Brasil, lo que corresponde al 18% del movimiento de carga extranjera por las carreteras bolivianas. A continuación, se representa el movimiento de los demás Estados Parte de la CAN con Brasil:

- **»** Colombia alrededor del 0,3% del movimiento de carga extracomunitario por carretera, equivalente a 3,72 mil toneladas.
- **»** Perú alrededor del 3,8% del movimiento de carga extracomunitario por carretera, equivalente a 5,06 mil toneladas.

» Ecuador no tenía movimiento de carga extracomunitario por carretera, su movimiento de carga por carretera sólo era intracomunitario (CAN, 2019e, 2019f, 2019g, 2019h, 2019i).

En relación a los signatarios del ATIT, no se encontró información sobre el movimiento de carga internacional por carretera de forma desglosada por países.

2.6. EMPRESAS HABILITADAS PARA EL TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL

El objetivo de esta sección es analizar brevemente el número de empresas habilitadas para realizar transporte terrestre internacional de cargas y pasajeros en los países que forman parte de la CAN y el ATIT, incluyendo Venezuela, en relación a Brasil. La encuesta de datos se realizó principalmente a través del portal de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) y de reuniones bilaterales celebradas entre representantes del gobierno brasileño y los demás países estudiados. En este contexto, cabe señalar que los datos relativos al número de empresas habilitadas entre todos los países que forman parte de la CAN y el ATIT, es decir, no sólo en relación a Brasil, no fueron posibles de presentar, dado que los organismos nacionales no disponen de esa información consolidada para su consulta y no la ponen a disposición en sus portales de información oficiales.

2.6.1. Transporte internacional de cargas terrestre

A respecto del Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), Brasil tiene 1.717 habilitaciones para empresas y cerca de 157 mil para vehículos con el fin de actuar en los países que integran el ATIT y la CAN. Por otro lado, 1.242 empresas extranjeras están habilitadas para operar en Brasil, con una flota combinada de 53 mil vehículos (ANTT, 2020o). A través de los elementos que ofrece la Tabla 7, el Gráfico 17 y el Gráfico 18, todos hechos a partir de la primera, es posible ver que Argentina es el país con mayor número de empresas habilitadas para operar en Brasil (435 empresas), cubriendo el 35% del total y contando también con la mayor flota de vehículos habilitados, de 16.172 unidades. Le siguen Bolivia (219 empresas), Chile (205 empresas), Paraguay (194 empresas), Uruguay (155 empresas) y Perú (34 empresas). Además, entre los países estudiados, Argentina (499), seguida de Uruguay (340) y Paraguay (319) recibió el mayor número de empresas de Brasil. A respecto del número de vehículos, los tres países con la mayor flota brasileña son: Argentina (43.787 vehículos), Uruguay (32.062 vehículos) y Chile (32.006 vehículos). El país con menor protagonismo en los datos recogidos, por otra parte, es Perú, que presenta sólo 34 empresas habilitadas para realizar el transporte de cargas al Brasil (flota de 1.933 vehículos) y recibe sólo 85 empresas brasileñas para esta misma operación (flota de 4.082). La Tabla 8 muestra las empresas habilitadas para realizar el transporte terrestre internacional de cargas con origen y destino al Brasil y su respectiva flota.

Habilitación de otros países para actuar en Brasil

Habilitación de Brasil para actuar en otros países ²⁴

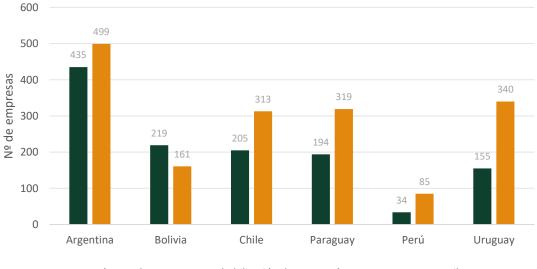
País	Nº. de empresas	Flota	Nº. de empresas	Flota
Argentina	435	16.172	499	43.787
Bolivia	219	7.718	161	14.466
Chile	205	6.189	313	32.006
Colombia	*	*	*	*
Ecuador	*	*	*	*
Paraguay	194	15.323	319	30.451
Perú	34	1.933	85	4.082
Uruguay	155	5.119	340	32.062
Total	1.242	52.454	1.717	156.854

^{*} No hay empresas autorizadas de Colombia y Ecuador debido a la falta de acuerdos de transporte terrestre entre Brasil y estos países.

Tabla 8 – Empresas habilitadas para el transporte terrestre internacional de cargas desde y hacia Brasil y su respectiva flota

Fuente: ANTT (2020o). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

A partir de los datos presentados en el ámbito de la Tabla 8, se elaboró el Gráfico 19, que se refiere al número de empresas habilitadas para transportar carga internacional por país, y el Gráfico 20, que se refiere al número de vehículos habilitados por país para transportar cargas internacionales.



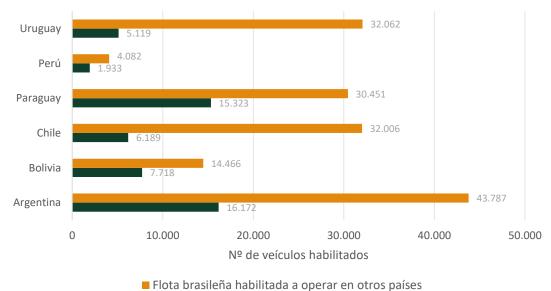
■ Número de empresas con habilitación de otros países para operar en Brasil

■ Número de empresas con habilitación de Brasil para operar en otros países

Gráfico 19 – Número de empresas autorizadas para el transporte internacional de cargas por país
Fuente: ANTT (2020o). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

²⁴ Cabe señalar que la misma empresa y el mismo vehículo brasileño pueden estar habilitados para el transporte de cargas por carretera en más de un país. Así, el número de empresas y de la flota brasileña habilitada para actuar en el transporte de cargas en otros países, absteniéndose de la duplicidad, es de 779 empresas con una flota de 77.875 vehículos.

ARMONIZACIÓN LEGISLATIVA ENTRE EL ATIT Y LAS NORMAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE LA CAN



■ Flota extranjera habilitada a operar en Brasil

Gráfico 20 – Número de vehículos autorizados para el transporte internacional de cargas por país
Fuente: ANTT (2020o). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Por lo tanto, los países con mayor protagonismo en el transporte terrestre internacional de cargas hacia o desde Brasil, en términos de empresas habilitadas y flota de vehículos, son Argentina, Paraguay, Chile y Uruguay, ya que Bolivia y Perú tienen números menores. En este contexto, es importante señalar que no hay empresas habilitadas de Colombia y Ecuador debido a la inexistencia de acuerdos de transporte terrestre entre Brasil y esos países.

2.6.2. Transporte terrestre internacional de pasajeros

En lo que respecta al transporte terrestre internacional de pasajeros, Brasil ha venido actualizando constantemente el número de empresas habilitadas para esta operación con origen y destino en los países que son objeto de análisis de esta investigación mediante reuniones bilaterales, puestas a disposición en el portal de la ANTT. Las reuniones más recientes que contienen información sobre ese número son:

- » XV Reunión Bilateral Brasil-Chile de Organismos Nacionales Competentes de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional - ATIT, los días 17 y 18 de octubre de 2019 (REUNIÓN BILATERAL BRASIL-CHILE..., 2019).
- » XVI Reunión bilateral Brasil-Bolivia de los Organismos Nacionales Competentes de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional - ATIT, los días 11 y 12 de abril, 2019 (REUNIÓN BILATERAL BRASIL-BOLIVIA..., 2019).
- » XXXVII Reunión Bilateral Brasil-Paraguay de Organismos Nacionales Competentes de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional - ATIT, los días 4 y 5 de abril, 2019 (REUNIÓN BILATERAL BRASIL-PARAGUAY..., 2019).
- » XXIII Reunión Bilateral Uruguay-Brasil de los Organismos Nacionales Competentes de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional - ATIT, el 26 de septiembre, 2018 (URUGUAY-BRASIL..., 2018).

» XXIII Reunión Bilateral Argentina-Brasil de Organismos Nacionales Competentes de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Terrestre Internacional - ATIT, los días 14 y 15 de junio, 2018 (REUNIÓN BILATERAL ARGENTINA-BRASIL..., 2018).

Así, la Tabla 9 y el Gráfico 21, el último realizado a partir de la primera, muestran que los países con mayor número de empresas habilitadas para el transporte terrestre internacional de pasajeros a Brasil son Paraguay, con siete, y Argentina, con cinco. La mayoría de las empresas brasileñas habilitadas para esta operación tienen como destino estos mismos países, siendo seis las empresas que realizan el transporte a Argentina y cinco las que lo hacen a Paraguay. En cambio, los países con menos empresas son Chile y Perú, que tienen una empresa habilitada en cada uno de ellos para transportar al Brasil y reciben una empresa brasileña habilitada para operar en sus respectivos territorios. También se observa que el número total de empresas brasileñas habilitadas para transportar pasajeros en otros países (16) es inferior al número total de empresas extranjeras habilitadas para operar en el territorio brasileño (21). La Tabla 9 muestra las empresas habilitadas para el transporte terrestre internacional de pasajeros y de las líneas realizadas desde y hacia Brasil.

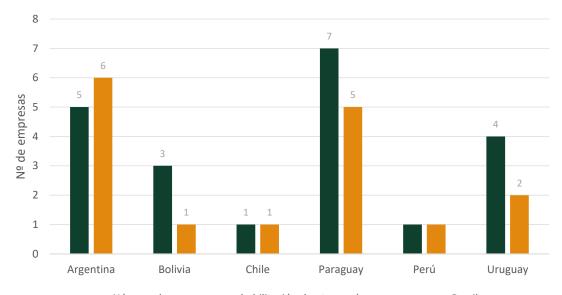
	Transport	e a Brasil	Transporte desde Brasil				
País	Nº de compañías habilitadas	Nº. de líneas	Nº de compañías habilitadas	Nº de líneas			
Argentina	5	17	6	14			
Bolivia	3	2	1	2			
Chile	1	1	1				
Colombia*	-	-	-	-			
Ecuador*	_	-	_	-			
Paraguay	7	12	5	19			
Perú	1-	1-	1-	1-			
Uruguay	4	2	2	11			
Total	21	35	16	48			

^(*) No hay empresas habilitadas de Colombia y Ecuador debido a la falta de acuerdos de transporte terrestre entre Brasil y estos países. (**) La empresa Expresso Internacional Ormeño ofrece una línea regular de transporte de pasajeros entre Brasil y Perú, que sale de Río de Janeiro (RJ) con paradas en São Paulo (SP), Río Branco (AC), Porto Velho (RO), Campo Grande (MS) y Cuiabá (MT).

Tabla 9 – Empresas habilitadas para el transporte terrestre internacional de pasajeros y líneas desde y hacia Brasil
Fuente: Reunión bilateral Argentina-Brasil... (2018), Reunión bilateral Uruguay-Brasil... (2018), Reunión bilateral
Brasil-Paraguay... (2019), Reunión bilateral Brasil-Bolivia... (2019), Reunión bilateral Brasil-Chile... (2019).

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

A través de los datos proporcionados por la Tabla 9, se desarrolló el Gráfico 21, referente al número de empresas habilitadas para transportar pasajeros internacionales hacia y desde Brasil por país.



Número de empresas con habilitación de otros países para operar en Brasil
 Número de empresas con habilitación de Brasil para operar en otros países

Gráfico 21 – Número de empresas habilitadas para transportar pasajeros internacionales hacia y desde Brasil por país Fuente: Reunión bilateral Argentina-Brasil... (2018), Reunión Bilateral Uruguay-Brasil... (2018), Reunión bilateral Brasil-Paraguay... (2019), Reunión bilateral Brasil-Bolivia... (2019), y Reunión Bilateral Brasil-Chile... (2019). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

El Gráfico 21, junto con la Tabla 9, muestra que los países que más se destacan en cuanto al número de líneas con origen o destino en Brasil son los mismos que presentan el mayor número de empresas habilitadas en el país: Argentina y Paraguay, que en conjunto concentran el 83% de las líneas con destino en Brasil y el 69% de las que tienen origen en territorio brasileño. En este último caso, Uruguay también se destaca, con 11 líneas. Además, también es posible observar que el número de líneas que se originan en Brasil es mayor que el número de líneas destinadas a ese territorio (48 líneas frente a 35). El Gráfico 22 presenta el número de líneas activas de transporte internacional de pasajeros con origen y destino en Brasil por país.

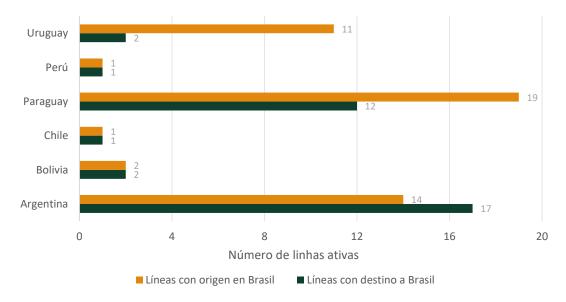


Gráfico 22 – Número de líneas activas de transporte internacional de pasajeros hacia y desde Brasil por país Fuente: Reunión bilateral Argentina-Brasil... (2018) , Reunión bilateral Uruguay-Brasil... (2018) , Reunión bilateral Brasil-Paraguay... (2019), Reunión bilateral Brasil-Bolivia... (2019) y Reunión Bilateral Brasil-Chile... (2019).

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Además, en la Reunión Bilateral realizada entre los Organismos Competentes de Aplicación del ATIT en los gobiernos de Brasil y Argentina, los días 21 y 22 de marzo, 2019, se presentó un sistema de mapeo georreferenciado de las líneas acordadas y de las empresas de transporte terrestre internacional de pasajeros, que aún está en construcción (REUNIÓN BILATERAL BRASIL Y ARGENTINA..., 20 19). Los datos cubiertos por este sistema se referirán a los siguientes países: Brasil, Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay y Venezuela. Cabe señalar que no hay empresas autorizadas en Colombia y Ecuador debido a la inexistencia de acuerdos de transporte terrestre entre Brasil y esos países. En relación a Perú, según el acta de la VIII Reunión Bilateral Brasil y Perú de los Organismos Competentes de Aplicación del ATIT (REUNIÓN BILATERAL BRASILEÑA Y PERÚ..., 2017), en el año 2017, la empresa Expresso Internacional Ormeño ofrece una línea regular de transporte de pasajeros entre los dos países, con salida en Río de Janeiro (RJ) y con destino a varias ciudades peruanas (como Lima y Cusco), pasando por São Paulo (SP), Río Branco (AC), Porto Velho (RO), Campo Grande (MS) y Cuiabá (MT).

Además, cabe señalar que en el estudio de los datos de esta sección sólo se tuvieron en cuenta las empresas que no tenían sus permisos vencidos o suspendidos y cuyas líneas estaban activas en la fecha en que se celebraron las reuniones bilaterales que sirvieron de base para este estudio.

Por último, al analizar los datos recogidos, se observa una discrepancia en el transporte de cargas por carretera, que se refiere a que el número de empresas extranjeras habilitadas para el transporte internacional en Brasil es casi un 40% mayor que el número de empresas brasileñas habilitadas en los demás países (absteniéndose de la duplicación). Esto puede explicarse por el hecho de que Brasil permite, además del arrendamiento, el *leasing* y los arrendamientos contractuales, a diferencia de los demás países estudiados, ampliar la posibilidad de formación de flotas para las empresas, que tienden a ser más grandes en relación a los demás países. En lo que respecta al transporte de pasajeros, se observa una situación más equilibrada entre el número de empresas extranjeras y brasileñas habilitadas, que suman 21 y 16 empresas, respectivamente.

3. METODOLOGÍA

La fase 4 de este proyecto – TED Nº 1/2019 – consiste en proponer formas de armonización entre el ATIT y las normas emitidas por la CAN, incluyendo un análisis comparativo de las cuestiones relacionadas con el transporte terrestre y la identificación de las que son divergentes en los dos organismos.

La metodología aplicada en el proceso de proponer formas de armonización se basa en técnicas de análisis de derecho comparado, que pueden definirse como "[...] un sistema de investigación mediante el cual el experto, tras examinar dos institutos, desciende a sus orígenes [...] para llegar finalmente a la verdad comprobada, es decir, la identidad existente entre uno y otro" (AMORIM, 2000, p. 10, nuestra traducción). Así pues, en palabras de Coelho (2004, p. 11, nuestra traducción), se trata de "[...] un proceso de búsqueda y hallazgo de puntos comunes o divergentes, entre diferentes sistemas jurídicos, para que el intérprete lo utilice como un recurso adicional para mejorar el trabajo hermenéutico".

La utilización de métodos de derecho comparado ha demostrado ser pertinente, dada la expansión de las relaciones comerciales y económicas entre los países, para permitir la comprensión de las opciones que tienen los legisladores nacionales de varios países, así como las diferencias entre ellos, proporcionando material para la preparación de propuestas de armonización legislativa entre los países, por ejemplo, en la esfera del transporte terrestre regional. Como afirma David (1953, p. 51, nuestra traducción): "Los negocios tienden a tornarse cada vez más internacionales". Se trata de un nuevo acontecimiento que requiere cada vez más el compromiso de los expertos jurídicos de los distintos sistemas y regímenes jurídicos. Por lo tanto, es posible reiterar las palabras de Miranda ([1987], p. 207, nuestra traducción) cuando apunta: "Las causas generales del desarrollo contemporáneo del derecho comparado están vinculadas, como es fácil de comprender, a dos órdenes de factores: el desarrollo de la propia Ciencia Jurídica y el aumento de las relaciones internacionales y la circulación de bienes y personas".

Por consiguiente, al utilizar el análisis de derecho comparado se persiguen dos objetivos distintos, presentados por Dantas (2000, p. 61 y 62, nuestra traducción):

En el caso de los primeros, que se denominan objetivos personales, el objetivo es una mayor satisfacción intelectual de quienes se sirven de los estudios de sistemas jurídicos extranjeros para comprobar cómo se tratan los hechos sociales, económicos y políticos por parte de otros pueblos. El objetivo, entonces, es meramente subjetivo, cultural [...]. El segundo grupo de propósitos puede denominarse profesional y está más relacionado con la Técnica y Política Jurídica o incluso con la Política Legislativa, ofreciendo los elementos necesarios para el análisis por parte de los operadores del Derecho, para una mejor comprensión de los institutos jurídicos -especialmente los que han sido acogidos por el sistema nacional- existentes en otras jurisdicciones, precisamente porque, nos guste o no, estamos asistiendo en la actualidad a una tendencia a universalizar conceptos en el campo de la Ciencia Jurídica.

Para Basedow (2014, p. 836, nuestra traducción), en cambio, en lo que respecta estrictamente al aspecto metodológico del derecho comparado, lo más importante para cada investigación "[...] es encontrar la perspectiva o las perspectivas que mejor conjuguen el tema o la investigación y permitan optimizar la comprensión del derecho extranjero objeto de examen".

Según Brito (2009), el análisis del derecho comparado comienza con la adopción de un modelo comparativo, que debe desglosarse en Elementos Objetos de Comparación (EOC). Desde esta perspectiva, el objeto de estudio debe desglosarse en aspectos o elementos relevantes para su caracterización:

Los términos de comparación están dictados por el objetivo y son mucho más variables, lo que naturalmente conlleva mayores dificultades. Existe, y probablemente no se pueda encontrar, un modelo común - cada autor que lo hace da su sugerencia, pero la verdad es que no hay un criterio aplicable a todos los casos. Por esta razón, es muy importante que el investigador revele primero su modelo al lector (BRITO, 2009, p. 11, nuestra traducción).

Sobre la base de esos supuestos teóricos, se elaboró una metodología de comparación de los institutos de derecho público en el marco del TED Nº 2/2016, expuesto en el diagrama de flujo de la Figura 4 en el que se definieron los COE y se elaboraron cuadros de comparación y clasificación de las normas analizadas, con el objetivo de facilitar la identificación de los temas que se armonizarían.

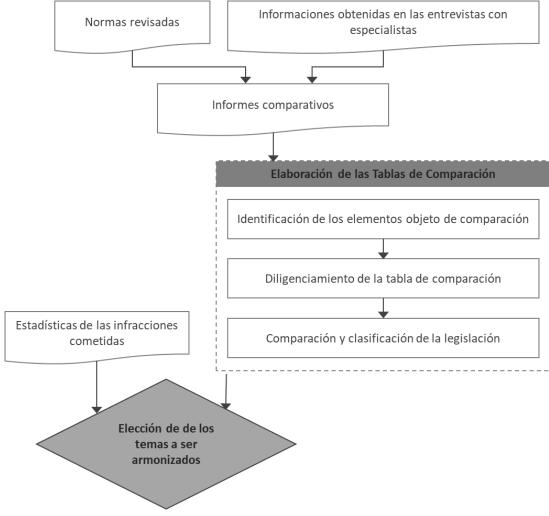


Figura 4 – Diagrama de flujo de la metodología Elaboración: LabTrans/UFSC (2018)

3.1. TABLAS DE COMPARACIÓN

En vista del gran número de EOC identificados en el TED Nº 2/2016, se utilizaron hojas de cálculo electrónicas, cada una de ellas referida a uno de los temas analizados en los informes comparativos, para la organización y clasificación de las normas. En este sentido, cada fila de la hoja de cálculo se refiere a un EOC específico, mientras que las columnas indican los países cuya legislación interna está sujeta a análisis. En esta etapa se utilizó un patrón de color para facilitar la identificación de los EOC que presentan divergencias, como se muestra en la Tabla 10.

LEYENDA

Legislación-base para la armonización
Legislación similar a la legislación-base de armonización. Posee algunas diferencias puntuales
Legislación superficial o con grandes diferencias de la legislación-base
No trata el asunto o lo trata de manera muy superficial
No aplicable

Tabla 10 – Patrón de color usado en las tablas de comparación normativa Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Las demás legislaciones se ha confrontado con la legislación básica de comparación, según el modelo de la Tabla 11.

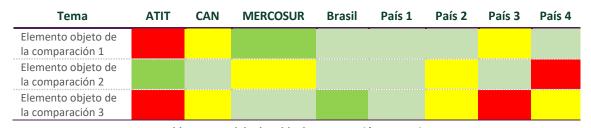


Tabla 11 – Modelo de tabla de comparación normativa

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Para la elección de los temas a armonizar se utilizaron las tablas de comparación normativa anteriores, representadas junto con los informes estadísticos relativos a los informes de infracciones de transporte internacional, que se han puesto a disposición por la Superintendencia de Inspección (SUFIS) de la ANTT.

Con la ayuda de las tablas de comparación, se han identificado los EOC que difieren. Por otra parte, el análisis de los informes de infracción tenía por objeto determinar los obstáculos operacionales con que tropezaban concretamente los operadores y los agentes de inspección. Las infracciones se ordenaron de acuerdo con el volumen de ocurrencias presentadas en los informes. Finalmente, se verificó en qué EOC se pudo abordar cada una de las infracciones ocurridas.

A continuación se presentan las tablas de comparación normativa obtenidas para apoyar la elección de los temas que se armonizarían.

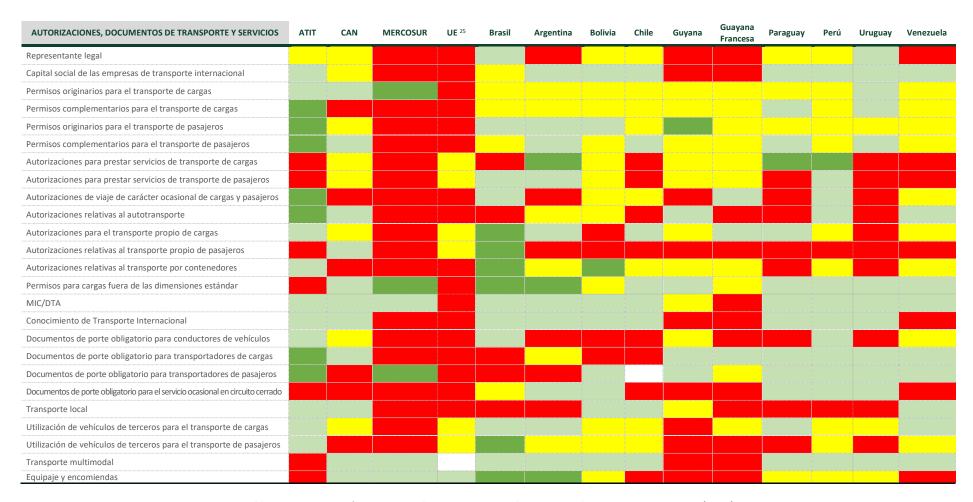


Tabla 12 – Comparación normativa de autorizaciones, documentos de transporte y servicios (2018)

²⁵ Guayana Francesa es un Departamento Ultramarino de Francia, que es miembro de la Unión Europea. Como tal, Guayana Francesa está sujeta a la legislación de la UE.



Tabla 13 – Comparación normativa de tarifas y peajes (2018)

SEGUROS	ATIT	CAN	MERCOSUR	Brasil	Bolivia	Paraguay	Chile	Perú	Argentina	Venezuela	Uruguay	Guyana	Guayana Francesa
Seguro de responsabilidad civil por daños personales y corporales													
Seguro de daños a la carga													

Tabla 14 – Comparación normativa de seguros (2018)

Elaboración: LabTrans/UFSC (2018)

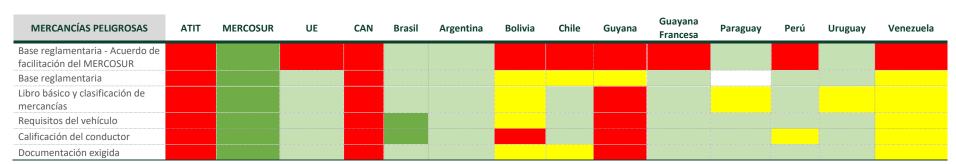


Tabla 15 – Comparación normativa de mercancías peligrosas (2018)

Elaboración: LabTrans/UFSC (2018)

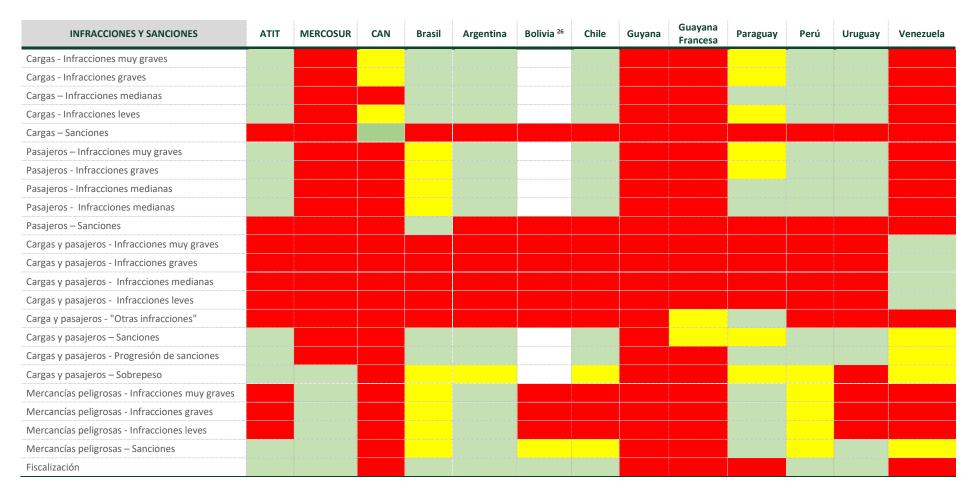


Tabla 16 – Comparación normativa de infracciones y sanciones (2018)

²⁶ No existe una normativa boliviana que internalice el Segundo Protocolo Adicional del ATIT. Sin embargo, en las actas de las reuniones bilaterales con Brasil se observó que Bolivia adoptaba prácticas relacionadas con el acuerdo.

NORMAS TÉCNICAS	ATIT	MERCOSUR	UE	CAN	Brasil	Argentina	Bolivia	Chile	Guyana	Guayana Francesa	Paraguay	Perú	Uruguay	Venezuela
Inspección de vehículos - Centros de inspección														
Inspección de vehículos - Certificado de inspección														
Inspección de vehículos - Frecuencia de inspección														
Inspección de vehículos - Artículos inspeccionados														
Ítems obligatorios del vehículo														
Límites ambientales - Gases contaminantes														
Límites ambientales – Ruido														
Límites estructurales - Dimensiones														
Límites estructurales – Peso														

Tabla 17 – Comparación normativa de normas técnicas (2018)

Por último, durante el TED Nº 2/2016 se realizó una validación, junto con la ANTT, de los temas que se considerarían armonizables y para los que se elaborarían propuestas de armonización. Entre los siete temas analizados originalmente en los informes comparativos, tres se consideraron totalmente no armonizables: las tarifas y los peajes, las infracciones y las sanciones, y el transporte ferroviario. De estos, el segundo tema recibió propuestas de armonización dentro del ATIT y la CAN en este informe, de acuerdo con una solicitud de los representantes de la ANTT, mientras que los otros temas restantes fueron analizados en relación a su enfoque por los dos órganos en el Capítulo 6, junto con otros aspectos normativos considerados no armonizables.

Los demás temas se dividieron en subtemas, que fueron evaluados en relación a la posibilidad de armonización, y constituyeron el objeto de los análisis de la Fase 3 del TED Nº 2/2016 y de las Fases 3 y 4 de este proyecto (TED Nº 1/2019). Así pues, los subtemas considerados armonizables son:

- » Autorizaciones, documentos de transporte y servicios:
 - Representante legal
 - Permisos originarios para el transporte de cargas
 - Permisos originarios para el transporte de pasajeros
 - Permisos complementarios para el transporte de cargas
 - Permisos complementarios para el transporte de pasajeros
 - Autorización para viajes ocasionales de cargas y pasajeros
 - Autorización para el autotransporte
 - Autorización para el transporte propio de cargas
 - Autorización para el transporte propio de pasajeros
 - Autorización para el transporte por contenedores
 - Autorización para cargas fuera de las dimensiones estándar
 - Documentos obligatorios para el transporte de cargas
 - Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros
 - Utilización de vehículos de terceros para el transporte de pasajeros
 - Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros.

» Seguro:

• Seguro de responsabilidad civil por daños personales y corporales.

» Normas técnicas:

- Habilitación e inspección de vehículos
- Ítems obligatorios para la circulación
- Límites de peso y dimensiones.

» Mercancías peligrosas:

- Base reglamentaria y clasificación de mercancías peligrosas
- Requisitos de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas
- Calificación del personal involucrado en el transporte de mercancías peligrosas
- Documentación exigida en el transporte de mercancías peligrosas.

La cuestión de las infracciones y sanciones se analizó según la siguiente división:

- Transporte de pasajeros
- Transporte de cargas
- Transporte de mercancías peligrosas
- Fiscalización.

3.2. COMPARACIÓN DE LA REGLAMENTACIÓN Y PROPUESTAS DE ARMONIZACIÓN

Considerando el aprendizaje obtenido en el TED Nº 2/2016 sobre la posibilidad de armonizar los temas estudiados, en el presente proyecto se adoptó la premisa de que los que pueden armonizarse son los mismos que se enumeran en el apartado anterior, con la adición del tema de las infracciones y sanciones. Además, se destaca el hecho de que dos de los países objeto de estudio en el actual TED – Colombia y Ecuador – son miembros de la CAN, organización que ya había sido evaluada en el proyecto anterior, de manera menos detallada. Así, aunque ha habido actualizaciones de la normativa de la CAN entre el cierre del TED Nº 2/2016 y el proyecto actual, se observó que la normativa colombiana y ecuatoriana sigue las disposiciones de la organización, no configurándose como planteamientos significativamente diferentes a los estudiados anteriormente, en la medida en que es necesario revisar la clasificación de los temas armonizables y no armonizables para este informe.

Así pues, la comparación de las normas de la CAN en relación al ATIT se llevó a cabo sobre la base de los temas armonizables – EOC – definidos en el marco del TED Nº 2/2016. Para cada uno de estos temas se plantearon las normas de la CAN y los artículos y anexos del ATIT y sus protocolos adicionales pertinentes a la aplicación del proceso de análisis comparativo de la legislación y la propuesta de armonización basándose en los parámetros definidos en el ámbito del proyecto anterior para la elección de la legislación básica.

El patrón de colores, presentado en la Tabla 10 (sección anterior), tiene en cuenta los términos que regulan el ATIT o, en ausencia de una regulación específica por parte del ATIT, la legislación que es más completa. Cabe señalar que para algunos de los temas estudiados, tanto la CAN como el ATIT no tienen o no tienen legislación suficientemente completa para el tema, por lo que se identifica la norma más completa entre ambas y, cuando es necesario, se presentan también las propuestas de armonización actualizadas en la Fase 3 del actual proyecto, que se basan en la legislación de otros países sudamericanos o del MERCOSUR.

La Tabla 18 ofrece un resumen de la comparación entre las normas la CAN y ATIT sobre los temas armonizables (los EOC), cuyos análisis se detallan en el Capítulo 5y su versión ampliada puede consultarse en el Apéndice 1.

Tema	Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
	Representante legal		
	Permisos originarios para el transporte de cargas		
	Permisos originarios para el transporte de pasajeros		
	Permisos complementarios para el transporte de cargas		
	Permisos complementarios para el transporte de pasajeros		
	Autorizaciones de viajes ocasionales para carga y pasajeros		
	Autorizaciones para el autotransporte		
	Autorizaciones para el transporte propio de cargas		
Autorizaciones,	Autorizaciones para el transporte propio de pasajeros		
documentos de transporte y servicios	Autorizaciones para el transporte por contenedores		
y servicios	Autorizaciones para cargas fuera de las dimensiones estándar		
	Documentos obligatorios para el transporte de cargas		
	Documentos obligatorios para el transporte de cargas		
	Utilización de vehículos de terceros para el transporte de		
	pasajeros		
	Utilización de vehículos de terceros para el transporte de		
	cargas		
	Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros		
Seguro de responsabilidad civil	Daños personales y corporales		
	Habilitación de los vehículos		
	Inspecciones de vehículos		
Normas técnicas	Ítems obligatorios		
	Límites de peso		
	Límites de dimensiones		
	Base reglamentaria y clasificación de mercancías peligrosas		
	Requisitos de los vehículos para el transporte de		
	mercancías peligrosas		
Mercancías peligrosas	Calificación del personal involucrado en el transporte de		
	mercancías peligrosas Documentación exigida en el transporte de mercancías		
	peligrosas		
	Transporte de pasajeros		
	Transporte de cargas		
Infracciones y sanciones	Transporte de mercancías peligrosas		
	Fiscalización		

Tabla 18 – Resumen de la comparación normativa entre el ATIT y la CAN (2020)

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

4. VISITAS TÉCNICAS

A fin de agregar la información y contextualizar mejor los análisis, se planificó una reunión entre los técnicos del Laboratorio de Transporte y Logística de la Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) y representantes de la CAN. La reunión estaba programada para realizarse em el 3 al 8 de agosto, 2020, según un calendario acordado con la ANTT.

Ante las dificultades iniciales para contactar con los representantes de la CAN, los técnicos de LabTrans/UFSC se pusieron en contacto con el Sr. Jesús José Tapia Tarrillo – entrevistado en el marco del TED Nº 2/2016 ANTT/UFSC, en 2017 – quien remitió los nombres actualizados de los especialistas en transporte a la CAN y también a Ecuador y Colombia.

El 2 de marzo de 2020, la ANTT envió una carta a la Secretaría General de la Comunidad Andina (Anexo 1), dirigida al Sr. Alex Daniel Pérez Cajilema, encargado del sector de transporte del órgano. Esta carta fue seguida de contactos por correo electrónico, iniciados el 11 de mayo de 2020, por representantes de LabTrans/UFSC.

El representante de la CAN retornó los contactos ese mismo día y el 18 de mayo de 2020 remitió el estudio *Análisis Comparativo de las Normas sobre Transporte Internacional Terrestre de Cargas y Pasajeros y de Tránsito Aduanero Vigentes en el Ámbito de la ALADI y de la CAN, en el Marco de una Posible Armonización* (CAN; ALADI, 2018), elaborado conjuntamente por las secretarías generales de la CAN y la ALADI, que se utilizó en este informe como bibliografía y material de apoyo para la elaboración de varios análisis. Como consecuencia de la situación de pandemia, declarada el 11 de marzo de 2020, la normalización de las actividades en Brasil y Perú, donde se encuentra la sede de la CAN, aún no se ha producido y, por lo tanto, las negociaciones para la programación de las visitas técnicas de los técnicos de LabTrans/UFSC se han suspendido hasta la fecha de entrega de este informe, pero se reanudarán a su debido tiempo.

A fin de dar seguimiento a las actividades previstas en el proyecto de estudio de la legislación de la CAN, el 23 de junio de 2020 se solicitaron por correo electrónico datos e información sobre el número de empresas habilitadas para el transporte internacional de cargas y pasajeros en los países del bloque, a fin de mejorar el desarrollo de los análisis comparativos entre la CAN y el ATIT. El 20 de julio de 2020, el representante de la CAN informó de que la organización no había facilitado los datos solicitados. Sin embargo, se mantuvieron contactos para intercambiar información inherente a la CAN.

Así pues, no ha sido posible presentar en este documento una relación de lo que se ha discutido en las reuniones técnicas con los representantes de la CAN, ya que aún no se han celebrado. Así pues, el presente informe no incluye la actividad "Entrevistas con expertos en reglamentación de la CAN" de la Fase 4 del proyecto.

5. ANÁLISIS COMPARATIVO Y PROPUESTAS DE ARMONIZACIÓN

Con el fin de comprender el sistema jurídico de cada organismo internacional, este capítulo se subdivide según los temas propuestos para el análisis comparativo de la legislación de la CAN y del ATIT. En cada una de las secciones siguientes se presenta el análisis comparativo de la legislación planteada y las propuestas de armonización para cada tema.

5.1. AUTORIZACIONES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS

Con el fin de normalizar las prácticas aplicables al transporte internacional por carretera de cargas y pasajeros entre la CAN y el ATIT, se analizaron sus reglamentos aplicables a los subtemas que se enumeran a continuación (definidos sobre la base de la metodología presentada en el Capítulo 3 del presente informe), para lo cual también se presentan propuestas de armonización y sus respectivas repercusiones en los marcos jurídicos de ambos órganos:

- » Representante legal
- » Permisos originarios para el transporte de cargas
- » Permisos originarios para el transporte de pasajeros
- » Permisos complementarios para el transporte de cargas
- » Permisos complementarios para el transporte de pasajeros
- » Autorizaciones de viajes ocasionales para cargas y pasajeros
- » Autorizaciones para el autotransporte
- » Autorizaciones para el transporte propio de cargas
- » Autorizaciones para el transporte propio de pasajeros
- » Autorizaciones para el transporte en contenedores
- » Autorizaciones para cargas fuera de las dimensiones estándar
- » Documentos obligatorios para el transporte de cargas
- » Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros
- » Utilización de vehículos de terceros para el transporte de pasajeros
- » Utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas
- » Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros.

5.1.1. Representante legal

Con respecto al ATIT, el apartado b) del artículo 24 determina que, para solicitar el Permiso Complementario en el transporte internacional por carretera, es necesario presentar "Prueba de la designación [...] de un representante legal con plenos poderes para representar a

la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país" (ALADI, 1990, p. 6), ya que dicha prueba debe estar en el territorio donde se solicita el permiso. Además, el ATIT, en su artículo 9, establece que el representante "[...] será solidariamente responsable del pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieren incurrido en infracciones de tránsito" (ALADI, 1990, p. 3).

En el marco de la CAN, la Decisión Nº 837/2019, que regula el transporte internacional de mercancías por carretera, y la Decisión Nº 398/1997, que se refiere a los pasajeros, estipulan que, para obtener el Permiso Originario (para cargas y pasajeros) y el Permiso Complementario (para pasajeros), se requiere una copia del nombramiento de un representante legal de la empresa (CAN, 1997a, 2019a). Además, se establece en el artículo 27 de la Decisión Nº 837/2019 y en el artículo 29 de la Decisión Nº 398/1997 que:

El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional (CAN, 2019a, p. 9).

Además, también es necesario un documento que acredite la representación legal de la empresa para solicitar la modificación del ámbito de operación del transporte terrestre internacional de cargas en los Estados Parte de la CAN (2019a).

Por lo tanto, tanto el ATIT como la CAN tratan al representante legal de manera similar, sin embargo no abordan los requisitos relativos a la elección de un representante legal para el transporte terrestre internacional de mercancías y pasajeros, destacando únicamente su necesidad de solicitar permiso y su responsabilidad de pagar las multas impuestas a los conductores de los vehículos²⁷.

5.1.1.1. Propuesta de armonización

Dado que el ATIT y la CAN abordan superficialmente los requisitos del representante legal, es necesaria la armonización a este respecto. En este sentido, considerando los criterios que dan efectividad a la elección del representante legal para evitar problemas, como la existencia de un representante meramente *pro forma*, sin condición de responder por multas u otras obligaciones (como se puso en una visita técnica al Perú en 2017), se sugiere:

- Ser una entidad jurídica con Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) (o documento equivalente en otros países), lo que evitaría la designación de individuos como representantes legales sin la capacidad de ejercer las responsabilidades inherentes al cargo.
- II. Realizar la acreditación como representante legal de la empresa extranjera ante la autoridad competente responsable del transporte internacional por carretera en el país, mediante una escritura pública inscrita en una notaría de las facultades otorgadas al representante legal (como ya está regulado en Uruguay, y asegurando una mayor eficacia de las actividades del representante).
- **III.** Mantener los datos actualizados con la autoridad competente en materia de transporte internacional por carretera en el país de destino.

²⁷ Es importante destacar que, aunque el ATIT y el Código Civil brasileño no estipulan la necesidad de un instrumento público para la representación efectiva, se observa que tal requisito está presente en la Resolución del ANTT № 5.840/2019.

Por consiguiente, esas medidas garantizarán una mayor seguridad para los operadores y los reguladores del transporte internacional por carretera tanto en los países que integran el ATIT como en los países de la legislación andina.

5.1.1.2. Impacto

Los requisitos previos para el nombramiento del representante legal sugeridos en la propuesta de armonización deberían añadirse a las disposiciones del ATIT sobre el tema mediante un protocolo adicional. En lo que respecta a la CAN, se sugiere que la organización incorpore las disposiciones del punto 5.1.1.1 mediante modificaciones en las normas que tratan de la documentación y los requisitos exigidos para el transporte internacional de cargas y/o pasajeros, como las decisiones Nº 837/2019 (CAN, 2019a) y Nº 398/1997 (CAN, 1997a) y la resolución Nº 2.101/2019 (CAN, 2019d) de la CAN; o la edición de nuevas normas que contemplen dichos requisitos.

5.1.2. Permisos originarios para el transporte de cargas

A respecto de los Permisos Originarios para el transporte de cargas, el ATIT las define como "[...] autorización para realizar transporte internacional terrestre [...] otorgada por el país con jurisdicción sobre la empresa." (ALADI, 1990, p. 5). La CAN, por su parte, ofrece una definición similar a través de la Decisión Nº 837/2019 (CAN, 2019a).

Además, el ATIT determina que los países signatarios del acuerdo sólo pueden conceder permisos originarios a las empresas que se constituyan de conformidad con la legislación del país bajo su jurisdicción. Así pues, los contratos sociales de las empresas debidamente reconocidas deben ser aceptados por los demás signatarios, y es responsabilidad de la empresa comunicar los cambios que puedan introducirse en su contrato social al organismo nacional competente, para que éste los transmita a los organismos nacionales de los demás países, en caso necesario. Además, el ATIT establece que, para la emisión del Permiso Originario, más de la mitad del capital social de la empresa debe pertenecer a ciudadanos nacionales o naturalizados del país que la otorga. Así pues, la autoridad responsable de la concesión de dicho permiso debe proporcionar un certificado de idoneidad, tanto en portugués como en español, y su reexpedición no es necesaria cuando hay una modificación de la flota cualificada. Por lo tanto, el permiso originario emitido por el país de origen será acepto por los demás países signatarios como prueba de que la empresa de transporte está de acuerdo con los requisitos para llevar a cabo la operación de transporte terrestre internacional (BRASIL, 1990b). En cuanto a la validez de los Permisos Originarios, el ATIT establece que "[...] ser otorgados con una vigencia prorrogable por periodos iguales" (ALADI, 1990, p. 7).

En el marco de la CAN, para solicitar Permiso Originario para el transporte internacional de mercancías por carretera, el transportista debe estar constituido como empresa en cualquiera de los Estados Parte de la CAN. Los documentos necesarios para hacer esta solicitud son:

a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;

- b) Copia del nombramiento o designación del representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
- c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
- d) Carta de compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes o de su respectivo certificado. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina:
- e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;
- f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita, con indicación de los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing), acompañados de los documentos e información señalados en el artículo 59 de la presente Decisión;
- g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita, indicando los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing), acompañando los documentos e información señalados en el artículo 65 de la presente Decisión; y,
- h) Documento (poder) que acredite la representación legal de la empresa en los Países Miembros por donde el transportista desea operar, que contenga su vigencia y las facultades y responsabilidades administrativas, aduaneras, comerciales y judiciales, consignando ciudad y dirección del domicilio del representante legal, y de ser el caso, su registro del contribuyente activo y habido. (CAN, 2019a, p. 10-11).

El periodo de validez establecido por la Decisión CAN Nº 837/2019 es de cinco años y se prorroga automáticamente por periodos iguales, siempre que no haya una resolución o decisión del órgano nacional competente que establezca lo contrario (CAN, 2019a). También cabe mencionar la Resolución CAN Nº 2.101/2019 (CAN, 2019d), que tiene por objeto establecer el reglamento de la Decisión CAN Nº 837/2019 (CAN, 2019a).

Así, se nota que la CAN determina con más detalle la obtención del Permiso Originario para el caso de transporte internacional de cargas por carretera, mientras que el ATIT aborda el tema de manera más superficial y no expone la validez del permiso.

5.1.2.1. Propuesta de armonización

En cuanto a los requisitos para obtener el permiso originario, se observa que el ATIT y la CAN poseen algunas divergencias, aunque esta última presenta un mayor detalle en su reglamentación.

Con el fin de hacer una propuesta de armonización, y teniendo en cuenta los estudios ya realizados en el actual proyecto sobre la reglamentación de los países sudamericanos, se considera que la práctica aplicada por el MERCOSUR es la mejor a seguir, ya que aborda el tema con mayor claridad y precisión. El bloque define – en la Resolución MERCOSUR/GMC Nº 58/94 (MERCOSUR, 1994b), modificada por la Resolución MERCOSUR/GMC Nº 14/2006 (MERCOSUR, 2006a) – como requisitos para obtener el permiso originario:

- I. Requisitos constantes en el ATIT
- II. Individualización de la sociedad empresarial, ya sea de personas físicas o jurídicas
- **III.** Copia y traducida, si es necesario, del Contrato o Estatuto Social, incluso para empresas unipersonales.
- IV. Copia del poder otorgado por la empresa de transporte al agente o representante legal
- **V.** prueba precisa de la habilitación técnica, otorgada por la autoridad competente, de los vehículos y equipos declarados por la empresa que solicita la autorización.

La autorización abarcará todo el parque de vehículos y equipo declarado y propiedad (o *leasing*) de la empresa informadora. La empresa debe poseer una flota que tenga una capacidad de transporte dinámico total mínima de 80 toneladas, que puede estar compuesta por equipos tipo tractor con semirremolque, camiones con remolque o vehículos tipo camión, de acuerdo con el sistema normalizado de medición de la carga útil de los vehículos de transporte internacional de cargas del Cono Sur.

También se sugiere que se armonice la validez del Permiso Originario, y que se establezca en el ATIT una validez mínima de cinco años, como ya ocurre en la CAN. En cuanto a los plazos de tramitación para la concesión del documento, hay que tener en cuenta que la emisión del Permiso Originario es un procedimiento que se produce directamente entre los organismos competentes y el transportista y en el que se aplica el principio de territorialidad, no siendo aplicable ninguna armonización.

5.1.2.2. Impacto

En base a la propuesta de armonización sugerida, se considera que será necesario realizar cambios en las disposiciones del ATIT sobre los requisitos para la obtención del Permiso Originario, tomando como base las disposiciones del MERCOSUR, estipulando también en el acuerdo la duración mínima de cinco años para el permiso. Dado que la mayoría de los países de América del Sur son signatarios e internalizan el ATIT, se cree que la modificación de sus disposiciones será más eficaz para que la armonización, de hecho, se produzca.

En el caso de la CAN, se sugiere adaptar los requisitos para la obtención de los Permisos Originarios para el transporte internacional de cargas que figuran en la Decisión CAN Nº 837/2019 (CAN, 2019a). También cabe mencionar que en dicha decisión ya es necesario presentar el documento que acredite el nombramiento de un representante legal, la copia del documento de constitución de la empresa y la lista de vehículos habilitados para realizar la operación de transporte en cuestión (de conformidad con el art. 59 de la Decisión Nº 837/2019 de la CAN), requisitos que forman parte de la propuesta de armonización presentada en el punto 5.1.2.1.

5.1.3. Permisos originarios para el transporte de pasajeros

El ATIT no diferencia entre el Permiso Originario para el transporte de cargas y para el transporte de pasajeros. El acuerdo trata este tema, así como las cargas, de manera superficial, imponiendo únicamente la necesidad del Permiso Originario para la circulación, que debe ser otorgada por el país de origen del transporte y estableciendo algunos requisitos (BRASIL, 1990b):

- **1.** La sociedad debe constituirse de conformidad con la legislación del país en el que está bajo su jurisdicción;
- **2.** Más de la mitad del capital social de la empresa debe pertenecer a ciudadanos nacionales o naturalizados del país responsable de la otorga del Permiso Originario.

Así pues, la autoridad competente que conceda el permiso proporcionará un documento de idoneidad en español y portugués en los casos en que la autoridad tenga un idioma oficial diferente (BRASIL, 1990b). No se determina la validez del documento ni los plazos de expedición.

La CAN hace una distinción entre los Permisos Originarios, nombrando la correspondiente al transporte de pasajeros como: Permiso Originario de Prestación de Servicios (en este apartado denominada solo Permiso Originario), a través de la Decisión CAN Nº 398/1997, que trata del transporte internacional de pasajeros por carretera. La Decisión establece que este documento "[...] acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen para realizar transporte internacional de pasajeros por carretera, una vez que haya obtenido el Permiso Complementario de Prestación de Servicios correspondiente." (CAN, 1997a, p. 3). Para solicitar el permiso originario, se deben presentar los siguientes documentos:

- a) Copia del documento constitutivo de la empresa, y reforma de sus estatutos en caso de existir, con la respectiva anotación de su registro; o, en su defecto, certificado de constitución de la misma, con indicación de su objeto social, reformas, capital y vigencia, otorgado por el organismo competente;
- b) Copia del nombramiento de representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente;
- c) Ciudad y dirección de la oficina principal de la empresa;
- d) Carta compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina;
- e) Ámbito de operación, señalando los Países Miembros por cuyos territorios pretende operar, incluido el de origen;
- f) Rutas, itinerarios y frecuencias a operar en cada País Miembro del ámbito de operación y por cada tráfico a servir; y,
- g) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad y los tomados en arrendamiento financiero (leasing), y se acompañarán los documentos e información señalados en el artículo 78. (CAN, 1997a, p. 11-12).

A respecto de los plazos, la expedición del permiso por el organismo nacional competente en todos los Estados Parte de la CAN tiene un plazo máximo de 30 días naturales a partir de la fecha de la solicitud presentada con la presentación de los documentos mencionados. Si la documentación es incorrecta o incompleta, se solicitará su corrección, de modo que el plazo de envío comenzará una vez que los documentos estén en condiciones adecuadas. La validez del Permiso Originario, a su vez, es de cinco años, prorrogándose automáticamente por periodos iguales en la fecha de vencimiento (siempre que no se produzca la cancelación mediante Resolución de Ejecución del órgano nacional competente) (CAN, 1997a).

5.1.3.1. Propuesta de armonización

En vista de las diferencias entre el ATIT y la CAN en lo que respecta al Permiso Originario para el transporte de pasajeros, tema que se está tratando con mayor detalle en la CAN, es necesario presentar una propuesta de armonización que abarque los documentos más pertinentes para la concesión del permiso.

Sobre la base del análisis de las reglamentaciones presentes en los países de América del Sur y del MERCOSUR, realizado en informes anteriores de este proyecto, se sugiere que se adopten los siguientes documentos, según sea necesario, para su presentación ante la autoridad competente a fin de obtener el Permiso Originario para el transporte de pasajeros:

- Fotocopia certificada de la escritura de constitución de la sociedad o de los estatutos, en caso de que se trate de una persona jurídica solicitante, junto con el nombre, el documento de identidad y las responsabilidades del representante legal, cumpliendo los requisitos de capital. En el caso de un individuo, se deben presentar fotocopias del documento de identidad y del permiso de conducir.
- II. Domicilio del solicitante.
- **III.** Descripción de los servicios que se prestarán, detallando el origen y el destino de la ruta, las ciudades y los países de la ruta que se operará, incluidos los cruces fronterizos que se utilizarán y el número de frecuencias, las horas de salida y el tiempo de viaje.
- IV. Copia legible del documento de propiedad de los vehículos a nombre del peticionario o arrendados en arrendamiento financiero.
- V. En el caso de los vehículos adquiridos en virtud de un contrato de arrendamiento, también deben presentarse:
- VI. El contrato de arrendamiento firmado por el solicitante y una empresa de arrendamiento financiero
- **VII.** Declaración de responsabilidad por los vehículos en arrendamiento.
- **VIII.** Póliza de seguro de responsabilidad civil exigida por el ATIT y la CAN para cada vehículo que compone el parque automotor.
- **IX.** Copia del CITV actual, incluida la inspección técnica ordinaria y complementaria (para los vehículos de hasta dos años de antigüedad, sólo se puede aceptar la inspección complementaria).

En cuanto a la validez del permiso, así como en el caso de los Permisos Originarios para el transporte de cargas, se recomienda establecer en el ATIT una validez mínima de cinco años, como en la CAN. Sobre los plazos de tramitación para la concesión del documento, hay que tener en cuenta que la emisión del Permiso Originario es un procedimiento que se produce directamente entre los organismos competentes y el transportista, y en el que se aplica el principio de territorialidad, no siendo aplicable ninguna armonización.

5.1.3.2. Impacto

Sobre la base de la propuesta de armonización sugerida, se considera que primero será necesario que el ATIT diferencie entre el Permiso Originario para el transporte de cargas y la de pasajeros y añada al acuerdo — además de lo ya previsto — las especificaciones de la documentación necesaria para la expedición del Permiso Originario para el transporte de pasajeros. Además, el ATIT debe contemplar la duración mínima del permiso, siendo ésta de cinco años, según la sugerencia de armonización. Teniendo en cuenta que la mayoría de los

países de América del Sur son signatarios e internalizan el ATIT, se cree que modificar sus disposiciones es la forma más eficaz de lograr la armonización.

Además, se sugiere que las disposiciones de la CAN sobre el Permiso Originario para el transporte internacional terrestre de pasajeros, presentes en la Decisión CAN Nº 398/1997, se adapten de acuerdo con lo propuesto en el punto 5.1.3.1 teniendo en cuenta que la organización ya prevé, en el art. 50 de esa decisión, que se exigieran los siguientes documentos indicados en la propuesta de armonización: una copia del documento de constitución de la empresa, así como la ciudad y la dirección en que se encuentra su sede; una carta de compromiso de contratación de un seguro (*Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil*); una descripción de los servicios que se han de prestar, mediante los párrafos "e" y "f"; y una lista de los vehículos destinados a realizar la operación de transporte, así como una indicación de su propiedad. Sin embargo, este artículo no menciona la necesidad de un CITV, ya que la decisión ya establece un plazo de cinco años para este permiso.

5.1.4. Permisos complementarios para el transporte de cargas

El Permiso Complementario se define en el ATIT como "[...] autorización concedida por el país de destino o de tránsito a aquella empresa que posee Permiso Originário." (ALADI, 1990, p. 5), en la que se establece que cada país signatario del acuerdo otorgará los Permisos Originarios y Complementarios necesarias para llevar a cabo el transporte bilateral en su territorio. El Apéndice 2 del Acuerdo, a su vez, indica los documentos necesarios para solicitar el permiso, que, al igual que los Permisos Originarios, "[...] será otorgado en iguales términos, por lo que [...] mantendrá su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su caducidad [...]" (ALADI, 1990, p. 7). Además, para renovar ese permiso no se requiere un nuevo documento de idoneidad.

Por otra parte, la CAN no exige un Permiso Complementario para el transporte de cargas de conformidad con la Decisión CAN Nº 837/2019 (CAN, 2019 a), que sustituyó a la Decisión CAN Nº 399/1997, en la que se estableció el *Permiso Complementario de Prestación de Servicios*, que sería similar al Permiso Complementario establecido en el ATIT. Sin embargo, a fin de facilitar el comercio entre los países andinos, se eliminó este permiso, de modo que sólo es necesario obtener el Permiso Originario como prueba de la autorización para el transporte internacional de mercancías por carretera (CAN, 2019a; COLOMBIA, 2019).

5.1.4.1. Propuesta de armonización

Dado que el ATIT trata el tema de manera más clara y precisa en relación a la normativa presente en la CAN, se considera que ésta es la mejor práctica para armonizar el procedimiento, el periodo de solicitud y la documentación necesaria para la concesión de permisos complementarios para el transporte de cargas. La solicitud del Permiso Complementario, según el ATIT, debe hacerse dentro de los 60 días siguientes al envío del documento de idoneidad que acredite el Permiso Originario, siendo necesaria, por parte de la empresa de transportes, la presentación de los siguientes documentos:

- a) Documento de idoneidad bilingüe que acredite el permiso originario; y
- b) Prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario de un representante legal con plenos poderes para representar a la

empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país. (ALADI, 1990, p. 6).

Además, en el caso de la autorización de tránsito, sólo se solicitará el documento del punto "a", como se explica en el art. 24 del ATIT. Además, las autoridades deben decidir sobre la concesión de Permisos Complementarios en un plazo de 90 días a partir de la solicitud. Mientras se tramita el Permiso Complementario, las autoridades competentes otorgarán, en un plazo de cinco días hábiles, una autorización provisioria que se hará oficial por medio de la tecnología de la comunicación y previa presentación de los documentos citados, que expirará en la fecha en que se conceda o deniegue el Permiso Complementario definitivo (BRASIL, 1990b). En cuanto a su validez, se sugiere que el ATIT tenga un mínimo de cinco años, de manera correspondiente a lo sugerido para los Permisos Originarios. El Permiso Complementario estará vigente mientras el país que emitió el Permiso Originario no comunique su caducidad, según lo previsto en el referido acuerdo.

A respecto del plazo de otorga del documento, se recomienda un máximo de diez días hábiles después del periodo de decisión de las autoridades, que también se establecerá en el ATIT y en otros acuerdos.

5.1.4.2. Impacto

Sobre la base de la propuesta de armonización sugerida, se considera que será necesario añadir al ATIT el periodo mínimo de validez de los permisos complementarios para el transporte de cargas y el periodo máximo de diez días hábiles para la expedición del documento por las autoridades competentes, una vez que se haya decidido su concesión. En el caso de la CAN, como se eliminó la obligación del permiso complementario por la Decisión CAN Nº 837/2019, con el fin de facilitar el comercio en la región, la presente armonización no se hace necesaria.

5.1.5. Permisos complementarios para el transporte de pasajeros

Como ya se ha mencionado, el ATIT no distingue entre Permiso Complementario para el transporte de cargas y de pasajeros. Así pues, el acuerdo los regula para el transporte de pasajeros de la misma manera que para el transporte de cargas, dispuesto en la subsección 5.1.45.1.4 (BRASIL, 1990b).

La CAN, a su vez, establece la necesidad de un *Permiso Complementario de Prestación de Servicios* (indicada solo como Permiso Complementario en esta subsección), definido como:

[...] el documento otorgado a un transportista que cuenta con Permiso Originario de Prestación de Servicios, que acredita la autorización que le ha concedido a éste el organismo nacional competente de un País Miembro distinto del de su origen, para realizar transporte internacional de pasajeros por carretera desde o hacia su territorio, o a través del mismo (CAN, 1997a, p. 4).

La Decisión CAN Nº 398/1997 también estipula que un transportista que desee realizar un transporte internacional de pasajeros por carretera debe constituirse como empresa en cualquiera de los Estados Parte de la CAN. Además, el transportista extranjero debidamente autorizado recibirá en el país de destino un trato no menos favorable que el ofrecido a los

autorizados por ese país. Además, el Permiso Complementario es concedido por el órgano competente de los Estados Parte que forman parte del ámbito de operación, y deben presentarse los siguientes documentos:

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

En el caso del literal f), el transportista no está obligado a presentar los documentos, ni a proporcionar la información prevista en el artículo 78. (CAN, 1997a, p. 12-13).

En cuanto a los plazos, la expedición del permiso en todos los Estados Parte dispone de un plazo máximo de 30 días naturales, a partir de la fecha de la solicitud presentada con la presentación de la documentación necesaria antes mencionada. En caso de errores o de que los documentos estén incompletos, se solicitará su corrección, de modo que el plazo de envío empece después de que los documentos estén en condiciones adecuadas. Además, el Permiso Complementario debe ser solicitado por el transportista en un plazo de 90 días naturales a partir de la fecha de emisión del Permiso Originario y, de no ser así, ésta será cancelado. Dicha cancelación también puede producirse si el transportista no comienza sus operaciones de transporte 90 días naturales después de la emisión del permiso complementario. Por último, su validez está sujeta a la del Permiso Originario, que es de cinco años, ya que la validez de ambos se prorroga automáticamente por periodos iguales en la fecha de expiración (siempre que no se produzca una cancelación por una Resolución de Ejecución del organismo nacional competente) (CAN, 1997a).

Además, la Decisión CAN Nº 398/1997 está regulada por la Resolución CAN Nº 719/2003, que tiene por objeto establecer normas que regulen de forma clara y precisa la aplicación de la Decisión, contando también con los apéndices, los modelos a seguir para la solicitud de documentos y las autorizaciones necesarias para el transporte internacional de pasajeros por carretera (CAN, 2003).

5.1.5.1. Propuesta de armonización

En el contexto de las divergencias expuestas, y considerando que tanto el ATIT como la mayoría de los países estudiados en el TED Nº 2/2016 y en el actual TED Nº 1/2019 no diferencian entre Permisos Complementarios para el transporte de cargas y de pasajeros, el acuerdo es la mejor práctica para la armonización de los procedimientos de obtención del Permiso Complementario para el transporte de pasajeros, cuyas indicaciones son equivalentes a las previstas en la propuesta de armonización de los Permisos Complementarios para el

transporte de cargas. Cabe señalar también que el ATIT exige los mismos requisitos que la CAN a este respecto, pero de manera menos burocrática, ya que no exige para los Permisos Complementarios los documentos que ya se requieren para obtener el Permiso Originario.

Así, el ATIT establece que, para solicitar el Permiso Complementario, la empresa debe presentar al organismo nacional competente del otro país signatario, en un plazo de 60 días a partir de la fecha de envío del documento de idoneidad que acredite el Permiso Originario, junto con la solicitud del Permiso Complementario, de acuerdo con el formulario del apéndice 2, los siguientes documentos:

- I. Documento de idoneidad bilingüe que prueba el permiso originario.
- **II.** Prueba de la designación, en el territorio del país donde se solicita el Permiso Complementario, de un representante legal de la empresa con plenos poderes en todos los actos administrativos y judiciales en los que deba intervenir en la jurisdicción del país.

En el caso de una autorización de tránsito, la empresa estará obligada a presentar al país de tránsito únicamente el documento de idoneidad que certifique el Permiso Originario. Las autoridades deben decidir sobre la concesión de los Permisos Complementarios en un plazo máximo de 90 días después de su solicitud.

Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes concederán, en un plazo de cinco días hábiles, un permiso provisiorio que se hará oficial por medio de la tecnología de la comunicación y previa presentación de los documentos mencionados, y que expirará en la fecha en que se conceda o deniegue el Permiso Complementario definitivo (BRASIL, 1990b). A respecto de su vigencia, se sugiere que el ATIT y los acuerdos bilaterales (en el caso de Guyana y Venezuela) tengan un mínimo de cinco años, de manera que se corresponda con lo sugerido para los Permisos Originarios para el transporte de cargas. En cuanto al plazo de concesión del documento, se recomienda que el máximo de diez días hábiles después del periodo de decisión de las autoridades, se establezca también en el ATIT y en los demás acuerdos.

5.1.5.2. Impacto

Sobre la base de la propuesta de armonización sugerida, se considera que será necesario añadir al ATIT la duración mínima de cinco años para los Permisos Complementarios para el transporte de pasajeros y el periodo máximo de diez días hábiles para la expedición del documento por las autoridades competentes.

En cuanto a la CAN, se sugiere que se adapten también los requisitos establecidos en el artículo 51 de la Decisión Nº 398/1997 sobre la expedición del Permiso Complementario para el transporte terrestre internacional de pasajeros. En este sentido, dicha decisión ya contempla la vigencia de cinco años para ésta y la obligación de presentar la prueba de la designación de un representante legal en el país de destino, sin embargo, no señala que la copia del Permiso Originario de Prestación de Servicios debe ser bilingüe (CAN, 1997a).

5.1.6. Autorizaciones de viajes ocasionales para cargas y pasajeros

El ATIT reconoce la posibilidad de transporte ocasional de cargas y pasajeros en las siguientes definiciones del artículo 19:

- 7. Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.
- 8. Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países (ALADI, 1990, p. 4-5).

La principal diferencia entre el transporte de pasajeros regular y el ocasional es que en este último es obligatorio realizar un circuito cerrado de forma no regular, con la misma lista de pasajeros en ambos sentidos. En el caso del transporte de cargas, la distinción entre el transporte regular y el ocasional se debe a la naturaleza específica de la operación, generalmente debido al tipo de carga que se va a transportar. Además, según el ATIT, si las autoridades competentes acuerdan conceder una autorización ocasional, debe seguir las disposiciones de los apéndices 4 y 5 del Acuerdo, que establecen los requisitos y la información necesaria (BRASIL, 1990b).

La CAN, por su parte, no regula el transporte internacional ocasional de cargas, pero sí tiene normas relativas al transporte internacional ocasional de pasajeros en circuito cerrado, que debe realizarse en vehículos debidamente habilitados. La autorización de esta operación de transporte debe contener, según la Decisión CAN Nº 398/1997 (CAN, 1997 a):

- 1. Nombre del transportista autorizado
- 2. Relación de la tripulación
- 3. Fecha de inicio y fin del viaje
- 4. Ruta autorizada
- 5. Ciudades y lugares para visitar
- **6.** Características de cada vehículo habilitado.

Al otorgar una autorización de viaje ocasional para pasajeros en circuito cerrado, el organismo nacional competente del país de origen lo notificará al organismo competente del país de destino. Esta comunicación es suficiente para que el país de destino permita la circulación del vehículo autorizado en las condiciones establecidas (CAN, 1997a). Además, la Resolución CAN Nº 719/2003, que regula la Decisión CAN Nº 398/1997 N, establece que dicha notificación debe realizarse en un plazo de ocho días naturales a partir de la fecha de concesión o renovación de la autorización. Además, la resolución determina que en esta operación sólo podrán ser transportadas las personas debidamente indicadas en la lista de pasajeros y su equipaje, dado que "Todo usuario del transporte en circuito cerrado estará amparado por un contrato de transporte y servicio denominado 'Contrato de Viaje'" (CAN, 2003, p. 4). En este último se indica el plan de viaje, que es expedido por el transportista autorizado en nombre de una persona física o jurídica (CAN, 2003).

5.1.6.1. Propuesta de armonización

A partir de las divergencias encontradas en las reglamentaciones de ambos organismos, se puede concluir la importancia de la armonización en los términos previstos por el ATIT, ya que contempla el tratamiento más completo y objetivo del tema y tiene en cuenta las especificidades del transporte ocasional. Esto, tanto para los pasajeros como para las cargas, se basa en las jurisdicciones establecidas en los Apéndices 4 y 5 del Acuerdo, que presentan los requisitos y la información necesarios para solicitar la autorización. Los periodos máximos de validez de los permisos pueden acordarse entre los países de forma bilateral o multilateral.

El apéndice 4 determina el procedimiento para la concesión de autorizaciones ocasionales en circuito cerrado (pasajeros):

A efecto de la realización de un servicio de transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado, la autoridad competente del país bajo cuya jurisdicción se encuentra la empresa solicitante expedirá el correspondiente permiso, el cual deberá contener la siguiente información:

- Nombre o razón social de la empresa propietaria del vehículo Individualización del vehículo (tipo, marca y matrícula)
- Itinerario del viaje (origen, destino y puntos intermedios)
- Pasos fronterizos a utilizar (ida y regreso)
- Fechas aproximadas entre las que se efectuará el viaje (salida y llegada)

El citado documento deberá ser llevado durante todo el recorrido, debiendo ser presentado a las autoridades de frontera conjuntamente con la lista de pasajeros.

El permiso a que se hizo mención no requerirá la complementación por parte de las autoridades de transporte de los restantes países (de destino y, eventual mente de tránsito) (ALADI, 1990, p. 26).

El apéndice 5 trata del transporte ocasional de cargas, como el siguiente proceso:

- 1. La autoridad competente del país a cuya jurisdicción pertenezca la empresa solicitará la conformidad al país de destino (y tránsito si correspondiera) para otorgar el permiso ocasional, indicando:
- Nombre o razón social de la empresa responsable del viaje ocasional. Nombre o razón social del propietario del vehículo.
- Origen y destino del viaje y pasos de frontera a utilizar, tanto de ida como de regreso.
- Tipo de carga a transportar (tanto de ida como de regreso).
- Tipo de vehículo, número de chasis y número de matrícula. Vigencia del permiso (que no podrá ser mayor a 6 meses).
- Cantidad aproximada de viajes a realizar.
- 2. Obtenida la conformidad, la autoridad competente del país de origen expedirá a la empresa el documento correspondiente en el cual figurará la información antes detallada.
- 3. Para los casos en que se acuerde bilateral o multilateralmente, podrá prescindirse de la solicitud de conformidad al país de destino a que se hace mención en el numeral 1.

En esas circunstancias, el país de origen comunicará al de destino (y tránsito si correspondiera) la autorización otorgada, y expedirá a la empresa el documento correspondiente.

En ambos casos se detallará la información que se presenta en el numeral 1. (ALADI, 1990, p. 27).

5.1.6.2. Impacto

Considerando que la mayoría de los países sudamericanos participan en el ATIT, les basta con aplicar los Apéndices 4 y 5 del acuerdo, con las internalizaciones adecuadas que resulten necesarias. Por lo tanto, se sugiere una adaptación de la normativa de la CAN, mediante la Decisión CAN Nº 837/2019, relativa al transporte de cargas y la Decisión CAN Nº 398/1997 de la CAN, relativa al transporte de pasajeros. En este sentido, el primero no establece normas para el transporte terrestre internacional ocasional de cargas, mientras que el segundo solo identifica la posibilidad de transporte ocasional a través de un viaje en circuito cerrado, sugiriéndose la actualización de ambos (CAN, 1997a, 2019a).

5.1.7. Autorizaciones para el autotransporte

Tanto el ATIT como la CAN reconocen la posibilidad de autotransporte en el ámbito internacional, ya que el primero lo define como "[...] la importación o exportación de vehículos que se transportan por sus propios medios" (ALADI, 1990, p. 5). Además, al definir una "carga especial", el acuerdo indica que este concepto también incluye los vehículos nuevos que se transportan por sus propios medios. Por su parte, la CAN, mediante la Decisión CAN Nº 617/2005, conceptualiza el autotransporte como el realizado por "[...] vehículos considerados como mercancías que, por sus características se desplazan por sus propios medios" (CAN, 2005, p. 2).

Además, el ATIT aplica el sistema de Tránsito Aduanero Internacional (TAI) al autotransporte, estableciendo la necesidad únicamente de la Declaración de Tránsito Aduanero (DTA) (BRASIL, 1990b). La CAN, a su vez, determina que las disposiciones de la Decisión CAN Nº. 617/2005 también deben aplicarse al autotransporte cuando sea pertinente. Así pues, esa decisión rige las operaciones que tienen lugar en el marco del Régimen Comunitario de Tránsito Aduanero, que consiste en

- a) Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro;
- b) Desde una aduana de partida de un País Miembro con destino a un tercer país, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del de la aduana de partida;
- c) Desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en el mismo País Miembro, siempre que se transite por el territorio de otro País Miembro; (CAN, 2005, p. 5-6).

En la Decisión mencionada también se dispone que los vehículos que viajen en los Estados Parte con arreglo al procedimiento de tránsito aduanero comunitario deberán ir siempre acompañados de un *Manifiesto de Carga* y un *Documento Aduanero Único* (DUA). En este contexto, el artículo 12 determina:

Artículo 12.- Para efectos del tránsito aduanero comunitario y conforme a lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA), los documentos que soportan a la declaración aduanera, formarán parte integrante de la misma, según el caso, serán los siguientes:

- a) Factura Comercial;
- b) Garantía;
- c) Documento de transporte;

- d) En caso de mercancías procedentes de Zonas Francas o similares, copia del documento que ampare la salida de mercancías de dicha zona, refrendada por la Aduana cuando corresponda;
- e) Certificado emitido por la Autoridad de Sanidad Agropecuaria, en caso de productos agropecuarios; y 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.

Estos documentos requeridos por la administración aduanera podrán ser copia de los originales (CAN, 2005, p. 8).

Por último, la Decisión CAN № 617/2005 establece que los documentos presentados a la administración de aduanas pueden ser una copia de los originales.

5.1.7.1. Propuesta de armonización

La aplicación del régimen TAI con presencia de la DTA para el autotransporte, previsto en el ATIT, se presenta como la mejor práctica para la armonización, ya que Brasil, Argentina y Bolivia solo especifican que las empresas especializadas pueden realizar el autotransporte y bajo permisos especiales (en el caso de Bolivia), lo que dificulta la estandarización del tratamiento del tema.

El régimen del TAI es una reglamentación especial en virtud de la cual las mercancías sujetas a control aduanero se transportan de un recinto aduanero a otro en el curso de la misma operación, en la que cruzan una o más fronteras, según acuerdos bilaterales o multilaterales. La es la manifestación de las mercancías ante la aduana por parte del declarante (BRASIL, 1990b).

5.1.7.2. Impacto

En el marco del ATIT, los países que no se ocupan del tema deberían enmarcar el autotransporte dentro del régimen del TAI, que debería reforzarse como norma incorporada también en el marco del MERCOSUR. En cuanto a la CAN, se sugiere adaptar la Decisión Nº 617/2005, que trata del tránsito aduanero comunitario y que también se aplica al autotransporte cuando sea pertinente (CAN, 2005).

5.1.8. Autorizaciones para el transporte propio de cargas

El artículo 19 del ATIT define el transporte propio como:

[...] el realizado por las empresas cuyo giro comercial no es el transporte de cargas contra retribución, efectuado con vehículos de su propiedad, aplicado exclusivamente a las cargas que se utilizan para su consumo o a la distribución de sus productos. (ALADI, 1990, p. 5).

En el artículo 35 del acuerdo se dispone que el transporte propio se regirá por un régimen especial acordado bilateral o multilateralmente por los países signatarios, que regulará la frecuencia, los volúmenes de carga y la cantidad de vehículos aplicables a la modalidad. Sin embargo, no se aborda el uso de permisos para este fin (BRASIL, 1990b).

Asimismo, la CAN define, en el artículo 1 de la Decisión CAN № 837/2019, que el transporte propio consiste en un transporte de mercancías en beneficio propio realizado por

empresas que no lo tienen como actividad principal, realizándose el traslado en vehículos de su propiedad o arrendados por ellas y habilitados para ello (CAN, 2019c).

A diferencia del ATIT, la legislación andina determina la necesidad de un Permiso Originario Especial para realizar este tipo de transporte, que posee una validez de dos años y puede ser renovada por periodos iguales a petición de la empresa, según el artículo 170 de la Decisión CAN Nº 837/2019. Además, el artículo 172 de esta decisión establece que las autorizaciones concedidas serán canceladas por los organismos competentes cuando se demuestre que la empresa ha realizado transporte propio a cambio de una tasa (CAN, 2019c).

Los requisitos para la expedición y renovación de este permiso, así como los demás aspectos relacionados con el documento, están determinados por la Resolución CAN Nº 2.101/2019, que regula la Decisión CAN Nº 837/2019. Esta resolución también define que, para el transporte propio, los vehículos utilizados deben estar cubiertos por la *Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil* (CAN, 2019d).

Así, se percibe que el reglamento de la CAN es más completo en relación a este tema, ya que aborda específicamente la documentación requerida para la modalidad. Todavía, la definición de transporte propio es bastante similar entre las dos legislaciones.

Sin embargo, como se ha observado en informes anteriores del presente proyecto, la armonización en relación a este subtema es importante para evitar el encuadre generalizado del transporte propio en la categoría de transporte ocasional, lo que puede perjudicar a las empresas que realizan esta modalidad de transporte, generando retrabajos y burocracia para solicitar la autorización de carácter ocasional. En este sentido, es necesario instituir una práctica de autorización que establezca los posibles requisitos a cumplir por las empresas y que, por tanto, contemple las especificidades del propio transporte.

5.1.8.1. Propuesta de armonización

Como se presenta en el vol. 2 de la *Actualización del Informe de Armonización* (del portugués – *Atualização do Relatório de Harmonização: autorizações, documentos de transporte e serviços*) (ANTT, 2020a), se puede observar que la mejor práctica en la materia es la adoptada por Brasil en las reuniones bilaterales con Paraguay y Argentina, es decir, la creación de una *autorización de viaje para el transporte de carga propia*.

Por consiguiente, se sugiere que el procedimiento para la concesión de este documento se lleve a cabo mediante la solicitud presentada por la persona física o jurídica a la autoridad competente de su país, el país de destino (y/o de tránsito, si procede). Como se establece en la Resolución de la ANTT Nº5.840/2019, la solicitud debe contener:

- I. información del importador y del exportador;
- II. origen y destino de la operación;
- III. número aproximado de viajes;
- IV. punto(s) fronterizo(s) que se utilizará(n) durante el viaje;
- V. una descripción de la carga que se va a transportar, tanto a la llegada como al regreso; y
- VI. lista de vehículos, de una categoría particular, que son propiedad o están en poder del solicitante (ANTT, 2019a, p. 48, nuestra traducción).

Además de estos documentos previstos en la legislación brasileña, se sugiere que la solicitud también incluya:

- 1. Documento que prueba la existencia legal de la empresa en su país de origen
- II. Copia del nombramiento de su representante legal o un certificado expedido por un organismo competente
- III. Póliza de seguro de responsabilidad civil
- IV. Copia del CITV.

Además, como se establece en la Resolución ANTT № 5.840/2019, la regularidad de la posesión de los vehículos debe demostrarse mediante la anotación del contrato de préstamo, alquiler, arrendamiento o similar en los medios electrónicos puestos a disposición por los organismos de tráfico (ANTT, 2019a).

Aun en relación a la Resolución de la ANTT Nº 5.840/2019, el punto 4 del art. 19 indica que:

- § 4 La prueba del transporte internacional por carretera de carga propia se aportará mediante el examen de las siguientes situaciones:
- I el transporte de la mercancía por el comprador en su propio vehículo;
- II el tránsito de mercancías para su venta fuera de los locales en el propio vehículo del remitente o en posesión de este; y
- III transferencias de mercancías entre establecimientos del mismo titular (ANTT, 2019a, p. 48, nuestra traducción).

Además, debe proporcionarse una declaración expresa de transporte propio. Una vez alcanzado el acuerdo, la autoridad competente del país de origen facilitará a la empresa el documento correspondiente que contenga la información antes mencionada.

Si la práctica se acuerda bilateral o multilateralmente, se puede renunciar al acuerdo del país de destino. En este caso, el país de origen notificará al país de destino (y de tránsito, si procede) la autorización concedida y remitirá el documento correspondiente a la empresa solicitante.

A respecto de la duración de la autorización, se recomienda un periodo de un año, indicando la cantidad aproximada de viajes a realizar en el periodo.

5.1.8.2. Impacto

La reglamentación del transporte propio de cargas debería incluirse mediante el mecanismo de los protocolos adicionales del ATIT, que instituye el uso de la *Autorización de Viaje de Carga Propia*. En el caso de la CAN, las propuestas planteadas pueden incorporarse mediante la revisión de la Decisión CAN Nº 837/2019, que trata del transporte internacional de cargas por carretera, y la Resolución CAN Nº 2.101/2019, que la regula.

5.1.9. Autorizaciones para el transporte propio de pasajeros

Este tema no es abordado por el ATIT ni por la CAN. Como se señala en el vol. 2 de la *Actualización del informe de armonización* (ANTT, 2020a), solo Brasil, Uruguay y Ecuador tienen

reglamentos relativos a las autorizaciones para transporte propio de pasajeros, que difieren en cuanto a los procedimientos adoptados.

Por lo tanto, es necesario mejorar la actual normativa de transporte propia del ATIT y de la CAN para incluir el transporte propio de pasajeros. Esto es importante, entre otras razones, para asegurar los posibles accidentes de los vehículos que realizan este tipo de transporte. Además, la armonización de estos procedimientos es esencial para garantizar que se permita debidamente la entrada en un país extranjero, a fin de no perjudicar a las entidades que más utilizan este servicio, como los clubes deportivos, las congregaciones religiosas, las instituciones sin fines de lucro y las universidades²⁸.

5.1.9.1. Propuesta de armonización

Se recomienda incluir en el ámbito de aplicación del ATIT y de la CAN la legislación relativa a las autorizaciones para el transporte propio de pasajeros. La formulación de esta propuesta se basó en la sugerencia hecha por la Delegación Brasileña durante la LIII Reunión Ordinaria del SGT Nº 5 – "Transporte", del MERCOSUR, en 2018.

De esta manera, los transportistas que deseen realizar transporte colectivo propio de pasajeros deberán obtener la *Declaración de Transporte Internacional Propio*. Se emitirá rellenando un formulario, y se requiere la siguiente información:

- Datos de la persona responsable del transporte: nombre, Carteira Nacional de Habilitação (CNH) y Cadastro de Pessoa Física (CPF)
- II. Datos de los pasajeros: nombres, CPFs y nacionalidades
- III. Datos del Certificado de Registro e Licenciamento de Veículos (CRLV): nombre del propietario y matrícula.
- **IV.** Información sobre el viaje: lugar y fecha de origen y destino (si hay más de uno, rellene el lugar más lejano)
- V. Declaración explícita para llevar a cabo el transporte propio
- VI. Prueba de transporte de los documentos de la Carta Verde y del CITV. (REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DEL LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT 5 "TRANSPORTE" DEL MERCOSUR, 2018).

5.1.9.2. Impacto

La reglamentación del transporte propio de pasajeros debería incluirse mediante el mecanismo de los protocolos adicionales del ATIT, que instituye el uso de la *Autorización de Viaje de Carga Propia*. Por otra parte, la CAN puede aplicar las propuestas señaladas en este apartado complementando su Decisión Nº 398/1997, que trata del transporte internacional de pasajeros por carretera.

²⁸ Cabe señalar, sin embargo, que en Brasil los vehículos de pasajeros no necesitan una autorización previa del ANTT para realizar transporte propio de pasajeros. En este sentido, para esta categoría de vehículos, el país requiere el Seguro de Carta Verde (para viajes dentro del MERCOSUR) o un seguro equivalente en otros países, además de los requisitos establecidos por el país de destino, como por ejemplo, la identificación de los pasajeros, la documentación del vehículo, el permiso de conducir, entre otras determinaciones que varían según el país de destino.

5.1.10. Autorizaciones para el transporte por contenedores

Ni el ATIT ni la CAN definen un régimen normativo específico para el transporte de cargas en contenedores, limitándose únicamente a una definición del término "contenedor" con fines interpretativos dentro de su ámbito de aplicación.

La definición es idéntica entre ellos, lo que demuestra una armonía en este entendimiento. En el caso de la CAN, el término se define en el artículo 1 de la Decisión Nº837/2019. En el caso del ATIT, esta definición se encuentra en el Anexo I, Art. 1, párrafo 7:

- 7. Contenedor: elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque movible o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones:
- a) Constituya un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías;
- b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido;
- c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga;
- d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro;
- e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo;
- f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías;
- g) Esté dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan recibir sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera;
- h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan mortificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles; e
- i) Tengan un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos. (ALADI, 1990, p. 28-29).

A pesar de tener la misma definición para los contenedores, es necesario regular más detalladamente el tema tanto en el ATIT como en la CAN.

5.1.10.1. Propuesta de armonización

Con el fin de establecer y compatibilizar la documentación a exigir en el transporte de cargas por contenedores, se sugiere la adopción de las prácticas observadas en las legislaciones boliviana y brasileña en la materia, más específicamente el Decreto Supremo nº 24.327/1996 (BOLIVIA, 1996) y la Resolución CONTRAN Nº 564/2015 (CONTRAN, 2015), respectivamente.

Así pues, el transporte por contenedores debe incluirse en el *Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero* (MIC/DTA) (como ya ocurre con los remolques y semirremolques), con la información relativa a las unidades de transporte, como placas, números y sellos. También se sugiere que las especificaciones técnicas correspondientes a esta forma de transporte se sometan a las normas establecidas por la ISO²⁹ 668, norma internacional adoptada y contemplada por la legislación boliviana.

²⁹ Del inglés – International Organization for Standardization.

En relación a la solicitud del Permiso Especial, en cuanto a la altura del vehículo con el contenedor, se sugiere la adopción del modelo previsto en la legislación brasileña, en el que se establece un rango de alturas. Con el fin de buscar un término medio entre las regulaciones observadas en otros países de América del Sur, en el vol. 2 de la *Actualización* del *informe de armonización* (ANTT, 2020a), se recomienda un intervalo de altura entre 4,10 m y 4,50 m como parámetro para la emisión de la *Autorização Especial de Trânsito* (AET), de manera que si la altura del vehículo es inferior a 4,10 m o extrapolada a 4,50 m, será necesario solicitar la autorización para la carga fuera de las dimensiones estándar. Para las situaciones en que la altura del vehículo con el contenedor esté en el rango de 4,10 m y 4,50 m, será necesario emitir la AET, cuya validez sugerida es de un año.

5.1.10.2. Impacto

Dado que no existe una reglamentación sobre el subtema en el marco del ATIT, debería añadirse al acuerdo la norma presentada en el tema anterior. En lo que respecta a la CAN, se debería llevar a cabo una revisión de la Decisión CAN Nº 837/2019 sobre el transporte de mercancías por carretera a fin de incluir las especificaciones propuestas para el transporte de cargas en contenedores.

5.1.11. Autorizaciones para cargas fuera de las dimensiones estándar

En cuanto a las autorizaciones de cargas fuera de las dimensiones estándar, se observa que el ATIT no tiene ninguna reglamentación al respecto. Sin embargo, el acuerdo establece en el artículo 31 §3 que:

Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos (ALADI, 1990, p. 8).

En este sentido, el *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones* las define como violaciones graves:

Art. 3

a) De pasajeros

[....]

4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.

b) De carga

[...

4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.

[...]

7. Transportar sin permiso especial cargas que por sus dimensiones, peso o peligrosidad lo requieran. (ALADI, 2005, p. 2-3).

Además, en los *informes comparativos* elaborados en el marco del TED № 2/2016, se observa que los países signatarios del ATIT han expresado su acuerdo sobre la necesidad de

exigir una autorización para el transporte de cargas de dimensiones no estándares, aunque el acuerdo no regule dicha autorización. Entre los países que regulan dicha autorización, se encuentran variaciones en los límites de dimensiones y peso sujetos a la concesión del permiso. Además, se comprobó que no hay unanimidad entre los países a respecto de la necesidad de un permiso de ese tipo en el transporte internacional.

Por otro lado, la CAN, mediante la Decisión Nº 837/2019, determina, en su artículo 173, que para el transporte de mercancías indivisibles cuyo volumen o peso exceda los límites permitidos, que se establecen en la Decisión Nº 491/2001, es necesario solicitar una autorización específica al órgano nacional competente de los Estados Parte a través del cual se llevará a cabo esta operación. El transporte y la circulación de este tipo de carga debe regirse por la legislación interna de cada uno de los países que se encuentran en el itinerario del vehículo (CAN, 2019c).

Además, la Resolución CAN Nº 2.101/2019, que regula la Decisión CAN Nº 837/2019, en su Capítulo IX, establece que para obtener la autorización especial para vehículos o unidades de carga no convencionales, o incluso para bienes indivisibles que excedan los límites de peso o dimensiones permitidos, es necesario que cumplan con los requisitos establecidos en los artículos 59 y 65 de la Decisión Nº 837/2019 (CAN, 2019 d). La validez de esta autorización está ligada a la validez del contrato acreditado por la *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC).

Por último, la Resolución CAN Nº 2.101/2019 también define que el permiso especial expedido por el país de origen es un requisito para un segundo permiso específico para pesos y dimensiones en los países por los que transitará la carga o el vehículo, que debe cumplir con la norma interna vigente en esos países (CAN, 2019d).

5.1.11.1. Propuesta de armonización

En base a lo expuesto y con el objetivo de establecer una práctica que implemente una estandarización de la documentación a ser requerida en el caso de transporte de cargas fuera de las dimensiones estándar, se sugiere que la legislación brasileña sea utilizada como soporte para la armonización del tema presentado, ya que fue considerada la legislación más completa en la materia. La sugerencia se basa en la previsión, por la legislación brasileña, de que el transporte de cargas fuera de las dimensiones estándar se haga solo después de la obtención de la AET, como se expresa en la Resolución del Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) Nº 01/2016 (DNIT, 2016).

De acuerdo con esta resolución, las cargas con exceso lateral "[...] se colocarán en equipos cuyos anchos sean compatibles con la seguridad del tráfico, observando la Resolución 520/2015-CONTRAN o cualquier otra que la sustituya" (DNIT, 2016, p. 57, nuestra traducción). En el caso de las cargas con excesos verticales, sólo se facilitará la AET "[...] si se demuestra analíticamente que el equipo de transporte es adecuado, habida cuenta de su altura y equilibrio en relación al suelo [...]" (DNIT, 2016, pág. 57, nuestra traducción), y la autoridad competente podrá solicitar la presentación de esa documentación justificativa.

Si la carga tiene sobrepeso, se define que:

Art. 8 - En el transporte de cargas a que se refiere la presente Resolución, la distribución del peso sobre el o los ejes o la línea o líneas de ejes del conjunto de

transporte o del vehículo especial³⁰, que se transmitirá a las superficies de las vías públicas, deberá ser conforme a las especificaciones técnicas del fabricante y deberá respetar los límites de peso bruto máximo por eje, línea o conjunto de ejes, según lo permitido [...]. (DNIT, 2016, p. 57, nuestra traducción).

La AET se suministra, para el tránsito diurno, a vehículos o conjuntos de vehículos encargados de transportar carga indivisible, exceso de peso y/o dimensiones, o vehículos especiales, dentro de los límites de

I - longitud total: hasta 30,00 m (treinta metros);

II - ancho total: hasta 3,20 m (tres metros y veinte centímetros);

III- altura total: hasta 4,40 m (cuatro metros y cuarenta centímetros);

IV- Peso bruto total combinado - PBTC: 57,0 t (cincuenta y siete toneladas),

V - distribución del peso bruto por eje o conjunto de ejes de conformidad con el artículo 8 de la presente resolución (DNIT, 2016, p. 58, nuestra traducción).

Además, si el Peso Bruto Total (PBT) del remolque o semirremolque es superior a 150 t e inferior a 288 t, la AET se presentará a la autoridad competente para su análisis. Si el PBT es superior a 288 t, se debe realizar un *Estudo de Viabilidade Estrutural* (EVE)³¹ de todas las Obras de Arte Especiales (OAE)³² enumeradas a lo largo de la ruta a recorrer. El EVE debe ser realizado por una empresa de ingeniería especializada y presentado a la autoridad competente. Las especificaciones de EVE se describen en el punto 1 del art. 9 del primer anexo de la Resolución DNIT Nº 01/2016. Cabe señalar que la operación de transporte de cargas con PBT superior a 288 t debe ir acompañada por los técnicos responsables de EVE, que emitirán el *Laudo Técnico de Acompanhamento* (LTA)³³(DNIT, 2016).

La solicitud de la AET debe hacerse *on-line*, solo por los transportistas (persona física o jurídica responsable del transporte de la carga) o por los expedidores (propietario de la carga según la factura) (DNIT, 2016), a la autoridad competente del país de origen, que debe remitir la solicitud – después de comprobar el cumplimiento de los requisitos mínimos – a la autoridad competente del país de destino y/o de tránsito de la carga. A respecto de los requisitos que deben ser informados en la solicitud, se destaca la VII Reunión Bilateral Brasil-Venezuela, de los Organismos Nacionales Competentes de Aplicación del Acuerdo de Transporte Internacional de Pasajeros y Carga por Carretera, en la que se estableció, en el Anexo V, el procedimiento necesario para autorizar el transporte con cargas indivisibles y/o medidas excepcionales entre

³⁰ Un vehículo especial es aquel que tiene características específicas, destinado a transportar cargas indivisibles que superen el peso y/o las dimensiones, así como aquellos equipados para prestar servicios especializados, que se configuran como cargas permanentes, tales como: grúas, máquinas de perforación, plantas o subestaciones móviles, semirremolque extensivo, camión o grúa *Munk*, entre otros (DNIT, 2016).

³¹ El Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE) es el estudio de la capacidad de carga de las OAE existentes a lo largo de una determinada ruta, con el fin de hacer viable o no el paso de un Conjunto de Portadores con Peso Bruto Combinado Total (PBTC) por encima de ciertos límites. Incluye el análisis de las características estructurales y el estado de conservación de las EOA y, en su caso, su diseño y memoria de cálculo. El informe final debe incluir indicaciones sobre las medidas que deben adoptarse para permitir el transporte (DNIT, 2016, sin paginación).

³² Las OAE son aquellas obras que pertenecen al conjunto de elementos de la infraestructura vial y ferroviaria, esencialmente puentes, túneles y viaductos.

³³ Laudo Técnico de Acompanhamento (LTA) es el documento de responsabilidad de la empresa encargada de preparar el Estudo de Viabilidade Estrutural (EVE), basado en el seguimiento técnico del transporte, informando de cómo se cumplieron las recomendaciones relativas al paso del transporte fijado en las obras de arte, cómo se comportaron las estructuras durante la transposición, si se produjese algún suceso que afectase negativamente a la capacidad de transporte de las OAE, debe contener el Laudo Técnico de Instrumentação (LTI), cuando se identifiquen las necesidades, sugiriendo la liberación o no de las obras para un posible nuevo transporte con las mismas características del transporte en cuestión (DNIT, 2016, sin paginación).

los dos países (REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y TRANSPORTE..., 2007).

Basándose en la Resolución DNIT № 1/2016, en el anexo V de la citada reunión y en otras legislaciones nacionales sobre el tema, se sugiere que la solicitud de autorización para el transporte de cargas fuera de las dimensiones estándar contenga la información del vehículo, como la matrícula y los números del *Registro Nacional de Veículos Automotor* (RENAVAM) de los vehículos declarados y del *Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Carga* (RNTRC), para el caso brasileño (DNIT, 2016); y, para otros países, el certificado de registro del vehículo utilizado en el transporte y el documento que demuestre la propiedad del vehículo por parte del transportista.

Además, dado que la solicitud también debe ser aprobada por las autoridades competentes de los países de destino y tránsito de la operación de transporte, y que la infraestructura vial de cada país tiene su propia capacidad y particularidades, se sugiere que se proporcione la siguiente información adicional en el momento de la solicitud:

- » Características técnicas del vehículo o combinación de vehículos
- » Dimensiones del vehículo o combinación de vehículos
- » Peso bruto máximo y peso del eje
- » Características del cargamento que se va a transportar
- » Fecha y hora en que comenzará el transporte
- » Ruta de transferencia
- » Póliza de seguro de responsabilidad civil.

A respecto de la validez de la AET, según la Resolución DNIT Nº 01/2016, se sugiere el periodo de validez de un año para las combinaciones de portadores cuando transporten carga indivisible, exceso de peso y/o dimensiones, o vehículos especiales, respetando los límites máximos de peso y dimensiones indicados anteriormente. En caso de que el vehículo supere estos límites, la AET tendrá un periodo de validez de 90 días, siendo el documento válido para un solo viaje con un recorrido definido, incluyendo la devolución del vehículo y el equipo utilizado en la ejecución del transporte. Este periodo puede ser extendido por el mismo periodo si el tiempo necesario para completar el transporte es más de 90 días (DNIT, 2016).

Cabe señalar que, según lo dispuesto en la Resolución CAN Nº 2.101/2019 (CAN, 2019 d), cada país debe definir sus propios límites extra dimensionales para las situaciones previstas en esta propuesta de armonización, ya que éstas están estrechamente vinculadas a las características de la infraestructura vial de cada país.

5.1.11.2. Impacto

Considerando que en el ámbito del ATIT no existe una reglamentación sobre el tema, se debe agregar al acuerdo la obligación de una autorización especial para el transporte de cargas fuera de las dimensiones estándar, respetando las especificaciones presentadas en el tema anterior, que se basan en la legislación brasileña. En lo que respecta a la CAN, se sugiere que la organización incorpore los requisitos establecidos por la legislación brasileña para la

emisión de la autorización especial para el transporte de cargas indivisibles sobredimensionadas y de vehículos o unidades de cargas no convencionales.

5.1.12. Documentos obligatorios para el transporte de cargas

Existe una gran divergencia entre los países de América del Sur en lo que respecta a los documentos de transporte obligatorios para el transporte internacional de cargas, como se señala en el vol. 2 de la *Actualización del informe de armonización* (ANTT, 2020a).

El ATIT, a pesar de no tratar el tema de manera específica, determina la necesidad de llevar algunos documentos para el transporte internacional de cargas, siendo ellos: Permiso Originario; Permiso Complementario; Conocimiento del transporte internacional por carretera (CRT); MIC/DTA; descripción y documentación de los vehículos autorizados; póliza de seguros (en las normas definidas por el acuerdo); y permiso de conducir. Además, durante la XIX Reunión de la Comisión del Artículo 16, en la que se debatieron cuestiones de sanción, se acordó entre los países llevar el CITV, además de los documentos mencionados anteriormente (BRASIL, 1990b; REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL..., 2017).

Asimismo, la legislación de la CAN no establece explícitamente qué documentos son obligatorios en el transporte internacional de cargas. Sin embargo, implícitamente, el bloque proyecta la necesidad de: Permiso originario; CPIC; Certificado de Habilitación de Vehículos de Transporte; MIC; permiso para conducir el vehículo; y Póliza de Seguros Andina (CAN, 2019c).

También hay una diferencia entre el ATIT y el CAN en cuanto a la necesidad del MIC. Mientras que el primero establece en el Anexo I que: "Artículo 28 - Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC)." (ALADI, 1990, p. 38); la CAN establece en la Decisión Nº 837/2019 que:

Artículo 154.- Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI. (CAN, 2019c, p. 27-28).

Así, se percibe que cuando un vehículo está vacío, no necesita presentar el MIC cuando transita dentro del grupo andino, característica que difiere de la norma prevista por el ATIT, según la cual, en estas condiciones, es necesaria la presentación del MIC.

5.1.12.1. Propuesta de armonización

Debido a su completitud, se sugiere la adopción de las prácticas previstas en el ATIT y en las negociaciones llevadas a cabo en el marco de la XIX Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo, en vista de que el establecimiento de la obligación de otros documentos además de estos podría generar obstáculos innecesarios al transporte internacional de cargas. Por lo tanto, la lista final de documentos obligatorios propuestos es la siguiente:

- » Permiso Criginario
- » Permiso Complementario
- » CRT

- » MIC/DTA
- » Descripción y documentación de los vehículos autorizados
- » Póliza de seguros (en las normas definidas por el acuerdo)
- » CITV
- » Permiso para conducir.

En la Tabla 19 se presentan los documentos para el transporte de cargas de acuerdo con la propuesta de armonización realizada, clasificados según su obligación o no en la actualidad.



Tabla 19 – Documentos propuestos para el transporte de cargas clasificadas como transporte obligatorio en la actualidad

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

También cabe mencionar la reciente armonización en relación al tema, dentro del MERCOSUR, mediante la Resolución GCM/MERCOSUR Nº 34/19, que define los siguientes documentos obligatorios para el transporte de pasajeros y cargas:

- - Autorización de empresa y habilitación del vehículo (permisos). (1)
- Certificado de póliza única de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados (Acuerdo 1.41 XV Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur). (2)
- Certificado de póliza única de seguros de responsabilidad civil por daños a la carga transportada (Acuerdo 1.67 XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de los Países del Cono Sur). (2) (4)
- Certificado de inspección técnica vehicular. (5)
- Carta de porte internacional (CRT).
- Manifiesto internacional de carga/Declaración de tránsito aduanero internacional (MIC/DTA). (3)
- (1) Para el tráfico y según el tipo de permiso correspondiente, salvo casos en los que a nivel bilateral o multilateral se hubieran acordado otros procedimientos de control que no requieran su porte y exhibición.
- (2) Salvo que exista un sistema de verificación sustitutiva acordado por los países signatarios de los Acuerdos en materia de tráfico.

- (3) La documentación alternativa que determine el organismo de aplicación de cada país para el trayecto desde origen a frontera para los casos en los que el despacho de la mercadería no se realiza en origen (entre ellos podría estar la factura comercial o remito).
- (4) No exigido por Argentina y Paraguay aplica reciprocidad.
- (5) El aval técnico si correspondiere, en caso de ciertos vehículos especiales. (MERCOSUR, 2019c, p. 1-2).

5.1.12.2. Impacto

Considerando que los documentos obligatorios no están claramente establecidos en el ATIT, es necesario modificarlos para incluir una lista exhaustiva de los documentos obligatorios para el transporte internacional de cargas. Lo mismo se aplica al caso de la CAN, para lo cual se sugiere la revisión de la Resolución Nº 837/2019, que trata del transporte internacional de cargas por carretera, para incluir en su legislación las propuestas presentadas.

5.1.13. Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros

En lo que respecta al transporte de pasajeros, el ATIT impone los siguientes documentos: póliza de seguro de responsabilidad civil; autorizaciones para servicios ocasionales; documentación de los vehículos autorizados; documentación de los vehículos; autorización de conducción; y los Permisos Originarios y Complementarios. Además, en la XIX Reunión de la Comisión del Artículo 16, se planteó la cuestión de los documentos obligatorios, y se acordó entre las delegaciones de los países que se debía llevar el documento de inspección técnica del vehículo que realizara el transporte de pasajeros, así como la lista de pasajeros en la situación concreta de viaje ocasional (BRASIL, 1990b; REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL..., 2017).

Por otra parte, la CAN, en sus Decisiones Nº 398/1997 y Nº 837/2019, definió la necesidad de los siguientes documentos (aunque no de forma explícita): i) Permiso originario de prestación de servicios; ii) Permiso complementario de prestación de servicios; iii) Certificado de Habilitación del vehículo; iv) Póliza andina de seguros; v) Certificado de Habilitación de la empresa de transporte; vi) Permiso de conducir; y vii) Lista de pasajeros. Los seis primeros elementos consisten en documentos básicos para cada operación de transporte, mientras que el último está exclusivamente vinculado al transporte internacional de pasajeros por carretera, regulado por la Decisión CAN Nº 398/1997 (CAN, 1997a, 2019c).

5.1.13.1. Propuesta de armonización

La armonización propuesta en este caso se basa en las disposiciones del ATIT y en el debate planteado durante la XIX Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT a que se hace referencia en el punto anterior. Además, se recomienda incluir los documentos *Conocimiento de encomiendas internacional* (CEI) y *Manifiesto internacional de encomendas* (MIE)/DTA como obligatorios en las ocasiones en que se verifique el transporte de encomiendas por vehículo de transporte de pasajeros, de manera que la carga (encomienda) transportada tenga un documento específico que la identifique y formalice su transporte. EIMIE/DTA está previsto por la Resolución MERCOSUR Nº 28/2005 como instrumento de aplicación del régimen TAI (MERCOSUR, 2005).

Por consiguiente, se sugiere la lista definitiva de documentos obligatorios para la armonización de las prácticas de transporte internacional de pasajeros:

- » Póliza de seguro de responsabilidad civil
- » CITV
- » Permiso Originario
- » Permiso Complementario
- » Documentación de los vehículos autorizados
- » Permiso de conducir
- » CEI y MIE/DTA (sólo en los casos en que se observe el transporte de encomiendas)
- » Documento de autorización de viaje ocasional (según corresponda)
- » Lista de pasajeros para viajes ocasionales.

También se recomienda que la inspección de la operación, en lo que respecta a los documentos obligatorios, se lleve a cabo sobre la base de una lista de verificación, a fin de evitar interpretaciones divergentes en la aplicación de la legislación.

La Tabla 20 presenta los documentos para el transporte de pasajeros de acuerdo con la armonización propuesta realizada, clasificados en relación al transporte obligatorio para la legislación del ATIT y de la CAN en la actualidad.



Documentos requeridos explícitamente en la legislación
Documentos no requeridos por la ley
Documentos no definidos por la legislación
Documentos no solicitados explícitamente, pero que corresponden a los solicitados

Tabla 20 – Documentos armonizados obligatorios para el transporte de pasajeros Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Por último, destaca nuevamente la Resolución MERCOSUR/GMC Nº 34/19, que determina los documentos obligatorios para el transporte de cargas y de pasajeros en el marco del MERCOSUR, que se presentan en la sección 5.1.12.1.

5.1.13.2. Impacto

Considerando que los documentos obligatorios no están claramente establecidos en el ATIT, es necesaria una modificación que incluya la lista propuesta de documentos obligatorios para el transporte internacional de pasajeros. Lo mismo se aplica a la CAN. En este caso, las propuestas realizadas pueden incorporarse a la legislación del bloque mediante una revisión de la Resolución CAN Nº 398/1997, que trata del transporte internacional de pasajeros por carretera.

5.1.14. Utilización de vehículos de terceros para el transporte de pasajeros

Este tema y el siguiente (5.1.15) tienen como eje principal la armonización del entendimiento de los países sobre las modalidades legalmente permitidas para la contratación de vehículos de terceros para el transporte por carretera, en vista de que, durante las visitas técnicas realizadas en el marco del TED Nº 2/2016, entre los años 2017 y 2018, se señaló el desacuerdo sobre esta cuestión como uno de los mayores problemas relativos a este tema.

El uso de vehículos de terceros mediante contratos de arrendamiento es una práctica importante para el desarrollo del transporte internacional, especialmente en la región de América Latina, ya que flexibiliza la flota, lo que responde a la gran fluctuación de la demanda de transporte en la región. Es importante destacar que la diversificación de las modalidades de contratación es fundamental para que más empresas de transporte puedan realizar el servicio, generando competencia en el sector y, por lo tanto, mayor eficiencia con precios más accesibles en el servicio de transporte prestado.

Tanto el ATIT como la CAN son breves en ese sentido. En la actualidad, la única posibilidad de utilizar vehículos de terceros contemplada en el ATIT es mediante un contrato de arrendamiento (*leasing*), excluyendo las demás formas (BRASIL, 1990b). Sin embargo, los operadores de algunos países han informado de dificultades para operar sólo mediante este tipo de contrato, como se ha verificado durante las visitas técnicas.

La CAN, de manera similar, establece que, para el transporte internacional de pasajeros por carretera, es posible otorgar permisos a los vehículos que se encuentran en *leasing*, y que dichos vehículos deben ser permitidos bajo admisión temporal, por el tiempo indicado en el contrato, en los Estados Parte por los que transitan. Todavía, esta es también la única forma de contratación de vehículos de terceros prevista por el bloque (CAN, 1997a).

5.1.14.1. Propuesta de armonización

Dada la brevedad del ATIT y la CAN en el tratamiento de esta cuestión, así como la necesidad de diversificar las categorías de contrato para el transporte de pasajeros en vehículos de terceros, se sugiere que la legislación brasileña se utilice como paradigma de armonización, ya que abarca la mayoría de los tipos de contrato, extrayendo de ella los elementos necesarios para resolver el problema planteado.

El artículo 3 de la Resolución ANTT Nº 4.998/2016 establece que se permite el uso de autobuses de terceros para el transporte de pasajeros si está respaldado por un contrato de alquiler o préstamo, de acuerdo con las cláusulas I y II:

- Art. 3 El transportista cedente podrá solicitar a la ANTT que autorice el uso de autobuses de propiedad de terceros, por un periodo determinado, mediante un contrato de alquiler o préstamo, en las siguientes situaciones:
- I durante un periodo máximo de 90 (noventa) días, cuando en el mercado de un determinado servicio haya una variación inusual y temporal de la demanda, en fechas festivas, cívicas y de días feriados consagrados y en los periodos comprendidos entre la segunda semana de junio hasta la primera semana de agosto y la última semana de noviembre hasta la primera semana de febrero, la empresa cedente debe ser un proveedor de servicios regulares de transporte colectivo de pasajeros por carretera interestatal o internacional, o un proveedor de servicios de transporte de pasajeros por carretera interestatal o internacional, en el marco de un sistema de flete; y
- II por un periodo máximo de 180 (ciento ochenta) días, cuando se destinen a la realización de pruebas de funcionamiento de nuevos autobuses, y la empresa asignataria debe ser una ensambladora nacional. (ANTT, 2016, p. 60, nuestra traducción).

Por lo tanto, se sugieren las formas de contrato legalmente previstas por la Resolución ANTT Nº 4.998/2016 como parámetro para la regulación de la cuestión en el ámbito internacional.

5.1.14.2. Impacto

Se recomienda llevar la propuesta basada en la legislación brasileña al ámbito de ALADI para su incorporación en una nueva redacción del Art. 31 del ATIT. En lo que respecta a la CAN, la propuesta formulada puede incorporarse mediante una revisión o complemento de la Decisión CAN Nº 398/1997, relativa al transporte internacional de pasajeros por carretera.

5.1.15. Utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas

El artículo 31 del ATIT regula el uso de vehículos de terceros para el transporte internacional por carretera, admitiendo la posibilidad de este tipo de servicio entre los siguientes modos de transporte de cargas:

- 1. Los vehículos y sus equipos, utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional a que se refiere el presente Acuerdo, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos.
- 2. Los países signatarios mediante acuerdos bilaterales, podrán admitir, en el transporte internacional de carga por carretera, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas.
- 3. Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos.
- 4. Los países signatarios podrán convenir la circulación de vehículos de características diferentes a las citadas en el párrafo anterior (ALADI, 1990, p. 8).

La CAN establece, a través de la Decisión Nº 837/2019, que el transporte internacional de cargas por carretera debe realizarse en vehículos debidamente matriculados en el organismo

competente de su país de origen. Así pues, también admite la modalidad de transporte de cargas por vehículos de terceros, definiendo lo siguiente:

Artículo 54.- Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro.

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

Artículo 56.- Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un País Miembro y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado de conformidad con la legislación aduanera de cada País Miembro (CAN, 2019c, p. 13).

Además, la Decisión CAN Nº 837/2019 determina que, si los vehículos o las unidades de carga son de terceros o están en arrendamiento financiero (*leasing*), debe adjuntarse una copia del contrato vinculante correspondiente a la solicitud del *Certificado de Habilitación* y/o registro de las unidades de carga (CAN, 2019c).

5.1.15.1. Propuesta de armonización

De la comparación realizada en la sección anterior se desprende que la CAN presenta la normativa más completa en materia de utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas, previendo la obligación de presentar una copia del contrato que vincula al vehículo o unidad de carga con el transportista, al momento de solicitar el *Certificado de Habilitación*. Se sugiere, por lo tanto, la adopción de la Decisión CAN Nº 837/2019 como paradigma para la armonización de este tema.

5.1.15.2. Impacto

Se recomienda llevar la propuesta basada en la legislación andina al ámbito de ALADI para su incorporación en una nueva redacción del Art. 31 del ATIT.

5.1.16. Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros

En lo que respecta al transporte de equipaje y encomiendas en el contexto del transporte de pasajeros, estarán cubiertos: i) la posibilidad de transportar encomiendas en vehículos de transporte de pasajeros; ii) los pesos y dimensiones máximos permisibles de los equipajes y encomiendas; y iii) las indemnizaciones aplicables y sus valores. Las divergencias encontradas para este tema en las fases anteriores de este proyecto e identificadas en los informes del TED Nº 2/2016 apuntan a la necesidad de su adecuada regulación, a fin de establecer normas claras en relación a los temas mencionados.

El ATIT no aborda explícitamente la cuestión. Sin embargo, aunque son insuficientes, se esbozan algunas directrices en su *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones*, en el que se prevé una indemnización: i) pérdida de equipaje, infracción media por la que se impone una multa de1.000 dólares; y ii) no entrega del comprobante de recepción de equipaje al pasajero, infracción leve por la que se impone una multa de 200 dólares (BRASIL, 2005a).

La CAN, por su parte, define en su Decisión Nº 398/1997 que los transportistas autorizados pueden realizar, de forma complementaria, el transporte internacional de encomiendas y paquetes postales, quedando este servicio restringido a los vehículos autorizados y registrados (CAN, 1997a).

Además, esta decisión estipula que el conductor principal es responsable de la seguridad del equipaje y los paquetes postales que se transportan. Todavía, establece que el transportista autorizado no es responsable del contenido de los equipajes, encomiendas y paquetes postales, ya que esto es responsabilidad del pasajero. El pasajero conoce lo que se considera equipaje y su peso y volumen máximos a través del billete de viaje y, al embarcar, debe entregarlo al transportista autorizado para que éste le emita un recibo o billete numerado por cada encomienda o maleta (CAN, 1997a). Sin embargo, la decisión no contiene límites en cuanto al peso y el tamaño del equipaje ni estipula ninguna indemnización aplicable al sujeto.

5.1.16.1. Propuesta de armonización

De la comparación anterior se desprende claramente que la normativa de la CAN es más completa en la materia, no obstante no define límites de peso y tamaño para el equipaje y la compensación.

Considerando que la armonización busca establecer, además de la estandarización de los procedimientos regulatorios, las prácticas consideradas más adecuadas en cada tema para el desarrollo del transporte internacional sin mayores obstáculos, se sugiere como propuesta de armonización para este subtema la aplicación de una combinación de las prácticas establecidas en las leyes brasileñas y argentinas, junto con el sistema de identificación de equipajes y encomiendas definido en la Resolución MERCOSUR/GMC Nº 54/2018 (MERCOSUR, 2018).

La legislación brasileña, consustanciada en la Resolución a ANTT Nº 1.432/2006, define claramente la obligación de transportar el equipaje de los pasajeros y la posibilidad de transportar encomiendas. Además, establece un límite de peso (30 kg) para cada mercancía, así como el volumen máximo (300 dm³), determinando también que, en caso de valores superiores a éstos, se cobra una tasa proporcional al peso o volumen en exceso (ANTT, 2006).

A continuación se transcribe parte de la Resolución ANTT Nº 1.432/2006, más concretamente los artículos 3, 4 y 8, en los que se establecen las prácticas sugeridas como paradigma de la armonización propuesta para la posibilidad o no de que los transportistas de pasajeros realicen el transporte de encomiendas, para los límites máximos de peso y tamaño de las mercancías transportadas y para la indemnización y sus valores:

Art. 3 Los permisionarios y los titulares de las autorizaciones están obligados, en calidad de franquicia, a transportar gratuitamente el equipaje en el maletero y el volumen en el maletero de los pasajeros a bordo, observando los siguientes límites máximos de peso y tamaño:

I - en el portaequipajes, 30 (treinta) kilogramos de peso total y un volumen máximo de 300 (trescientos) decímetros cúbicos, limitado a la mayor dimensión de cualquier volumen a un metro; y

II - en el porta-souvenir, 5 (cinco) kilos de peso total, con dimensiones que se adaptan al porta-souvenir, siempre y cuando no se comprometa la comodidad, seguridad e higiene de los pasajeros.

- § Párrafo 1 En exceso de la franquicia fijada en las cláusulas I y II de este artículo, el pasajero deberá pagar hasta el 0,5% (medio por ciento) del precio del billete correspondiente al servicio convencional con aseo, sobre suelo pavimentado, por el transporte de cada kilogramo de exceso.
- § 2. Las personas autorizadas podrán negociar directamente con los pasajeros el peso total y el volumen máximo de equipaje que se transportará por pasajero en el portaequipajes, siempre que
- I se respeta la legislación vigente en lo que respecta al peso bruto total máximo del autobús, al eje o conjunto de ejes bruto y a la relación entre la potencia neta total máxima y el peso bruto; y
- II se observan las restricciones establecidas en el art. 46 de la Resolución de la ANTT n^2 1.166, de 5 de octubre de 2005.
- Art. 4 Garantizada la prioridad de espacio en el portaequipajes para los equipajes de los pasajeros y el correo, el permisionario podrá utilizar el espacio restante para el transporte de paquetes, siempre que
- I la seguridad de los pasajeros y de terceros está garantizada;
- II que se respete la legislación vigente en lo que respecta al peso bruto total máximo del autobús, el peso bruto por eje o conjunto de ejes y la relación máxima potencia neta total/peso bruto;
- III la carga y descarga de los paquetes se realiza sin obstaculizar la comodidad y la seguridad de los pasajeros o de terceros, y sin causar un retraso en la ejecución de los viajes o un cambio en el esquema operativo aprobado para la línea; y
- IV el transporte se realiza mediante la emisión de un documento fiscal apropiado, en cumplimiento de las disposiciones legales.
- Párrafo único. En caso de pérdida o daño del pedido, la responsabilidad del porteador se determinará de conformidad con la legislación específica.

[...]

Art. 8 El transportista será responsable de la indemnización del equipaje facturado regularmente, de conformidad con la presente resolución, hasta el valor de 3.000 (tres mil) veces el coeficiente tarifario, en caso de daño, y 10.000 (diez mil) veces el coeficiente tarifario, en caso de pérdida (ANTT, 2006, p. 158, nuestra traducción).

A los efectos de la armonización, cabe destacar también la Resolución MERCOSUR/GMC Nº 54/2018, que establece el sistema de identificación de equipajes aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera (MERCOSUR, 2018). Esta resolución establece un sistema de control de equipaje con etiquetas autoadhesivas o marbete para identificar los volúmenes facturados en el compartimiento, así como para el equipaje de mano. Los artículos 2, 3 y 4 del anexo de la resolución tratan del Sistema de Identificación y Control de Equipaje:

Art. 2 – Sistema de control de equipajes

Las empresas de transporte internacional alcanzadas por la presente Resolución deberán identificar a todo equipaje despachado en bodega o transportado con los pasajeros mediante el marbete correspondiente, según el tipo de despacho del que se trate, caso contrario el bulto no podrá ser ingresado a la unidad de transporte, sin derecho a compensación alguna.

Art. 3 - Identificación del equipaje despachado en bodega. Marbete.

Para la identificación del equipaje se utilizarán marbetes o etiquetas autoadhesivas. Estos marbetes deberán poseer un sistema de seguridad que advierta sobre cualquier intento de remoción. A su vez, deberán dotarse de un código que permita su escaneo ágil y contar con dos troqueles adhesivos; uno destinado a ser colocado en el reverso del pasaje o en el voucher entregado al usuario, y otro que deberá adherirse al listado de pasajeros o en el troquel del pasaje que quede en poder del conductor. Estos códigos deberán contener numeración correlativa y letras identificatorias por cada

Estado Parte (AR-BR-UY-PY), la indicación de que se trata de equipaje despachado en bodega y la identificación de la empresa de transporte que recibió el despacho de los mismos. Las autoridades de fiscalización de cada Estado Parte podrán ampliar la cantidad de datos a incluir en estos códigos a fin de garantizar la trazabilidad de los equipajes despachados.

Art. 4 - Identificación del equipaje de mano. Marbete.

Similar sistema al indicado en el artículo 3 del presente Anexo; se utilizará para identificar el equipaje de mano, debiendo dotarse al marbete de un color y numeración diferente y el código inserto en el mismo deberá contener la especificación de que se trata de equipaje de mano y la identificación de la empresa de transporte internacional (MERCOSUR, 2018, págs. 2 y 3).

Además, la resolución establece cómo se debe hacer la inspección y establece que las empresas deben tener un sistema para dar seguimiento a las quejas de los usuarios. También se define que, en caso de incumplimiento de estas disposiciones, se aplicarán las sanciones previstas en el *Segundo Protocolo* del ATIT.

Cabe señalar que la legislación no está en vigor y no ha sido incorporada por los Estados Parte del MERCOSUR hasta la fecha de publicación del presente informe. No obstante, se entiende que esta legislación es un paradigma importante para la armonización del tema. Por último, como se establece en el artículo 6 del anexo de la Resolución MERCOSUR/GMC54/2018, relativo a las reclamaciones e indemnizaciones por daños al equipaje transportado, corresponde a cada país estipular los valores en su legislación interna (MERCOSUR, 2018). Así pues, la cuestión de las reclamaciones e indemnizaciones no está sujeta a armonización.

Por otro lado, la legislación argentina que trata de la identificación de encomiendas y paquetes establece, en su art. 6, un sistema basado en etiquetas tecnológicas, es decir, con herramientas informáticas que posibilitan el registro de información fundamental para su identificación, garantizando una mayor seguridad en el transporte (ARGENTINA, 2016).

ARTÍCULO 6°.-SISTEMA DE CONTROL DE PAQUETES O ENCOMIENDAS. Las empresas de transporte alcanzadas por el presente régimen, que deseen trasladar paquetes o encomiendas en el interior de los vehículos afectados al transporte de pasajeros, deberán contar con un sistema informático que reciba y almacene los siguientes datos:

- a. Nombre y apellido del remitente de la encomienda.
- b. Nacionalidad.
- c. Tipo y número de documento del remitente, que deberá ser fotografiado o escaneado.
- d. Nombre y apellido del destinatario.
- e. Razón social de la empresa de transporte.
- f. Lugar, fecha y hora de origen y destino, así como precio y peso del despacho.
- g. Número de faja asignado al momento de su despacho.
- h. Número de factura electrónica emitida (ARGENTINA, 2016, sin paginación).

De esta manera, se sugiere la armonización del tema en base a la legislación brasileña, argentina y del MERCOSUR. Por último, se señala que para la práctica del transporte de cargas en vehículos de transporte de pasajeros (encomiendas), se recomienda la emisión obligatoria de la CEI y el MIE/DTA, como ya se ha señalado en la propuesta de armonización relativa al subtema "Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros".

5.1.16.2. Impacto

En consecuencia, se recomienda que las prácticas sugeridas como propuesta de armonización se incorporen al ATIT. En el caso de la CAN, se sugiere aplicar esas prácticas complementando su Decisión Nº 398/1997, que regula el transporte internacional de pasajeros por carretera.

5.1.17. Conclusión parcial

En esta sección se presentaron las propuestas de armonización en relación al tema "Autorizaciones, documentos de transporte y servicios". Cada uno de los 16 subtemas abordados se analizó a través de una sección expositiva de sus respectivas normas, seguida de una sección de propuesta de armonización y otra de impactos en el marco legislativo del ATIT (ALADI) y de la CAN.

Entre los subtemas analizados se observó que las normas ATIT sirven de paradigma para la propuesta de armonización en seis de ellos:

- » Permisos complementarios para el transporte de cargas
- » Permisos complementarios para el transporte de pasajeros
- » Autorizaciones de viajes ocasionales para cargas y pasajeros
- » Autorizaciones cerca del autotransporte
- » Documentos obligatorios para el transporte de cargas
- » Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros.

Sin embargo, la legislación de la CAN se acerca bastante a lo que tiene el ATIT en cuatro de estos subtemas, a saber: i) permisos complementarios para el transporte de pasajeros; ii) autorizaciones para el autotransporte; iii) documentos obligatorios para el transporte de cargas; y iv) documentos obligatorios para el transporte de pasajeros. Además, la CAN se utilizó como base para la armonización propuesta sobre el tema de las "Permisos Originarios para el transporte de pasajeros" y la "Utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas".

Aunque se utiliza en seis propuestas de armonización, el ATIT no aborda tres de los 16 subtemas que se tratan en esta sección, a saber: i) autorizaciones para el transporte propio de pasajeros; ii) equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros; y iii) autorizaciones para cargas fuera de las dimensiones estándar. La CAN no aborda dos de los subtemas tratados en esta sección, que son: i) permisos complementarios para el transporte de cargas; y ii) autorizaciones para el transporte propio de pasajeros.

Además, se observa que el ATIT presenta menos detalles en relación a la CAN en lo que respecta a los permisos originarios, tanto para el transporte de cargas como de pasajeros, y el uso de vehículos de terceros para el transporte de cargas. Por otra parte, la legislación de la CAN es menos completa que la del ATIT en lo que respecta a las autorizaciones de viajes ocasionales para cargas y pasajeros.

En la Tabla 21 que figura a continuación se presenta una comparación entre las normas del ATIT y la CAN en relación a los temas tratados en esta sección, sobre la base de la definición de la legislación-base (presentada en verde oscuro):

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN		
Representante legal	ATIT (Art. 9 y Art. 24)	Decisión № 398/1997 Decisión № 837/2019		
Permisos Originarios para el transporte de cargas	ATIT (Art. 19, Art. 22, Art. 23)	Decisión № 837/2019		
Permisos Originarios para el transporte de pasajeros	ATIT (Art. 19, Art. 22, Art. 23)	Decisión № 398/1997		
Permisos Complementarios para el transporte de cargas	ATIT (Art. 19, Art. 24, Art. 25)	-		
Permisos Complementarios para el transporte de pasajeros	ATIT (Art. 19, Art. 24, Art. 25)	Decisión № 398/1997		
Autorizaciones de viajes ocasionales para cargas y pasajeros	ATIT (Art. 19, Art. 27, Apéndice 4 y Apéndice 5)	Decisión № 398/1997 Resolución de la CAN № 719/2003		
Autorizaciones cerca del autotransporte	ATIT (Art. 19 y Anexo I)	Decisión de la CAN № 617/2005		
Autorizaciones para el transporte propio de cargas	ATIT (Art. 19, Art. 35)	Decisión № 837/2019 Resolución № 2.101/2019		
Autorizaciones para el transporte propio de pasajeros	-	-		
Autorizaciones para el transporte por contenedores	ATIT (Art. 1 del Anexo I)	Decisión № 837/2019		
Autorizaciones para cargas fuera de las dimensiones estándar	-	Decisión № 837/2019 Resolución № 2.101/2019		
Documentos obligatorios para el transporte de cargas	ATIT (Art. 28 y Anexo I)	Decisión № 837/2019		
Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros	ATIT (Art. 13, Art. 21 y Apéndice 4)	Decisión de la CAN № 398/1997		
Utilización de vehículos de terceros para el transporte de pasajeros	ATIT (Art. 31)	Decisión de la CAN № 398/1997		
Utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas	ATIT (Art. 31)	Decisión de la CAN № 837/2019		
Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros		Decisión de la CAN № 398/1997		
Leyenda				
Legislación-base para la arm	nonización			
Legislación similar a la legisl	Legislación similar a la legislación-base de armonización			
Legislación que difiere de la legislación-base de armonización				
No trata el asunto o lo trata	de manera muy superficial			

Tabla 21 – Comparación entre las normas de autorizaciones, documentos de transporte y servicios del ATIT y la CAN Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

5.2. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El seguro de responsabilidad civil es obligatorio para todas las operaciones de transporte terrestre, por lo que el hecho de no contratar un seguro constituye una infracción del transporte. Esta sección cubre los daños personales y los daños materiales a los pasajeros y a terceros no transportados, comparando su aplicación en el ATIT y en la CAN.

El ATIT aborda el tema del "Seguro de responsabilidad civil" instituyendo el seguro conocido como la *Carta Azul*. Esto cubre situaciones de muerte, daños personales y/o materiales a los pasajeros y a terceros no transportados (excepto la carga), así como los gastos legales y los honorarios de los abogados para la defensa del asegurado y de la víctima. En primer lugar, en el contexto del ATIT, el tema "Seguro" está regulado por su art. 13, que impone a los países signatarios la obligación de contratar un seguro para los responsables del contrato de transporte

de cargas, personas o equipaje, y también el Seguro de Responsabilidad Civil por lesiones o daños causados a terceros no transportados, es decir, los específicos del seguro obligatorio. La responsabilidad civil tiene por objeto indemnizar al asegurado por los daños corporales o materiales involuntarios causados a terceros como resultado de la operación de transporte. A la empresa que realiza los viajes internacionales se le atribuye la responsabilidad civil por lesiones, muertes y daños a terceros no transportados, y la autoridad de control de divisas de cada país signatario se encarga de autorizar las transferencias de las condiciones de los seguros y los pagos relativos a la indemnización por accidentes y otros gastos (BRASIL, 1990).

El artículo 5 del documento define los valores de la cobertura de seguro acordada por los países signatarios. Las cifras incluyen los escenarios de responsabilidad civil por daños a terceros no transportados, por daños a los pasajeros y por daños a la carga transportada (BRASIL, 1990).

Según el artículo 6, el seguro de responsabilidad civil contractual con respecto a los pasajeros es válido y aplicable cuando las compañías de seguros, en el país de origen de la empresa de transporte, tienen acuerdos con los aseguradores del país al que se destina el transporte. En vista de ello, el artículo 7 determina la necesidad de promover acuerdos entre aseguradores y reaseguradores, con una reglamentación adecuada y la interferencia de los organismos nacionales competentes (BRASIL, 1990).

Ya en el marco de la CAN, la Decisión №. 290/1991 (CAN, 1991) estableció la *Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transporte Internacional por Carretera* y el anexo que cubre los *accidentes corporales para tripulantes*, documentos esenciales para el tránsito de cargas o pasajeros en la subregión (CAN, 1991). La *Póliza Andina* y su Anexo deben ser emitidos por una compañía de seguros de uno de los Estados Parte de la CAN. Este documento abarca la responsabilidad civil resultante de los accidentes con pasajeros y terceros no transportados, así como los daños personales a la tripulación en caso de accidentes con vehículos con habilitación en el transporte internacional por carretera.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 de la *Póliza Andina* y su Anexo, todo asegurador debe tener un representante en otro asegurador de los países de la CAN cubiertos por la póliza. Así, el artículo 6 establece que los aseguradores de los países de la CAN deben mantener un acuerdo de asistencia recíproca. Cabe señalar que, de acuerdo con el artículo 9, este documento se considera obligatorio para la habilitación de los vehículos que realizan transporte internacional por carretera (CAN, 1991).

Por último, las pólizas de seguro exigidas por la CAN, previstas en la *Póliza Andina*, estipulan cantidades mínimas para la indemnización, al igual que el ATIT prevé ciertas cantidades para la indemnización. Sin embargo, como consecuencia de la falta de uniformidad de las coberturas mínimas establecidas en las pólizas de seguro aplicadas en los países de América del Sur, ocurre que los transportistas no contratan el seguro adecuado para el transporte internacional, con lo que no se garantiza la prevención de los riesgos de posibles accidentes.

5.2.1. Seguro de responsabilidad civil por daños personales y corporales

El seguro proporcionado por el ATIT, conocido como *Carta Azul* (BRASIL, 1990), cubre situaciones de muerte, daños personales y/o materiales a pasajeros y terceros no transportados

(con excepción de la carga), así como gastos legales y honorarios para la defensa del asegurado y de la víctima, estando vigente en los Estados Parte. Exige que los aseguradores que emiten las pólizas/certificados estén asegurados con aseguradores de otros países y determina el reembolso del asegurado por las cantidades por las que es civilmente responsable, por orden judicial o por acuerdo con el asegurador, y por los incidentes de los eventos ocurridos con el vehículo indicado que causen las siguientes consecuencias al asegurado, a los terceros transportados o no transportados (BRASIL, 1990b):

- a. Muerte, lesiones personales y/o daños a la propiedad causados a los pasajeros
- b. Muerte, daños personales y/o materiales causados a terceros no transportados (excepto la carga)
- **c.** Costes legales y honorarios de abogados para la defensa del asegurado y de la víctima (BRASIL, 1990b).

Cabe mencionar que en el ámbito del ATIT, mediante el Acuerdo 1.41, suscrito en la XV Reunión de Ministros del Cono Sur, ya se ha ajustado el *Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil del Transportista por Carretera en Viajes Internacionales* (RCTR-VI) por daños a personas o cosas, transportadas o no, con excepción de la carga transportada, no obstante este acuerdo no ha sido aún ratificado por todos los países signatarios del ATIT.

En el contexto de la CAN, la Resolución Nº 719/2003 (CAN, 2003), que regula la Decisión Nº 398/1997 (CAN, 1997 a), establece que el transportista, al realizar la transferencia, debe llevar consigo un documento denominado *Carta Compromiso de Contratación* (CAN, 1997a) de un seguro que cumpla con las medidas establecidas por la *Póliza Andina y* su Anexo. Además de este documento, es necesario llevar el Permiso Originario de Prestración de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios. Así pues, se podrá contratar un seguro con una cobertura igual o superior a la prevista en la póliza, que será aceptado por las autoridades. La Decisión Nº 290/1991 (CAN, 1991) también trata de la póliza de seguro obligatorio para cubrir las lesiones corporales causadas a los pasajeros y/o a terceros, que también tiene por objeto cobrar las costas judiciales y los honorarios de los abogados para la defensa de la víctima y del asegurado.

La Tabla 22 muestra la discrepancia entre los valores de los Límites Máximos de Indemnización (LMI), para el seguro de responsabilidad civil de pasajeros y su cobertura, regulada por las normativas de actualización de ATIT, ATIT y CAN. La Tabla 23 indica los valores para los LMI de la responsabilidad civil por daños a terceros no transportados y sus coberturas.

Asimismo, aunque este informe no es específicamente sobre el MERCOSUR, cabe señalar que los valores mínimos para el seguro de responsabilidad civil de los transportistas por carretera que viajan a nivel internacional ya han sido armonizados dentro del bloque, a través de la Resolución Nº 15/2014/GMC, en el artículo 1, tal como se presenta en la Tabla 22 y en la Tabla 23.

Organismo	Para la muerte/daños personales por individuo	Para los daños materiales	Por evento
ATIT (para Bolivia, Chile y Perú)	20.000 dólares	500 dólares	200.000 dólares por daños personales y 10.000 dólares por daños a la propiedad
ATIT (para Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)	50.000 dólares	1.000 dólares	240.000 dólares por daños personales y 10.000 dólares por daños a la propiedad
CAN	10.000 dólares	250 dólares por persona	100.000 dólares
MERCOSUR	50.000 dólares	No está en la lista	240.000 dólares
Surinam ³⁴	-	-	-
Guyana	7.500 dólares	500 dólares	75.000 dólares para muerte/daños personales, por daños materiales no está incluido
Guayana Francesa ³⁵	223.628,60 dólares	250 dólares	100.000 dólares para muerte o lesiones personales 5.000 dólares para daños materiales

Tabla 22 – Responsabilidad civil por daños a los pasajeros

Fuente: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Instancia	Para la muerte/daños personales por individuo	Para los daños materiales	Por evento
ATIT (para Bolivia, Chile y Perú)	20.000 dólares	15.000 dólares	120.000 dólares
ATIT (para Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay)	50.000 dólares	30.000 dólares	200.000 dólares
CAN	10.000 dólares	7.500 dólares por bien transportado	60.000 dólares
MERCOSUR	50.000 dólares	30.000 dólares	200.000 dólares
Surinam ³⁶	-	-	-
Guyana	7.500 dólares	6.000 dólares	45.000 dólares para daños personales
Guayana Francesa ³⁷	111.814,30 dólares	111.814,30 dólares	No está en la lista

Tabla 23 – Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados

Fuente: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

5.2.1.1. Propuesta de armonización

La armonización se propone sobre la base de una adaptación de la legislación vigente que determina el seguro obligatorio para el transporte aéreo, cuyos valores se actualizan constantemente y se calculan en función del número de pasajeros, tripulación y terceros no transportados. De esta manera, los daños cubiertos por el seguro estarían efectivamente garantizados.

De acuerdo con la Ley Nº 7.565/1986 (BRASIL, 1986), que instituyó el *Código Aeronáutico Brasileño*, el seguro de responsabilidad civil para el transporte aéreo se denomina

34

³⁴ La Ley Nº 33/1979, que trata del seguro de pasajeros en Surinam, no define valores mínimos o máximos (SURINAM, 1979).

³⁵ Valores en reales, establecido por la resolución 341/2016 de la CNSP (SUSEP, 2016), convertidos a dólares sobre la base del tipo de cambio de esa moneda el 28 de febrero de 2020.

³⁶ La Ley Nº 33/1979, que trata del seguro de pasajeros en Surinam, no define valores mínimos o máximos (SURINAM, 1979).

³⁷ Valores en reales, establecido por la resolución 341/2016 del CNSP (SUSEP, 2016), convertido en dólares sobre la base del tipo de cambio de esa moneda el 28 de febrero de 2020.

Seguro de Responsabilidad Civil de Operadores y Transportistas Aéreos (R.E.T.A.) y ofrece la siguiente cobertura:

- **I.** pasajeros y, según corresponda, equipaje;
- II. la tripulación y, según corresponda, el equipaje;
- **III.** personas y bienes sobre el terreno;
- IV. colisión y colisión.

Adaptándolos al transporte por carretera, las indemnizaciones cubiertas por el seguro R.E.T.A. serían las partidas I y II, así como la partida III, cuando se trate de terceros no transportados.

Se sugiere que la prima de seguro se refiera según un índice internacional, como el establecido por el Convenio de Montreal – Régimen de Responsabilidad Universal para el Transporte Aéreo de 1999 (IATA, 1999) – y por el Anexo I de la Decisión № 15/1994 del Consejo del Mercado Común (CMC) (MERCOSUR, 1994a), que trata del límite de responsabilidad del operador de transporte multimodal en el transporte de cargas. El reglamento determina los valores de las primas de seguro indexadas al índice de Derechos Especiales de Giro (DEG), que es calculado por el Fondo Monetario Internacional (FMI) como el promedio ponderado de una cesta de monedas y es actualizado por el organismo cada cinco años.

Así, los premios de seguro de cada cobertura se calcularían según las ecuaciones (1), (2), (3), (4) y (5):

Dónde:

- » X, Y y Z = valores fijos determinados para cada cobertura de seguro
- » IND = índice internacional.

Los valores fijos deben determinarse mediante un estudio socioeconómico y financiero de los países analizados en este proyecto, para que sean adecuados a la realidad sudamericana.

5.2.1.2. Impacto

Después del estudio para determinar los valores e índices, será necesario reflejar ese cambio en las resoluciones ATIT y CAN.

5.2.2. Conclusión parcial

En esta sección se ha presentado la propuesta de armonización en relación al seguro de responsabilidad por daños personales y corporales. En la Tabla 24 se presenta la comparación entre las normas que tratan de esta cuestión en el ATIT y en la CAN, a partir de la definición de la legislación-base. En este caso, cabe señalar que, aunque ambos órganos se ocupan del tema de manera exhaustiva, sus reglamentos no pueden abarcar todos los aspectos necesarios para la armonización.

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN	
Daños personales y corporales	ATIT Anexo III - Seguro Carta Azul	Decisión № 398/1997 Resolución № 719/2003 Decisión № 290/1991	
Leyenda			
Legislación-base para la a	armonización		
Legislación similar a la le	Legislación similar a la legislación-base de armonización		
Legislación que difiere de	Legislación que difiere de la legislación-base de armonización		
No trata el asunto o lo tr	No trata el asunto o lo trata de manera muy superficial		

Tabla 24 – Tabla de comparación de seguros Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

5.3. NORMAS TÉCNICAS

Con el fin de normalizar las prácticas aplicables al transporte internacional por carretera de cargas y pasajeros entre la CAN y el ATIT en relación a las normas técnicas, se analizaron sus normas aplicables a los subtemas que se enumeran a continuación (definidos sobre la base de la metodología presentada en el Capítulo 3 del presente informe), para lo cual también se presentan propuestas de armonización y sus respectivas repercusiones en los marcos jurídicos de ambos organismos:

- » Habilitación e inspección de vehículos
- » Ítems obligatorios para la circulación
- » Límites de peso
- » Límites de dimensiones.

5.3.1. Habilitación e inspección de vehículos

Además de para la economía, es evidente la importancia de la inspección de vehículos para la seguridad del transporte, basada en los numerosos beneficios económicos y sociales asociados al mantenimiento preventivo de la flota cualificada. En la práctica, un control estricto de la inspección de vehículos lleva a las empresas a mantener sus vehículos bajo la pena de no estar autorizadas a circular cuando no superan la prueba o en la hipótesis de no acudir a los centros de inspección para realizar las pruebas (BRANCO, 2015).

El ATIT regula, de manera general, la habilitación y las inspecciones vehiculares en los arts. 31 §3, 32 y 33:

Artículo 31 §3. - Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos.

Artículo 32 - La inspección mecánica de un vehículo practicada en su país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatários.

Artículo 33 - Cada uno de los países signatarios efectuará las inspecciones e investigaciones que otro país signatario le solicite, con respecto al desarrollo de los servicios prestados dentro de su jurisdicción. (ALADI, 1990, p. 8-9).

Así pues, la inspección vehicular se realiza en el país de origen del transportista y, una vez certificada su conformidad, debe ser aceptada por los países signatarios de los acuerdos. Así pues, el mero hecho de que existan divergencias en las estipulaciones legales sobre la inspección técnica no implica, *a priori*, la necesidad de armonización.

La Comunidad Andina, en su Decisión Nº 837/2019, regulada por la Decisión Nº 2.101/2019, se ocupa de la habilitación de los vehículos para el transporte internacional de mercancías por carretera, ya que su artículo 60 lo define:

Artículo 60 - Para habilitar los camiones o tracto-camiones y para registrar los remolques o semi-remolques, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera aprobado mediante la Decisión 491 y sus anexos correspondientes o la norma que la modifique o sustituya. (CAN, 2019c, p. 14).

La Decisión CAN № 398/1997, que trata del transporte internacional de pasajeros por carretera, establece que

Artículo 79 - Para habilitar los omnibuses o autobuses, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Límites de Peso, Tipología y Dimensiones de los Vehículos para el Transporte Internacional por Carretera y el anexo correspondiente.

Artículo 80 - Sólo podrán habilitarse y utilizarse en el transporte internacional omnibuses o autobuses que no excedan de siete años de fabricación. (CAN, 1997a, p. 12).

En cuanto a la inspección de vehículos, se observó que la CAN no regula esta cuestión.

Cabe señalar que ni el ATIT ni la CAN disponen de información sobre cómo se realizan las inspecciones técnicas de los vehículos. Además, no hay ninguna reglamentación sobre los artículos que se comprueban, la forma en que se comprueban en los centros de inspección, la frecuencia de las inspecciones y la validez del certificado de inspección.

Por último, cabe señalar que los reglamentos del ATIT y del CAN no definen límites para los gases contaminantes y el ruido emitidos por los vehículos, ni prevén una inspección ambiental para verificar esas emisiones que causan impactos en el medio ambiente.

5.3.1.1. Propuesta de armonización

Como se ha visto en la sección 5.3.1 y en los análisis realizados en los informes comparativos de este proyecto y el anterior, los reglamentos, requisitos, cultura administrativa, costumbres y prácticas varían considerablemente de un país a otro y están poco explorados por

los reglamentos del ATIT y la CAN. Sin embargo, se entiende que deberían normalizarse algunos requisitos mínimos para la inspección de los vehículos utilizados en las operaciones de transporte internacional. Así pues, teniendo en cuenta la asimetría de las leyes de los distintos países analizados anteriormente y la ausencia de reglamentación por parte del ATIT y de la CAN sobre los artículos que se han de inspeccionar, se adoptó una propuesta de armonización como parámetro para la definición de los artículos y los criterios mínimos para la inspección de los vehículos utilizados en el transporte internacional.

Como sucede actualmente, la inspección debe realizarse en el país de origen del operador. Antes de que el certificado expire, cada vehículo de la flota del operador debe ser enviado a la estación para realizar la inspección. Si se aprueba, de acuerdo con los criterios de aprobación/aprobación establecidos, el vehículo puede obtener el certificado de inspección.

El certificado de inspección debe ser un documento de transporte obligatorio durante la operación. Se propone un documento normalizado y bilingüe, basado en el Modelo de Certificado Único ya aprobado en el MERCOSUR — Resolución GMC Nº 32/2009 (MERCOSUR, 2009), complementada por la Resolución GMC Nº 52/2010 (MERCOSUR, 2010) —, que contiene toda la información necesaria, como datos del propietario del vehículo, información sobre el vehículo, lugar de inspección, fecha y validez.

La validez de los certificados de inspección debe armonizarse. Se sugiere normalizar la validez de los certificados de inspección en el plazo de un año a partir de la fecha de su expedición. En caso de que el certificado expire durante la operación en un país extranjero, de la misma manera que ya ocurre en el MERCOSUR, la Resolución GMC Nº 15/2006 establece que su validez se prorrogará por un periodo adicional hasta que el vehículo entre en su país de origen, no superior a 30 días naturales (MERCOSUR, 2006b).

En cuanto a los artículos verificados durante la inspección de seguridad, se propone inicialmente la aplicación efectiva de la Resolución GMC Nº 75/1997 (MERCOSUR, 1997), que define los siguientes grupos de artículos a inspeccionar:

- » Grupo 1 Identificación y acondicionamiento exterior del vehículo
- » Grupo 2 Carrocería
- » Grupo 3 Acondicionamiento interior
- » Grupo 4 Iluminación e señalización
- » Grupo 5 Frenos
- » Grupo 6 Dirección
- » Grupo 7 Ejes y suspensión
- » Grupo 8 Chasis, motor y transmisión
- » Grupo 9 Equipamiento tacógrafos y otros equipos.

Además de la inspección de seguridad, debe incluirse la inspección ambiental (tratada en el Grupo 8), que no está prevista en el ATIT ni en la CAN, a fin de verificar los límites de las emisiones de gases y el ruido. Cabe señalar que, al definir los límites -que no se mencionan en los reglamentos del ATIT o la CAN-, deben observarse las buenas prácticas internacionales. La

inspección integrada, que abarca la verificación de los elementos de seguridad y las emisiones contaminantes, es la forma más adecuada de inspeccionar la integridad mecánica y ambiental de los vehículos de motor.

También cabe mencionar la completitud de la legislación peruana en materia de revisiones técnicas vehiculares, señalada como buena práctica por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) (PEÑA *et al.*, 2016), con énfasis en el Decreto Supremo № 25/2008 del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) (PERÚ, 2008a), que aprueba el Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares, y la Resolución Suprema MTC № 11.581/2008 (PERÚ, 2008b), que aprueba el Manual de Inspecciones Técnicas Vehiculares. Este último contiene el texto completo del proceso de inspección y un cuadro de clasificación de los defectos como leves, graves y muy graves.

Por último, se sugiere la aplicación de criterios más flexibles en los primeros años de aplicación de la inspección de vehículos estándar, aumentando gradualmente el rigor de las inspecciones, con el objetivo de dar a los operadores más tiempo para adaptarse a las nuevas normas, contribuyendo así al éxito de la aplicación de la práctica. En principio, sólo se rechazarán los vehículos con defectos muy graves que amenacen la seguridad vial.

Además, en todos los casos en que se detecte algún defecto (leve, grave o muy grave) deberá incluirse en un informe de inspección que se entregará al propietario del vehículo para su reparo. En caso de reincidencia para el mismo vehículo en el plazo de un año, el vehículo será rechazado, considerando la omisión del propietario de adoptar las medidas para corregir los problemas indicados.

5.3.1.2. Impacto

Por regla general, los programas de inspección de vehículos dependen de la aprobación de un reglamento específico que autoriza al propio gobierno o a los concesionarios contratados por el gobierno, mediante licitación pública, a cobrar los honorarios de los propietarios de los vehículos y, a cambio, a prestar servicios de inspección. Así pues, las inspecciones técnicas deben ser realizadas por la autoridad competente de cada país o por terceros debidamente acreditados, de conformidad con la legislación interna vigente en cada Estado signatario del acuerdo.

El proceso de armonización de la habilitación e inspección de los vehículos no es sencillo. La propuesta presentada trata de armonizar únicamente los requisitos, criterios, procedimientos, elementos inspeccionados y la normalización de los documentos, sin contemplar los aspectos relacionados con la competencia para llevar a cabo la inspección.

La armonización de los requisitos mínimos de inspección puede hacerse, en el caso del ATIT, mediante un protocolo adicional, que contiene:

- » estandarización del certificado de inspección y su validez;
- » los artículos revisados durante la inspección;
- » proceso de inspección y una tabla de clasificación de los defectos como leves, graves y muy graves;

» criterios de aprobación o desaprobación.

En relación a la CAN, se sugiere que la organización incorpore los requisitos mínimos de inspección mediante modificaciones en las normas que prevén la habilitación de vehículos para el transporte internacional de cargas y/o pasajeros, como la Decisión Nº 837/2019, la Resolución Nº 2.101/2019 y la Decisión Nº 398/1997; o la edición de nuevas normas que contemplen dichos requisitos.

También se destaca la necesidad de actualizar constantemente las normas técnicas de inspección, de manera dinámica y concomitante con el surgimiento de nuevas tecnologías, debido a la importancia del tema en términos de seguridad. Por lo tanto, la alteración y armonización de las normas debe llevarse a cabo de manera continuada. Se propone que los estudios futuros contengan:

- » la inclusión sistemática de nuevos elementos de seguridad en los vehículos, así como las formas de inspección y la habilitación de los defectos encontrados;
- » la normalización y estandarización de la autorización e inspección de la calidad de los servicios de los centros de inspección;
- » sistemas informáticos que distribuyen los resultados de la inspección de cada vehículo a todos los miembros del acuerdo.

5.3.2. Ítems obligatorios para la circulación

La incorporación de mecanismos de seguridad en los automóviles es una medida importante para prevenir accidentes o reducir su morbilidad. El uso de la tecnología está cada vez más presente en los nuevos vehículos, con el fin de crear sistemas que protejan realmente a los ocupantes internos del vehículo, así como a los demás participantes en el tráfico (WILHELM; GARCÍA, 2018). En este sentido, la definición de ítems obligatorios para la circulación de vehículos tiene como objetivo principal proporcionar seguridad y calidad en el transporte, ya sea de pasajeros en el propio vehículo o de terceros, por ejemplo, en accidentes causados por desprendimiento de cargas.

El ATIT no se ocupa de esa cuestión. La CAN, a su vez, determina, en su Resolución Nº 833/2004 (CAN, 2004), las condiciones técnicas y los elementos obligatorios para los vehículos que operan en el servicio de transporte internacional de pasajeros. Los vehículos deben cumplir con las siguientes condiciones técnicas:

- **1.** Tener al menos una puerta en la parte delantera, con una anchura mínima de 60 cm y una altura mínima de 180 cm.
- 2. Número de asientos igual o inferior al especificado por el fabricante del vehículo.
- **3.** Asientos con una distancia útil mínima de 75 cm en posición normal, con una anchura de 50 cm y una profundidad de 40 cm, fijados rígidamente a través de la estructura. También deben tener un casco de ángulo variable, reposabrazos y un cinturón de seguridad con al menos dos puntos.
- **4.** Asiento del conductor que permite el ajuste de altura e inclinación, con cinturón de seguridad de tres puntos.

- **5.** Cinco salidas de emergencia para pasajeros, debidamente marcadas, una a la derecha, dos a la izquierda y dos en el techo.
- **6.** Botiquín de primeros auxilios.
- **7.** Dos extintores, rueda de repuesto, llave de rueda, dos triángulos de señalización y herramientas para reparaciones.
- 8. Limitador de velocidad con control electrónico.
- **9.** Luces individuales para la lectura, baño con inodoro y lavabo y sistema de aire acondicionado.
- 10. Portaobjetos, soporte superior o de techo, asientos numerados, luces de piso y techo.
- **11.** En cambio, la CAN no determina los elementos obligatorios para los vehículos que operan en el servicio de transporte internacional de mercancías.

5.3.2.1. Propuesta de armonización

El análisis comparativo entre el ATIT y la CAN revela que la normativa del ATIT es más completa en relación a los ítems obligatorios para la circulación de vehículos. No obstante, los análisis realizados en los anteriores informes comparativos y de armonización de este proyecto permiten señalar como la mejor práctica para la armonización del tema la adopción de una lista mínima de elementos obligatorios por tipo de vehículo.

Se sugiere, en este sentido, la utilización de la Resolución CONTRAN Nº 14/1998 como base, ya que especifica los ítems obligatorios por tipo de vehículo, estableciendo que, para circular por la vía pública, los vehículos deben estar equipados con el siguiente equipamiento obligatorio, a ser verificado por la inspección y en condiciones de funcionamiento (CONTRAN, 1998):

- I. En los vehículos automotores:
 - a. Parachoques, delantero y trasero;
 - **b.** Protectores de las ruedas traseras de los camiones:
 - c. Espejos retrovisores;
 - d. El limpiador del parabrisas;
 - e. Lavaparabrisas;
 - f. Visor solar interno para el conductor;
 - g. Luces principales blancas o amarillas en el frente;
 - h. Luces de posición delanteras blancas o amarillas (faros);
 - i. Linternas rojas de posición trasera;
 - j. Linternas de freno rojas;
 - k. Indicadores de dirección: ámbar delante y rojo detrás;
 - I. Linterna blanca para la marcha reversa;
 - m. Retro-reflectores traseros de color roja (catadióptricos);
 - n. Linterna de placa de respaldo blanca;
 - o. Velocímetro:
 - p. Bocina;

- **q.** Frenos de estacionamiento y de servicio, con controles independientes;
- r. Neumáticos que ofrecen condiciones mínimas de seguridad;
- **s.** Dispositivo de señalización de luz de emergencia o reflector e independiente del sistema de iluminación del vehículo;
- t. Extintor de incendios;
- u. Tacógrafo (debe regularse en qué vehículos se requiere este dispositivo);
- v. Cinturón de seguridad para todos los ocupantes del vehículo;
- **w.** Dispositivo para el control del ruido de los motores, en aquellos equipados con motor de combustión;
- **x.** Rueda de repuesto, que comprende la llanta y el neumático, con o sin cámara de aire, según el caso;
- y. Gato, compatible con el peso y la carga del vehículo;
- **z.** Llave de rueda;
- aa. Destornillador u otra herramienta apropiada para quitar los tapacubos;
- **bb.**Linternas de final de línea y laterales en vehículos de carga, cuando sus dimensiones así lo requieran;
- **cc.** Cinturón de seguridad para el árbol de transmisión en vehículos de transporte público y de cargas.
- II. Para remolques y semirremolques:
 - a. Parachoques trasero;
 - **b.** Protectores de las ruedas traseras;
 - c. Linternas rojas de posición trasera;
 - **d.** Frenos de estacionamiento y de servicio, con controles independientes;
 - e. Linternas de freno rojas;
 - f. Iluminación de la placa de respaldo;
 - g. Luces indicadoras de dirección traseras ámbar o rojas;
 - h. Neumáticos que ofrecen condiciones mínimas de seguridad;
 - i. Lámparas de borde y lámparas de lado, cuando sus dimensiones así lo requieren;
 - j. Dispositivos de sujeción y amarre de la carga.

Para el caso específico del transporte de pasajeros, se sugiere la adopción de la normativa presentada en la Resolución CAN Nº 833/2004, que define las condiciones técnicas y los elementos obligatorios para los autobuses que operan en el servicio de transporte internacional de pasajeros (CAN, 2004), expuestos en la subsección 5.3.2.

5.3.2.2. Impacto

La armonización de los ítems mínimos para la circulación puede hacerse, en lo que respecta al ATIT, mediante un protocolo adicional, que contiene:

- » lista de ítems por tipo de vehículo;
- » plazo para la adecuación de la flota;
- » las sanciones por incumplimiento;
- » procedimiento para la inclusión y evaluación de nuevos elementos obligatorios.

En cuanto al último punto, se destaca la importancia de llevar a cabo un proceso de actualización constante de la lista de elementos obligatorios, que se hará de manera dinámica y concomitante con el surgimiento de nuevas tecnologías, debido a la relevancia que tiene el tema en materia de seguridad. No obstante, se recomienda que todo cambio reglamentario en este sentido vaya precedido de un estudio de las repercusiones económicas de los artículos obligatorios.

En lo que respecta a la CAN, se sugiere que la organización regule los artículos obligatorios para los vehículos responsables del transporte internacional de cargas por carretera, siguiendo la lista de artículos obligatorios presentada en el punto 5.3.2.1. Asimismo, se propone que la regulación también contenga i) el plazo para la adecuación de la flota, ii) las sanciones por incumplimiento y iii) el procedimiento para la inclusión y evaluación de los nuevos artículos obligatorios.

Es importante mencionar la necesidad de estudiar el impacto económico de la exigencia de artículos como los tacógrafos electrónicos, el sistema de control de estabilidad, los airbags y el ABS (del inglés – Antilock Braking System).

Si se decide que la normalización de los artículos de circulación mínima no es factible, debido a las especificidades de la flota y la infraestructura de cada país, la armonización puede hacerse incluyendo en el ATIT y en la reglamentación de la CAN la disposición de que cada país reconozca y acepte la aplicación de las normas técnicas vigentes en el país de tránsito.

5.3.3. Límites de peso

La carga excesiva de los vehículos compromete la seguridad de los usuarios y la estructura de la carretera. Fontenele, Zanuncio e Silva Junior (2011) citan como consecuencia del exceso: un mayor desgaste de los componentes del propio vehículo, ya que, al ser fabricados, no están dimensionados para soportar los esfuerzos generados por el sobrepeso; un aumento del riesgo de accidentes por desgaste de los equipos y componentes; y una disminución de las velocidades a las que el vehículo comienza a circular, perjudicando el flujo normal y la capacidad de la vía.

En cuanto a las características geométricas y estructurales de las carreteras, se citan: el riesgo de colapso de las estructuras de las obras de arte, dimensionadas según la norma, que proporciona a un tren-tipo con carga sin exceso; la relación peso bruto total/potencia limita el valor de la rampa máxima y participa en la determinación de la necesidad de un carril de subida adicional (tercer carril); el peso bruto admisible de los vehículos, combinado con la configuración de los ejes y la posición del centro de gravedad, influye en el dimensionamiento y la configuración del pavimento, de los separadores rígidos y de los guardabarros; y el dimensionamiento de los pavimentos es una función directa de la carga de los vehículos, por lo que un exceso provoca la reducción de la vida útil del pavimento, aumentando el costo de mantenimiento y conservación de la vía (DNIT, 2009).

El ATIT no se ocupa específicamente de esta cuestión. Sin embargo, el art. 31, inciso 3, lo define:

Art. 31 §3 Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos (ALADI, 1990, p. 8).

En este sentido, el ATIT establece que las normas internas de los países o las definidas bilateralmente deben aplicarse a los límites de peso.

Por otra parte, la CAN establece normas sobre los límites de peso y tamaño de los vehículos destinados al transporte internacional de mercancías y pasajeros por carretera a partir de la Decisión Nº 491/2001.

En la Tabla 25 se muestran los valores límite de peso para los vehículos que transportan cargas en el marco de la CAN, que figuran en el apéndice 3 de la Decisión Nº 491/2001.

Tipo de vehículo	Límite (kg)	Excepciones al límite (kg)
Vehículos con eje simple		
Con dos ruedas	6.000	-
Con cuatro ruedas	11.000	-
Vehículos con dos ejes consecutivos, cada uno con cuatro o más ruedas	20.000	18.000 (Bolivia y Perú)
Vehículos con tres ejes consecutivos, cada uno con cuatro o más ruedas	24.000	-
Camiones		
Camión de dos ejes	17.000	16.000 (Colombia y Venezuela)
Camión de tres ejes (dos direccionales y uno simple)	23.000	16.000 (Colombia y Venezuela)
Camión de tres ejes (uno direccional y otro doble)	26.000	24.000 (Bolivia)
Camión de cuatro ejes (uno direccional y otro triple)	30.000	-
Camión de cuatro ejes (dos direccionales y uno triple)	32.000	-
Tractocamión con semirremolque		
Tractocamión con dos ejes y semirremolque con un eje	28.000	35.000 (Bolivia)
Tractocamión de dos ejes y semirremolque de dos ejes	37.000	35.000 (Bolivia)
Tractocamión de dos ejes con semirremolque de tres ejes	41.000	35.000 (Bolivia)
Tractocamión de tres ejes con semirremolque de un eje	37.000	35.000 (Bolivia)
Tractocamión de tres ejes y semirremolque de dos ejes	46.000	42.000 (Bolivia) 43.000 (Perú)
Tractocamión de tres ejes con semirremolque de tres ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camiones con remolque		
Camión de dos ejes y remolque de dos ejes	39.000	-
Camión de dos ejes con remolque de tres ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camión de tres ejes con remolque de dos ejes		
Camión de tres ejes y remolque de tres ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camión de tres ejes con remolque de cuatro ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camión de cuatro ejes con remolque de dos ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camión de cuatro ejes con remolque de tres ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camión de cuatro ejes y remolque de cuatro ejes	48.000	45.000 (Bolivia)
Camiones con remolque equilibrado		
Camión de dos ejes con remolque equilibrado de un eje	25.000	-
Camión equilibrado de dos ejes con remolque de dos ejes	32.000	-
Camión de dos ejes con remolque de tres ejes equilibrados	32.000	-

Tipo de vehículo	Límite (kg)	Excepciones al límite (kg)
Camión de tres ejes con remolque equilibrado de un eje	34.000	-
Camión de tres ejes con remolque de dos ejes equilibrados	41.000	-
Camión equilibrado de tres ejes con remolque de tres ejes	41.000	-
Camión de cuatro ejes con remolque equilibrado de un eje	40.000	-
Camión de cuatro ejes con remolque de dos ejes equilibrados	47.000	45.000 (Bolivia)
Camión de dos ejes con remolque de tres ejes equilibrados	47.000	45.000 (Bolivia)
Remolque equilibrado		
Remolque de un solo eje equilibrado	8.000	-
Remolque equilibrado de dos ejes	15.000	-
Remolque equilibrado de tres ejes	15.000	-

Tabla 25 – Límites de peso de los vehículos de transporte de cargas en la CAN Fuente: CAN (2001). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Cabe señalar también que, de conformidad con el apéndice 3 de la Decisión CAN Nº 491/2001, la carga debe distribuirse uniformemente a lo largo del vehículo que la transporta. Si esto no es posible, la carga debe ser dispuesta de tal manera que no sobrecargue ningún eje. Además, en situaciones en las que hay una dificultad para distribuir la carga adecuadamente, hay una tolerancia de 500 kg para el eje delantero y 1.000 kg para los ejes traseros con más de ocho ruedas. Para los ejes traseros simples, no se dará ninguna tolerancia. Por último, cabe señalar que el peso máximo permitido para los vehículos de carga en el marco de la CAN es de 48.000 kg, con la excepción de Bolivia, cuyo peso máximo es de 45.000 kg. En este sentido, la tolerancia para el peso extra sólo se permite si el valor total no excede el límite máximo autorizado (CAN, 2001).

Además de que el tema no se trata en el ATIT, en los análisis realizados en los informes comparativos se constató que existen muchas diferencias en las legislaciones nacionales en lo que respecta a los límites de peso. Además de los diferentes valores límite, se encontraron diferentes categorías de vehículos, con diferenciaciones según el ancho de los neumáticos y la distancia entre ejes. Esas diferencias dificultan el funcionamiento del transporte, justificando la necesidad de normalizar esas normas y estableciendo plazos para la adecuación de las flotas.

Por último, cabe señalar que tanto el reglamento del ATIT como el de la CAN no regulan las sanciones por exceso de peso.

5.3.3.1. Propuesta de armonización

La comparación realizada en el apartado anterior muestra que, entre los dos organismos estudiados, la CAN presenta la regulación más completa en la materia. Sin embargo, se entiende que los valores practicados por los países del MERCOSUR, a través de la Resolución MERCOSUR/GMC Nº 65/2008 y presentados en la Tabla 26, son en la mejor práctica, porque presentan una mayor flexibilidad y, por lo tanto, miden una mejor capacidad de adaptación por parte de las legislaciones internas de los Estados Parte del ATIT y de la CAN. La resolución mencionada se refiere al *Acuerdo Sobre Pesos y Dimensiones para Vehículos de Transporte por Carretera de Pasajeros y Cargas*.

 Número de ejes	Número de ruedas	Límite de peso (t)	Tolerancia (10%)
Simple	2	6	0,6

	Número de ejes	Número de ruedas	Límite de peso (t)	Tolerancia (10%)
	Simple	4	10,5	1,05
	Doble	4	10	1,00
	Doble	6	14	1,4
88 88 88 88	Doble	8	18	1,8
	Triple	6	14	1,4
	Triple	10	21	2,1
	Triple	12	25,5	2,55

Tabla 26 – Armonización propuesta de los pesos máximos Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Cabe señalar que el tema necesita una revisión y actualización constante para mantenerse al día con los cambios en el comercio y la logística internacionales y la modernización de las flotas con la introducción de nuevas tecnologías en los vehículos, nuevas normas de construcción de carreteras, entre otros. Sin embargo, las modificaciones en este sentido presuponen la realización de análisis técnicos y económicos específicos y profundos antes de los cambios normativos.

En lo que respecta a las sanciones por exceso de peso, se propone que la sanción por las infracciones sea gradual y proporcional al exceso de peso que se lleve. En el caso del sobrepeso, la continuidad del viaje está condicionada a la regularización del peso, incluyendo el transbordo de la carga o el exceso.

5.3.3.2. Impacto

La armonización, en relación al ATIT, puede hacerse mediante un protocolo adicional, según el diagrama de flujo de la Figura 5. Ese protocolo también debería incluir las infracciones y las sanciones por exceso de peso.

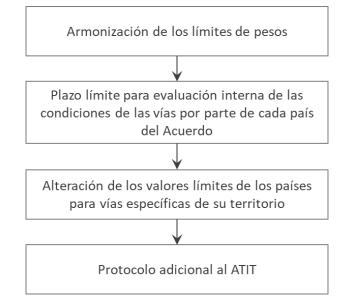


Figura 5 – Diagrama de flujo para armonizar los límites de peso de los vehículos Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

A respecto de la CAN, se propone de manera similar que la organización incorpore las armonizaciones sugeridas para los límites de peso en la Decisión CAN Nº 491/2001, u otra que la sustituya.

Si se decide que la normalización de los límites de peso no es factible, debido a las especificidades de la flota y la infraestructura de cada país, la armonización puede hacerse incluyendo en el ATIT y en la reglamentación de la CAN la disposición de que cada país reconozca y acepte la aplicación de las normas técnicas vigentes en el país de tránsito.

5.3.4. Límites de dimensiones

Cada vez es más frecuente el uso de composiciones de vehículos de cargas grandes, lo que constituye una acción de los transportistas para reducir sus costos operativos. Sin embargo, las dimensiones de los vehículos son parámetros que condicionan varios aspectos del diseño geométrico y estructural de una vía, como: el ancho del vehículo influye en el ancho de la vía, el arcén y las ramas; la longitud del vehículo influye en la superancha, el ancho de las vías, la capacidad de la carretera y las dimensiones de los aparcamientos; y la altura admisible de los vehículos condiciona el gálibo vertical bajo redes aéreas y viaductos, túneles, señales verticales y semáforos (DNIT, 2009).

Al igual que en el caso de los límites de peso, el ATIT no aborda la cuestión de los límites de dimensión. En relación a la CAN, parece que la Decisión Nº491/2001 también define los límites de dimensión para los vehículos que transportan carga y pasajeros. La Tabla 27 muestra los valores de tamaño máximo de los vehículos que transportan cargas, en el marco de la CAN, que figuran en el apéndice 2 de la Decisión Nº 491/2001.

Dimensiones y tipo de vehículo	Límite (m)
Altura máxima (m)	4,1
Anchura máxima (m)	2,6
Longitud máxima (m)	
Camión de dos ejes	12,0
Camión de tres y cuatro ejes	12,2
Combinaciones de tractocamión y semirremolque en el caso de los camiones de cenizas de Colombia, Perú y Venezuela; y con autorización especial para Bolivia y Ecuador	21,0
Tráiler	10,0
Remolque equilibrado	10,0
Semirremolque	13,0

Tabla 27 – Límites de dimensión de los vehículos de carga en la CAN

Fuente: CAN (2001). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

La Tabla 28 muestra los valores de tamaño máximo de los vehículos que transportan pasajeros, en el marco de la CAN, como se indica en el apéndice 1 de la Decisión Nº 491/2001.

DIMENSIONES Y TIPO DE VEHÍCULO	Límite (m)	
Longitud mínima (m)		
Para todos los tipos de autobuses	12,0	
Longitud máxima (m)		
Convencional	13,3	
Semi-integral con hasta tres ejes	15,0	
Integral con hasta cuatro ejes	15,0	
Articulado	18,3	
Anchura máxima (m)	2,6	
Altura máxima (m)	4,1	
Altura máxima desde el suelo hasta el escalón de entrada (m)	0,4	

Tabla 28 – Límites dimensionales de los vehículos que transportan pasajeros en la CAN Fuente: CAN (2001). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

A pesar de que el tema no es abordado por el ATIT, en los análisis realizados en los informes comparativos de los TED Nº 2/2016 y Nº 1/2019, se constató que existen muchas diferencias en la legislación. Además de los diferentes valores límite, se encontraron diferentes categorías de vehículos. Todas estas discrepancias dificultan el funcionamiento del transporte, lo que justifica la necesidad de estandarización de tales normas y establecer plazos para la adecuación de las flotas.

Por último, cabe señalar que tanto el reglamento del ATIT como el de la CAN no regulan las sanciones para los vehículos que no respetan los límites de tamaño.

5.3.4.1. Propuesta de armonización

Al igual que en el caso de los límites de peso, se observa que la CAN presenta la legislación más completa en la materia, en relación al ATIT. Como propuesta de armonización, sugerimos, inicialmente, los valores practicados por los países del MERCOSUR, con la adición de algunos valores practicados por la CAN (Tabla 29), con el fin de reducir las discrepancias observadas en las normas de los países que componen los dos organismos.

Dimensión	Vehículo	Límites (m)
	Camión Simple	14 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
	Camión con remolque	20 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
H	Semirremolque	13 (Decisión CAN № 491/2001)
- O O N	Remolque	8,6 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
	Camión con semirremolque	18,6 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
000000	Camión con semirremolque y remolque	20,5 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
	Autobús articulado	18,3 (Decisión CAN № 491/2001)
	Autobús	14 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
*************************************	Autobuses de doble eje	15 (Decisión CAN № 491/2001)
	Autobús	4,1 (Decisión CAN № 491/2001 y Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
	Camión	4,3 (Resolución № 65/2008 del MERCOSUR/GMC)
о о о о о о о о о о о о о о о о о о о	Cualquier tipo	2,6 (Decisión CAN № 491/2001)

Tabla 29 – Propuesta de armonización de las dimensiones

Fuente: CAN (2001) y MERCOSUR (2008). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Cabe señalar que, además de los límites de dimensiones, las combinaciones de vehículos permitidas deben normalizarse posteriormente. El tema necesita una revisión y actualización constante para mantenerse al día con los cambios en la tecnología y los vehículos.

5.3.4.2. Impacto

En cuanto a los límites de peso, en el caso del ATIT, la armonización de los límites de dimensiones puede realizarse mediante un protocolo adicional, según el diagrama de flujo de la Figura 6. Ese protocolo también incluiría la armonización de las combinaciones de vehículos permitidas.

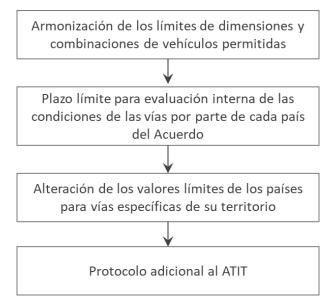


Figura 6 – Diagrama de flujo para armonizar las dimensiones permitidas y las combinaciones de vehículos Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

A respecto de la CAN, se sugiere igualmente que la organización incorpore en su legislación las armonizaciones sugeridas para los límites de tamaño – con la excepción de las que ya cumplen con sus reglamentos.

Si se decide que la normalización de los límites de peso no es factible, debido a las especificidades de la flota y la infraestructura de cada país, la armonización puede hacerse incluyendo en el ATIT y en la reglamentación de la CAN la disposición de que cada país reconozca y acepte la aplicación de las normas técnicas vigentes en el país de tránsito.

5.3.5. Conclusión parcial

En esta sección se presentan las propuestas de armonización en relación a las Normas Técnicas y sus subtemas. Para cada subtema se presentan las posiciones de ATIT y CAN y luego se analizan los subtemas en dos secciones: propuesta de armonización e impacto en ATIT y CAN.

Entre los subtemas analizados, se observó que el reglamento de la CAN sirve de subsidio para la armonización en dos de ellos: los ítems obligatorios y los límites de dimensiones. En la primera, se comprobó que la Resolución CAN Nº 833/2004 es la mejor norma encontrada para definir los elementos obligatorios para los vehículos de transporte de pasajeros. En cuanto a los límites de dimensiones, se observó que la Decisión CAN Nº 491/2001 componía la propuesta de armonización, junto con la norma del MERCOSUR.

En comparación, se observó que el ATIT no aborda tres de los cinco temas de las Normas Técnicas armonizables, que son: ítems obligatorios, límites de peso y límites de dimensiones. Además, el ATIT no es la legislación básica para ninguna de las propuestas de armonización. En este sentido, es urgente que el acuerdo se adapte a la armonización propuesta.

En la Tabla 30 se presenta la comparación entre las normas que tratan de los temas relacionados con las normas técnicas, a partir de la definición de la legislación-base.

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Habilitación de los vehículos	Art. 31 §3	Decisión № 398/1997 Decisión № 837/2019 Resolución № 2.101/2019
Inspecciones de vehículos	Arts. 32 y 33	-
Ítems obligatorios	-	Resolución Nº. 833/2004
Límites de peso	-	Decisión Nº 491/2001
Límites de dimensiones	-	Decisión № 491/2001
Leyenda		
Legislación-base para la a	armonización	
Legislación similar a la le	gislación-base de armonización	
Legislación que difiere de	e la legislación-base de armonizac	ión
No trata el asunto o lo tr	ata de manera muy superficial	

Tabla 30 – Tabla de comparación de normas técnicas Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

5.4. MERCANCÍAS PELIGROSAS

Dado que el transporte de mercancías peligrosas puede provocar accidentes y entrañar riesgos para la salud de las personas, la seguridad pública y el medio ambiente, es necesario elaborar reglamentos capaces de reducir los posibles daños y riesgos que conlleva esta actividad. Esta sección tiene por objeto analizar y comparar los reglamentos aplicables al transporte internacional de mercancías peligrosas en el marco del ATIT y la CAN.

El ATIT aborda el transporte de mercancías peligrosas de manera sucinta, sin prever ni especificar las normas al respecto que deben seguir los países signatarios. En su artículo 8, el acuerdo estipula que: "Los países signatarios adoptarán medidas especiales para el transporte, por vías férreas o carreteras, de cargas o productos que, por sus características, sean o puedan tornarse peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, la seguridad pública, o el medio ambiente" (ALADI, 1990, p. 8).

La CAN basa su reglamento en la Decisión Nº 837/2019 sobre el transporte internacional de mercancías por carretera (CAN, 2019c). En el capítulo VIII de la Decisión, uno de los requisitos mínimos para el transporte internacional dentro de la subregión andina es el transporte autorizado y el cumplimiento íntegro de la *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC). En el artículo 72 de la Decisión se establece la información mínima que debe contener el CPIC, incluida una descripción de la naturaleza de la carga y de si es peligrosa o no. La decisión también define que, al igual que en este documento, el MIC debe hacer explícito el contenido de la carga, señalando su carácter peligroso, especialmente si se trata de sustancias químicas controladas.

Además, en el capítulo IX de la decisión, el artículo 121 informa de que las cargas de mercancías peligrosas deben estar debidamente marcadas e identificadas, evitando así mayores riesgos:

El remitente está obligado a identificar de manera adecuada las mercancías peligrosas mediante marcas o sellos alusivos a su condición o especialidad, a indicar al transportista autorizado esa circunstancia y a proporcionar la información necesaria para su manejo durante el transporte. La omisión o deficiencia del remitente en el cumplimiento de las obligaciones anteriores, lo hará responsable por los daños y perjuicios que ocasione (CAN, 2019c, p. 22).

En vista de lo anterior, puede observarse que, en términos generales, la normativa de la CAN es más completa en lo que respecta a la regulación del transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, considerando únicamente los organismos internacionales evaluados en este estudio.

Sin embargo, el ATIT y la CAN no disponen de puntos como la definición de la base normativa que se debe observar los requisitos de los vehículos que transportan mercancías peligrosas, la calificación del personal que participa en la operación de transporte de esos productos y la documentación necesaria. De acuerdo con la metodología presentada en el Capítulo 3 de este informe, estos puntos se consideran sujetos de armonización, por lo que sus respectivas propuestas de armonización se presentan en los siguientes puntos, así como los impactos previstos para su incorporación en las instancias del ATIT y la CAN. Además, cabe mencionar que, dado que el ATIT es vago en relación a estas cuestiones, buscó una norma que está en vigor para la mayoría de sus Estados Parte, que es el *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas*, firmado en el ámbito del MERCOSUR (2019).

Además de estos temas, aspectos específicos como los requisitos del equipo de emergencia, los requisitos de señalización, los requisitos para la fabricación y aprobación de embalajes, los requisitos de transporte para cada clase de riesgo, entre otros, los países en los que se lleva a cabo la operación de transporte deben buscar la adhesión de sus respectivas legislaciones a lo dispuesto en el *Libro Naranja* de las Naciones Unidas (ONU), siempre con el objetivo de evolucionar desde las versiones adoptadas hacia las más recientes.

5.4.1. Base reglamentaria y clasificación de mercancías peligrosas

En el contexto regional de América del Sur, cabe destacar la necesidad de actualizar la legislación sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas y la importancia de establecer un proceso frecuente de revisión de la legislación vigente en sincronía con la edición de nuevas recomendaciones de las Naciones Unidas.

No obstante, tanto en el marco del ATIT como en el de la CAN, no se especifican ni se prevén las bases reglamentarias y la clasificación de las mercancías peligrosas. Se ha identificado que cada país dentro de estos organismos utiliza una versión diferente del *Libro Naranja de* las Naciones Unidas, y esta falta de estandarización puede dar lugar a problemas en el funcionamiento del transporte de mercancías peligrosas.

La Tabla 31 presenta la versión del libro que se utiliza como base para la regulación en cada país u organización analizada.

Pais/Bioque	version de la base regiamentaria de la ONO	
ATIT	-	
CAN	_	
Brasil	ST/SG/AC. 10/1/Rev. 5 y Enmienda 1	
Argentina	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7	
Bolivia	Utiliza la clasificación del <i>Libro Naranja</i> de la ONU. No se encontró la versión.	
Chile	Utiliza la clasificación del <i>Libro Naranja</i> de la ONU. No se encontró la versión.	

País/Bloque

Versión de la base reglamentaria de la ONU

Colombia	ST/SG/AC.10/1/Rev.21 ³⁸			
Ecuador	Utiliza la clasificación del <i>Libro Naranja</i> de la ONU.			
	No se encontró la versión.			
Paraguay	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7			
Perú	ST/SG/AC. 10/1/Rev.2			
Uruguay	ST/SG/AC. 10/1/Rev.7			
Venezuela	Utiliza la clasificación del <i>Libro Naranja</i> de la ONU.			
	No se encontró la versión.			

Tabla 31 – Versión del *Libro* Naranja utilizada como base reglamentaria en el transporte de mercancías peligrosas Fuente: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020d, 2020e, 2020f). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Sobre la base de la reglamentación y la clasificación de las mercancías peligrosas, no se mencionó ningún problema en las visitas técnicas a los países en el ámbito del TED Nº 2/2016. Sin embargo, en general, se destacó la falta de reglamentación en el marco del ATIT. Se señala, por lo tanto, que esta deficiencia trae consigo dificultades operacionales, lo que justifica la necesidad de normalizar las normas. Todavía, cabe señalar que no se realizaron entrevistas técnicas con expertos de Colombia y Ecuador – Estados Parte de la CAN – por razones relacionadas con las dificultades para contactar con los organismos responsables de esos países y la pandemia de covid-19.

5.4.1.1. Propuesta de armonización

Como propuesta de armonización se sugiere la adopción del *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas,* firmado dentro del MERCOSUR (2019, sin paginación), que establece:

Disposiciones generales

Artículo 2 — Los Organismos competentes de cada uno de los Estados Parte podrán establecer normas específicas relativas a determinadas mercancías peligrosas las que, durante la realización del transporte, deberán ser cumplidas complementariamente a lo dispuesto en este Acuerdo y sus Anexos.

Artículo 3 – Cada Estado Parte se reserva el derecho de prohibir la entrada a su territorio de cualquier mercancía peligrosa previa comunicación a los demás Estados Parte

Artículo 4 – El ingreso o egreso de mercancías peligrosas efectuadas conforme a las exigencias establecidas por la Organización Marítima Internacional (OMI) o la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) serán aceptadas por los Estados Parte.

Artículo 5 – La circulación de las unidades de transporte de mercancías peligrosas se regirá por las normas generales establecidas en este Acuerdo y las disposiciones particulares de cada Estado Parte.

Artículo 6 – A los fines del transporte, las mercancías peligrosas serán colocadas en embalajes o equipamientos que:

- Cumplan con los requisitos establecidos en las Recomendaciones de las Naciones Unidas para el Transporte de Mercancías Peligrosas;

³⁸ Colombia, a través del Decreto Nº 1.609/2002, establece que la lista de mercancías peligrosas utilizadas debe ser la publicada en el El Libro Naranja de la ONU en su última versión, sin citar una versión específica. Así pues, la versión más reciente encontrada fue la ST/SG/AC.10/1/Rev.21 (COLOMBIA, 2002).

- Estén marcadas e identificadas; y
- Tengan en cuenta los procedimientos nacionales que respondan a tales requisitos. (MERCOSUR, 2019, sin paginación).

Considerando que el *Libro Naranja* de la ONU se actualiza cada dos años, se recomienda que tales cambios sean acompañados e incorporados en el ATIT. Además, las actualizaciones son citadas por el MERCOSUR, tal y como se estableció en la LIII Reunión del SGT Nº 5 "Transporte" del MERCOSUR, los días 30 y 31 de mayo de 2018, y, como resultado, era necesario incluir, en el próximo plan bianual de actividades, un análisis de las últimas revisiones de las regulaciones modelo de las Naciones Unidas y su impacto en el acuerdo actualizado (REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT Nº. 5 "TRANSPORTE" DEL MERCOSUR", 2018).

5.4.1.2. Impacto

Considerando la plena adopción del *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas* como paradigma de armonización, se propone un protocolo adicional al ATIT relativo al transporte de mercancías peligrosas, que contemple tanto las cuestiones de base normativa como la clasificación de las mercancías peligrosas, la calificación del personal involucrado, los requisitos de los vehículos y la documentación requerida para el transporte, así como las respectivas infracciones, lo que deberá reflejarse en la modificación del *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones*.

Para la CAN se sugiere que la organización incorpore los requisitos reglamentarios mínimos básicos y la clasificación de las mercancías peligrosas en sincronía con las Recomendaciones de las Naciones Unidas, mediante modificaciones de las normas que disponen sobre el transporte internacional de mercancías peligrosas, como la Decisión Nº 837/2019, o la edición de nuevas normas que contengan dichos requisitos.

5.4.2. Requisitos de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas

La pertinencia de una uniformidad en los requisitos de los vehículos que se utilizarán para el transporte internacional y el requisito de inspección de los vehículos, con miras a la seguridad del transporte, es irrefutable. Esta importancia es evidente cuando se trata del transporte de mercancías peligrosas, ya que esta actividad puede causar graves daños a la salud humana, el medio ambiente y la seguridad pública.

Sin embargo, tanto en el ATIT como en la CAN, no se prevén requisitos de vehículos para el transporte de mercancías peligrosas. Además, los reglamentos nacionales difieren en cuanto a los elementos mínimos de seguridad y la inspección técnica de los vehículos, y algunos países adoptan ciertas especificidades en la reglamentación del tema.

En la Tabla 32 se expone la situación relativa a la presencia de los requisitos necesarios para los vehículos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas en la legislación de cada organización y sus Estados Parte.

País/Bloque	Existencia de reglamentos
ATIT	-
CAN	-
Brasil	✓
Argentina	✓
Bolivia	-
Chile	✓
Colombia	✓
Ecuador	✓
Paraguay	✓
Perú	✓
Uruguay	✓
Venezuela	-

Tabla 32 – Presencia de reglamentos relativos a los requisitos de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas

Fuente: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020d, 2020e, 2020f). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

En cuanto a los requisitos de los vehículos en el transporte de mercancías peligrosas, no se mencionó ningún problema en las visitas técnicas a los países bajo el TED Nº 2/2016 ANTT/UFSC. Sin embargo, en general, se destacó la falta de reglamentación en el marco del ATIT. Se señala, por lo tanto, que esta deficiencia trae consigo dificultades operacionales, lo que justifica la necesidad de normalizar las normas. Además, debido a dificultades de programación y a la pandemia de covid-19, aún no se han realizado entrevistas técnicas con las autoridades de transporte de Colombia y Ecuador.

5.4.2.1. Propuesta de armonización

Como propuesta de armonización del tema, se sugiere la adopción del *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas* vigente en el MERCOSUR (2019), que establece:

De los Vehículos y los Equipamientos

Artículo 3° - El transporte de mercancías peligrosas solamente puede ser realizado por vehículos y equipamientos de transporte cuyas características técnicas y operacionales, estado de conservación, limpieza y descontaminación, garanticen condiciones de seguridad compatibles con los riesgos correspondientes a las mercancías transportadas.

Artículo 4º - Los vehículos y equipamientos destinados al transporte de mercancías peligrosas embaladas o a granel, deberán ser inspeccionados periódicamente por la Autoridad Competente, o por los organismos autorizados por ésta.

- 1º. Los vehículos destinados al transporte de carga embalada o a granel de mercancías peligrosas deberán disponer de un Certificado de Inspección Técnica Vehicular válido, acreditando el cumplimiento de las disposiciones generales sobre seguridad en el tránsito, emitido según la normativa vigente en el MERCOSUR.
- 2º. Los vehículos o equipamientos destinados al transporte por carretera de mercancías peligrosas a granel deberán disponer de un Certificado de Habilitación específico, expedido por la Autoridad Competente de cada Estado Parte o por una entidad acreditada por ella.

3°. En caso de accidente, avería o modificación estructural, los vehículos y equipamientos de transporte referidos en el presente Artículo, previo a retomar las operaciones de transporte, deberán ser inspeccionados y ensayados por la Autoridad Competente o por los organismos acreditados por ella a tales efectos.

Artículo 5º - Durante las operaciones de carga, transporte, descarga, transbordo, limpieza y descontaminación, los vehículos y equipamientos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas deberán portar los rótulos de riesgo y paneles de seguridad identificadores de la mercancía y su peligrosidad, de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 5.3 de la parte 5 del Anexo II del presente Acuerdo, así como la Ficha de Emergencias descrita en el Capítulo 5.4 de la Parte 5 del mencionado Anexo.

- 1° La señalización antes mencionada y la Ficha de Emergencias deberán ser retiradas después de la descarga toda vez que los vehículos y equipamiento de transporte hayan sido descontaminados y no presenten residuos de las mercancías transportadas.
- 2° En los casos de los vehículos y equipamientos de transporte sin descontaminar o que presenten residuos de las mercancías transportadas, la señalización deberá ser retirada sólo después de realizadas las operaciones de limpieza y descontaminación.
- 3° No se podrá realizar el transporte de mercancías peligrosas si existen residuos peligrosos de las mercancías adheridas en el exterior de un bulto, equipamiento, o vehículo.

Artículo 6°- Los vehículos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas deben portar un conjunto de equipamientos para situaciones de emergencia, adecuado al tipo de producto transportado, según norma reconocida internacionalmente, o bien siguiendo las recomendaciones del fabricante del producto.

Artículo 7° - Los vehículos utilizados en el transporte de mercancías peligrosas deben portar un conjunto de Equipamientos de Protección Individual -EPIs-, para situaciones de emergencia, adecuado al tipo de mercancía transportada, y conforme con lo indicado en la Ficha de Informaciones de Seguridad del Producto Químico (FISPQ) (Hoja de Datos de Seguridad del Producto Químico), para uso del conductor y el resto de la tripulación, según lo reconocido por cualquiera de los Estados Parte.

Artículo 8º - En ningún caso una unidad de transporte cargada con mercancías peligrosas podrá circular con más de un remolque o semirremolque (MERCOSUR, 2019, p. I.1–I.2).

Así pues, los vehículos deben cumplir los requisitos del capítulo 5.3 de la parte 5 del anexo II del Acuerdo sobre los requisitos particulares de cada clase de mercancías peligrosas; tener las etiquetas de peligro o los paneles de seguridad; llevar la ficha de datos de emergencia; y estar equipados con equipo de emergencia o Equipamiento de Protección Individual (EPi) como se indica en la Ficha de Información sobre Seguridad de Productos Químicos (FISPQ).

La armonización debe contener directrices generales para la normalización de la inspección del transporte de mercancías peligrosas, lo que se recomienda como paradigma de esta acción es la aplicación de la Resolución ANTT Nº 5.848/2019:

Art. 11 Los vehículos y el equipo para el transporte de mercancias peligrosas a granel deben ser certificados y/o inspeccionados, como se detalla a continuación:

- I los equipos para el transporte de mercancias peligrosas a granel deben ser certificados por los Organismos de Certificación de Productos – OCP acreditados por INMETRO para la emisión del Certificado de Transporte de mercancias peligrosas – CTPP;
 y
- II los vehículos y equipos para el transporte de mercancias peligrosas a granel deben ser inspeccionados por Organismos de Inspección Acreditados EIA acreditados por INMETRO para emitir el Certificado de Inspección de Vehículos CIV y el Certificado de Inspección para el Transporte de mercancias peligrosas CIPP, respectivamente.

§1º El equipo de transporte deberá llevar todos los dispositivos de identificación (placa del fabricante del equipo, sello de identificación de conformidad con INMETRO, placas

de identificación e inspección) que se requieran, dentro de la validez y de acuerdo con los reglamentos técnicos de INMETRO.

§2 Los certificados a los que se refiere el caput deben ser emitidos en base a las regulaciones específicas de INMETRO (ANTT, 2019b, p. 86, nuestra traducción).

La normalización de los procedimientos de inspección de vehículos se complementa con la Portaría Nº 457 del Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), de 22 de diciembre de 2008 (INMETRO, 2008) y la Portaría Nº 91 del INMETRO, de 31 de marzo de 2009 (INMETRO, 2009).

El organismo encargado de certificar la idoneidad de los vehículos y el equipo para el transporte de mercancias peligrosas a granel puede ser de cualquier país que sea parte en el acuerdo, siempre que utilice los procedimientos estándar para la inspección de vehículos y reciba la autorización del organismo competente de cada nación. También es necesario que cada país mantenga una lista actualizada de los organismos que pueden certificar la conformidad de los vehículos en sus territorios y que la comparta con los demás países, como se discutió en la Reunión Bilateral Brasil y Argentina de los Organismos Competentes de Aplicación del ATIT (2019), los días 21 y 22 de marzo de 2019, en Foz do Iguaçu.

El Certificado de Inspección para el Transporte de Mercancias Peligrosas (CIPP)³⁹ debe ser un documento de transporte obligatorio durante la operación. Se propone un documento normalizado y bilingüe que contiene toda la información necesaria, como: datos del propietario del vehículo, información sobre el vehículo, lugar de inspección, fecha y validez. El vehículo de transporte a granel también debe tener una placa de identificación e inspección.

5.4.2.2. Impacto

Considerando la incorporación, en su totalidad, del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas, se propone un protocolo adicional al ATIT relativo al transporte de mercancías peligrosas, que contemple tanto el tema de los requisitos de los vehículos como las cuestiones básicas de reglamentación y clasificación; la calificación del personal que participa en la operación; la documentación requerida; y la estipulación de las respectivas infracciones y sanciones o la enmienda del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones para la inclusión de las infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas.

En relación a la CAN, se sugiere igualmente que la organización incorpore en su legislación las armonizaciones sugeridas para los requisitos de los vehículos, que no se contemplan actualmente, haciendo así estándares las normas entre los Estados Parte.

5.4.3. Calificación del personal involucrado en el transporte de mercancías peligrosas

Tanto en el marco legislativo del ATIT como en el de la CAN no se han identificado normas relativas a la calificación del personal que participa en el transporte de mercancías

_

³⁹ Del portogués – Certificado de Inspeção para o Transporte de Produtos Perigosos.

peligrosas. Teniendo en cuenta la modalidad de transporte internacional, esos requisitos son importantes para evaluar una mayor seguridad en las operaciones con mercancías peligrosas. Los requisitos son proporcionados específicamente por cada país que compone el ATIT y la CAN, como se muestra en la Tabla 33.

País/Bloque	Requerimiento de entrenamiento
ATIT	_
CAN	_
Brasil	✓
Argentina	✓
Bolivia	_
Chile	✓
Colombia	✓
Ecuador	✓
Paraguay	✓
Perú	✓
Uruguay	✓
Venezuela	✓

Tabla 33 – Requisitos de capacitación para el transporte de mercancías peligrosas

Fuente: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020d, 2020e, 2020f). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

Como se señala en la *Actualización del informe de armonización – Volumen 4 – Mercancías Peligrosas* (ANTT, 2020f), de los países que demandan capacitación, existen divergencias en cuanto al contenido y la carga de trabajo de los cursos, y sólo Bolivia no presenta requisitos de capacitación en la legislación.

5.4.3.1. Propuesta de armonización

Como propuesta de armonización en la materia, se podría adoptar como base el *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas* vigente en el MERCOSUR (2019). Específicamente con respecto a la calificación del personal involucrado en el transporte de mercancías peligrosas, el Anexo I, Sección I, Subsección V establece:

Del Personal Involucrado en la Operación del Transporte

Artículo 22º - El transportista, antes de movilizar el vehículo, debe asegurarse de que éste se encuentre en condiciones adecuadas para el transporte al cual está destinado, conforme a la reglamentación de las autoridades competentes, y con especial atención en el estado de los vehículos del tipo cisterna, carrocería y demás dispositivos que puedan afectar la seguridad de la carga transportada.

Artículo 23º - El conductor del vehículo utilizado en el transporte de mercancías peligrosas, además de las calificaciones y habilitaciones previstas en las respectivas legislaciones de tránsito de cada Estado Parte, o en Acuerdo comunitario, deberá haber aprobado un curso de capacitación específico para el transporte por carretera de mercancías peligrosas, así como cursos de actualización periódica, según el programa establecido en el presente Acuerdo.

Párrafo único. El expedidor, además de exigir que el conductor porte el documento vigente, que compruebe la realización de los cursos antes mencionados, debe

orientarlo en cuanto a los riesgos correspondientes a las mercancías embarcadas y a los cuidados a ser tomados durante el transporte.

Artículo 24º - El conductor, durante el viaje, es el responsable por la guarda, conservación y buen uso de los equipamientos y accesorios del vehículo, inclusive los exigidos en función de la naturaleza específica de las mercancías transportadas.

Párrafo único. El conductor debe examinar regularmente, y en un lugar adecuado, las condiciones generales del vehículo. En particular, verificará, la existencia de fugas, nivel de calentamiento, el estado de los neumáticos y las demás condiciones del equipo de transporte.

Artículo 25º - El conductor debe interrumpir el viaje en lugar seguro y entrará en contacto por el método más rápido posible, con la empresa transportista, autoridades o entidades, cuyos teléfonos consten en la documentación de transporte, cuando ocurran alteraciones en las condiciones de partida, capaces de poner en riesgo la seguridad de vidas, de bienes o del medio ambiente.

Artículo 26º - Las operaciones de carga, descarga y transbordo de mercancías peligrosas deben ser realizadas atendiendo a las normas y las instrucciones de seguridad y salud del trabajo, establecidas por las Autoridades Competentes de cada Estado Parte.

Artículo 27º - El conductor del vehículo y el resto de la tripulación deberán utilizar los equipos de protección individual que hayan sido prescriptos para cada una de las diferentes etapas de la operación de transporte, incluyendo la circulación del vehículo y la manipulación de la carga, conforme lo indicado en la normativa de cada Estado Parte

Artículo 28º - El personal que participase de las operaciones de carga, descarga o trasbordo de mercancías peligrosas a granel debe recibir entrenamiento específico (MERCOSUR, 2019, p. l.5).

En cuanto al contenido y la carga de trabajo del curso de capacitación, el Apéndice II del Anexo I del acuerdo (MERCOSUR, 2019) se refiere al programa de capacitación para los profesionales encargados del transporte por carretera de mercancías peligrosas.

PROGRAMA DE CAPACITACIÓN PARA TRIPULANTES DE VEHÍCULOS EMPLEADOS EN EL TRANSPORTE POR CARRETERA DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

1 - De las Disposiciones Preliminares

Los conductores de vehículos de transporte de mercancías peligrosas por carretera deben estar en posesión de un certificado de capacitación expedido por la Autoridad Competente de cualquiera de los Estados Parte, o a través de una entidad por ella designada, testimoniando que recibió formación adecuada sobre las exigencias especiales necesarias para el desempeño de su actividad.

En intervalos de cinco (5) años el conductor deberá recibir capacitación complementaria que le proporcione formación actualizada sobre el transporte de mercancías peligrosas.

Queda eximido de poseer el certificado de capacitación el conductor que transporte mercancías peligrosas en cantidades exentas, en los términos del Anexo II del Acuerdo.

- 2 De los Objetivos
- 2.1 El curso de capacitación tendrá por objetivos dar al conductor condiciones para:
- transportar mercancías peligrosas con seguridad, de manera de preservar su integridad física y la de terceras personas, evitar daños a la carga y al vehículo y, además, contribuir a la protección del medio ambiente; y
- conocer los procedimientos de seguridad preventivos y los aplicables en caso de emergencia.
- 3 Requisitos para los conductores

Para recibir la capacitación, el conductor debe contar con habilitación vigente expedida por la Autoridad Competente para conducir vehículos de transporte de cargas, de conformidad con las categorías de Licencias que establezca la normativa interna de cada Estado Parte.

El conductor no deberá estar privado del derecho a conducir vehículos.

Del Programa Básico del Curso

El programa mínimo de formación tendrá una carga mínima horaria de treinta y cinco (35) horas efectivas, las cuales podrán realizarse en la modalidad presencial, virtual o por una combinación de las mismas. Comprenderá las siguientes materias:

- 3.3.1 Manejo defensivo
- Como evitar colisiones
- Como adelantar y ser adelantado
- 3.3.2 Prevención de incendios
- 3.3.3 Elementos básicos sobre la legislación
- Mercancías Peligrosas, conceptos
- Análisis e interpretación de la legislación y normas
- Acondicionamiento y compatibilidad
- Responsabilidad del conductor
- Documentación exigida
- -Infracciones y penalidades
- Otros aspectos de la legislación.
- 3.3.4 Transporte y Manipulación de Mercancías Peligrosas
- Clasificación de las Mercancías Peligrosas, conceptos y simbología
- Explosivos (Clase 1)
- Gases (Clase 2)
- Líquidos Inflamables (Clase 3) y productos transportados a temperaturas elevadas
- Productos de la Clase 4
- Sustancias Oxidantes y Peróxidos Orgánicos

(Clase 5)

- Sustancias Tóxicas y Sustancias Infectantes

(Clase 6)

- Material Radiactivo (Clase 7)
- Corrosivos (Clase 8)
- Sustancias peligrosas diversas (Clase 9).
- Comportamiento en la emergencia: Medidas de protección, alerta y de socorro a desarrollar por el conductor.
- 4 De la Habilitación
- 4.1 El conductor que aspire a obtener el certificado de capacitación, demostrará sus conocimientos mediante una prueba escrita consistente en veinte (20) preguntas de múltiple opción, como mínimo.
- 4.2 Se otorgará el documento que acredite la capacitación a todo conductor que alcance un mínimo de aprobación del setenta por ciento (70%) en el curso, conforme criterios establecidos por la autoridad competente de cada Estado Parte.
- 4.3 Las pruebas de evaluación solamente serán realizadas en la modalidad presencial.

150

5 - De la capacitación complementaria

El programa mínimo de capacitación complementaria, especificado en el ítem 1.2 de este Apéndice, tendrá una carga horaria mínima de trece (13) horas efectivas y comprenderá las siguientes materias:

- 5.1 Programa
- a) Manejo Defensivo
- Refuerzo de conceptos; y
- Estudio de casos
- b) Prevención de incendios
- c) Transporte y Manipulación de Mercancías Peligrosas
- Refuerzos de conceptos;
- Comportamiento en la emergencia;
- Estudio de casos
- d) Actualización de la legislación.
- 5.2 El conductor que aspire a renovar su certificado de capacitación, será evaluado mediante una prueba escrita, consistente en veinte (20) preguntas de múltiple opción, como mínimo.
- 5.3 Tendrá su certificado de capacitación renovado el conductor que obtuviera un rendimiento mínimo del setenta por ciento (70 %) en el curso, conforme criterios establecidos por la Autoridad Competente de cada Estado Parte.
- 5.4 Podrá ser exceptuado, si así lo dispone la Autoridad Competente de un Estado Parte, de concurrir al curso de capacitación complementaria, el conductor que, sometido a la prueba prevista en el numeral 5.2, obtenga un rendimiento mínimo como el indicado. En el caso de no alcanzar el rendimiento mínimo exigido en la prueba, deberá asistir al curso.
- 6. De la capacitación de los tripulantes no conductores
- 6.1 Los acompañantes de los conductores de vehículos de transporte de mercancías peligrosas por carretera deben estar en posesión de un certificado de capacitación expedido según lo dispuesto por la normativa interna de cada Estado Parte testimoniando que recibió formación sobre las exigencias especiales necesarias para el desempeño específico de su actividad, obtuvo una evaluación favorable de su capacitación, y que se lo considera apto para la realización de la misma.

La capacitación a que refiere el párrafo anterior comprenderá las siguientes materias:

- Las características de peligrosidad de la mercancía a transportar.
- Identificación de mercancías peligrosas, símbolos de manipulación, y señalización de vehículos.
- Los métodos y procedimientos para evitar accidentes, como el empleo adecuado de los equipos de manipulación de bultos y los métodos adecuados de estiba de las mercancías peligrosas.
- Los equipos de protección personal requeridos durante las operaciones de transporte.
- Comportamiento en la emergencia: Medidas de protección, alerta y de socorro a desarrollar por el acompañante; utilización de medios para la prevención de incendios.
- Estiba y desestiba de mercancías peligrosas (MERCOSUR, 2019, p. I.32–I.34).

También es importante mencionar el punto 6.3 del Anexo II de la Resolución CONTRAN Nº 168, del 14 de diciembre, 2005, que detalla la estructura curricular básica, el enfoque didáctico—pedagógico y las disposiciones generales del curso para conductores de vehículos que transportan mercancías peligrosas en Brasil (CONTRAN, 2005). La referida norma, modificada

por la Resolución CONTRAN Nº 778/2019 (CONTRAN, 2019), por su completitud y detalle, puede ser utilizada como referencia para la armonización del tema.

5.4.3.2. Impacto

En caso de diferencias en el contenido y el volumen de trabajo de los cursos de capacitación, se recomienda incorporar la reglamentación del tema mediante un protocolo adicional al ATIT.

En cuanto a la CAN, se propone de manera similar que la organización incorpore en su legislación las armonizaciones sugeridas para la calificación del personal que participa en el transporte de mercancías peligrosas, ya que la comunidad no presenta ninguna reglamentación al respecto.

5.4.4. Documentación exigida en el transporte de mercancías peligrosas

En la Tabla 34 se presenta la lista de documentos previstos como obligatorios para el transporte de mercancías peligrosas para cada organización en estudio y sus Estados Parte. Cabe señalar que las nomenclaturas de los documentos utilizados por cada país son diferentes.

Documento	Brasil	Argentina	Bolivia	Chile	Colombia	Ecuador	Paraguay	Perú	Uruguay
Documento para el transporte terrestre de mercancías peligrosas expedido por el expedidor	Х	X	_	Х	_	Χ	Х	Χ	Х
Documento de registro nacional para el transporte de mercancías peligrosas	_	_	_	_	Χ	_	_	_	_
Instrucciones escritas, en caso de cualquier accidente	Χ	Χ	Χ	Χ	Χ	Х	Х	X	X
En el caso del transporte por carretera de mercancías a granel, los originales de los CIPP	Х	X	_	_	_	_	X	_	Х
Documento que demuestra que el vehículo cumple con las disposiciones generales de seguridad de tráfico, el Certificado de Inspección de Vehículos (CIV)	Х	X	_	_	Χ	X	X	X	X
Documento original que prueba la capacitación específica actualizada para el conductor del vehículo empleado en el transporte de mercancías peligrosas por carretera	X	X	_		Χ	X	X	X	X
La identificación, incluyendo la fotografía, de cada miembro de la tripulación	_	_	_	_	_	_	_	_	_
Certificado de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas	_	_	Х	_	Х	_	_	_	_
Permiso de importación de productos químicos tóxicos	_	-	_	_	_	_	_	_	_

Tabla 34 – Documentos de transporte obligatorios para las mercancías peligrosas

Fuente: ANTT (2017a, 2017b, 2017c, 2017d, 2018, 2020d, 2020e, 2020f). Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

5.4.4.1. Propuesta de armonización

Con el fin de armonizar el tema, se propone adoptar como base el *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas* en el MERCOSUR (2019). Específicamente para

la normalización de los documentos de transporte obligatorio de mercancías peligrosas, se cita la lista que figura en la subsección VI (de la documentación) del capítulo II del artículo 29 del anexo I:

- 1. Los originales del CITV y el Certificado de Habilitación Específica en el caso de los vehículos y el equipo de transporte a granel.
- 2. Documento que contiene información sobre las mercancías peligrosas transportados y la Declaración del Expedidor. Este último indicará que los productos están debidamente embalados y estibados para soportar los riesgos de las etapas de dicha operación de transporte y que cumplen todas las disposiciones establecidas en el acuerdo.
- **3.** Formulario de emergencia, expedido por el expedidor.
- **4.** Autorización (o permiso) expedida por la autoridad competente para los envíos de mercancías peligrosas.
- **5.** Documento original que prueba la capacitación específica actualizada para el conductor del vehículo empleado en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

Además, cabe señalar que la documentación debe ajustarse al anexo II del Acuerdo y que la CITV es obligatorio tanto para los vehículos de carga embalada como para los de carga a granel. En este sentido, la Parte 5 del Anexo II del Acuerdo (MERCOSUR, 2019), más específicamente el capítulo 5.4, proporciona información y detalles adicionales sobre los elementos necesarios para el documento de transporte y las instrucciones escritas (también conocidas como fichas de emergencia). En relación a este documento, también es relevante la Reunión Técnica Preparatoria de la LV Reunión Ordinaria del SGT № 5 "Transporte", los días 28 y 29 de mayo, 2019, en la que se aprobó, a través del Anexo VII, el mismo, a *Ficha de Intervención en caso de Emergencia para el Transporte por Carretera de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR* (Reunión Técnica Preparatoria de la LV Reunión..., 2019). Además, en la Reunión de la Comisión de Transporte de Mercancías Peligrosas (CPP) de los días 18 y 19 de septiembre, 2019, la delegación argentina presentó una nueva versión de la *Ficha de Emergencia*, teniendo en cuenta las notas realizadas en reuniones anteriores y basándose en la Norma Brasileña (NBR) 7503:2019 (MERCOSUR, 2019b).

Así, específicamente en relación a las instrucciones escritas, el acuerdo (MERCOSUR, 2019a) sólo muestra la información que debe ser contemplada, por lo que en las recientes reuniones del SGT Nº 5, se intentó crear un modelo para dicho documento con el fin de promover su armonización, que se basa en la NBR 7503 :2005 (ABNT, 2005). Así, se propone el uso, en la armonización, de la NBR 7503:2005, que trata del transporte terrestre de mercancías peligrosas, detallando el formulario y el sobre de emergencia, con sus características, dimensiones y forma de llenado (ABNT, 2005).

5.4.4.2. Impacto

Los documentos necesarios son un reflejo de lo que requiere la regulación. Considerando la plena adopción del *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas* como armonización, se propone un protocolo adicional al ATIT relativo al transporte de mercancías peligrosas, que contemple tanto las cuestiones de base normativa, la clasificación y calificación del personal involucrado y los requisitos de los vehículos, la documentación requerida y las respectivas infracciones y sanciones que, alternativamente, pueden incorporarse al *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones*.

En el caso de la CAN, se indica que la organización elige e incorpora en su legislación la documentación esencial para el transporte internacional de mercancías peligrosas, expuesta al principio del apartado 5.4.4.

5.4.5. Conclusión parcial

En esta sección se presentaron las propuestas de armonización en relación con las mercancías peligrosas y sus subtemas armonizables, de acuerdo con la metodología adoptada en este estudio. Para cada subtema se destacaron las posiciones del ATIT y la CAN y, posteriormente, los subtemas se analizaron en dos secciones: propuesta de armonización e impactos en el ATIT y en la CAN.

En cuanto al tema general de las mercancías peligrosas, la CAN lo aborda de manera más completa, basándose en la Decisión Nº 837/2019, mientras que el ATIT se ocupa brevemente del tema en su artículo 8.

Ya en medio de los subtemas analizados se observó que tanto el ATIT como la CAN no prevén ninguno de los temas armonizables en esta sección, por lo que, para una completa armonización de los mismos, los órganos evaluados no se constituyen como legislación-base para ninguna de las propuestas. Por consiguiente, existe una necesidad urgente de complementar sus respectivos marcos jurídicos a fin de adaptarse a la armonización propuesta.

En la Tabla 35 se muestra la comparación entre las normas que tratan de las cuestiones relacionadas con las mercancías peligrosas, a partir de la legislación-base.

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN			
Base reglamentaria y clasificación de mercancías peligrosas	_	_			
Requisitos de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas	-	_			
Calificación del personal involucrado en el transporte de mercancías peligrosas	_	-			
Documentación requerida en el transporte de mercancías peligrosas	_	-			
Leyenda					
Legislación-base para la armonización					
Legislación similar a la legislación-base de armonización					
Legislación que difiere de la legislación-base de armonización					
No trata el asunto o lo trata de manera muy superficial					

Tabla 35 – Tabla de comparación de mercancías peligrosas

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

5.5. INFRACCIONES Y SANCIONES

El ATIT aborda intensamente la cuestión de la reglamentación de las bases generales del transporte internacional de cargas y pasajeros aplicables a los países signatarios, y el *Segundo Protocolo Adicional sobre infracciones y sanciones* al ATIT (BRASIL, 2005) hace una interpretación importante sobre las infracciones y las sanciones.

De acuerdo con el art. 34, inciso I del ATIT, las denuncias y la aplicación de sanciones por actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentos serán resueltas o aplicadas por el país signatario, cuyo territorio se produjeron los hechos, de acuerdo con su régimen jurídico, independientemente de la jurisdicción a la que pertenezca la empresa afectada o a través de las denuncias o quejas que se hayan presentado (BRASIL, 1990b).

Las sanciones serán graduales y de aplicación ponderada a las infracciones, manteniendo la mayor equivalencia posible en todos los países signatarios, pudiendo llegar a la suspensión o cancelación del permiso, según lo establecido en el art. 34, inciso II del ATIT (BRASIL, 1990b).

De acuerdo con el *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT (BRASIL, 2005), las empresas que realizan transporte terrestre internacional tendrán responsabilidad cuando la violación de sus deberes u obligaciones sea susceptible de la aplicación de una medida disciplinaria, la cual deberá ser impuesta a través del procedimiento administrativo que permita su defensa. Por lo tanto, un tipo de infracción previsto por la norma reglamentaria es obligatorio para la aplicación de la sanción.

En el capítulo I del documento se establece que los organismos de aplicación de sanciones de cada nación tomarán el nombre del organismo de aplicación, las normas y procedimientos relacionados con la aplicación de las sanciones y el derecho de defensa al conocimiento de sus homólogos en otros Estados Parte, con el objetivo de difundirlos entre los transportistas internacionales autorizados (BRASIL, 2005).

El capítulo II trata de las infracciones y su clasificación, incluyendo las infracciones muy graves, graves, medianas y leves relativas a las cargas y los pasajeros. El artículo 6 define las siguientes sanciones: multa según la gravedad de la infracción, suspensión o revocación del permiso. En el mismo artículo se aborda también la aplicación de sanciones según los criterios de autoridad y la necesidad de notificar al órgano competente del país que otorgó el Permiso Originario en casos de infracciones muy graves. Este organismo condiciona que ningún vehículo autorizado, con la documentación en regla, multado por la supuesta infracción de las disposiciones derivadas del acuerdo, pueda ser detenido con el pretexto del pago de la correspondiente multa (BRASIL, 2005).

Los artículos 7, 8, 9 y 10 también abordan la cuestión de las sanciones:

- **»** Si se descubre que una empresa no cumple con el mismo grado en un año, se impondrá una sanción para el siguiente grado.
- » Si se produce una segunda infracción muy grave en el mismo periodo, la empresa tendrá el Permiso Complementario suspendida por un periodo de 180 días.
- » Si en el plazo de 24 meses la empresa ha sido sancionada en dos oportunidades con la suspensión prevista en el artículo anterior, será sancionada con la revocación del Permiso Complementario. No se permitirá a estos últimos realizar actividades de transporte en el tráfico bilateral con ese país o en tránsito durante un periodo de cinco años.
- » Si la empresa es penalizada dos veces por realizar transporte terrestre internacional sin estar autorizada (art. 2, a, I y b, I), en un intervalo de 24 meses, se sancionará con la revocación del Permiso Complementario y no podrá realizar actividad de transporte en

tráfico bilateral con ese país o en tránsito durante cinco años, a partir de la notificación de la revocación (BRASIL, 2005).

En general, se destaca que se extraen las infracciones más relevantes que deben considerarse y que se tienen en cuenta en la legislación nacional de cada país signatario del *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT. Este proceso se aplica tanto al transporte de pasajeros como al de cargas.

En el contexto de la CAN, cabe destacar las tres principales decisiones relativas a las infracciones y sanciones en el transporte internacional: la Decisión Nº 398/1997, que se refiere al transporte internacional de pasajeros por carretera; la Decisión Nº 467/1999, que se refiere al transporte internacional de mercancías; y la Resolución Nº 617/2005, que se refiere al tránsito aduanero comunitario en la subregión.

En lo que respecta al transporte internacional de pasajeros, la Decisión CAN Nº 398/1997 determina una serie de procedimientos que deben adoptarse en relación a las condiciones de transporte, los documentos, las autorizaciones, la tripulación, los aspectos aduaneros y migratorios, los contratos, etc. Sin embargo, esa Decisión no clasifica las infracciones en niveles, ni especifica las sanciones aplicadas en caso de incumplimiento de los procedimientos establecidos en ella (CAN, 1997a).

Por otro lado, la Decisión CAN Nº 467/1999, que aborda el tema del transporte internacional por carretera en su artículo 3, establece que las sanciones aplicables al respecto son: apercibimiento por escrito, suspensión y cancelación de las autorizaciones. Además, en el artículo 4, las infracciones se clasifican en leves, graves y muy graves. Además, en el artículo 5 se dispone que en la aplicación de las sanciones se tendrá en cuenta la gravedad del hecho, su repercusión en la prestación del servicio, las circunstancias que lo rodean y los antecedentes del infractor. Por último, el artículo 9 establece que:

- » Violaciones muy serias causan la cancelación de los permisos.
- » Las infracciones graves provocan la suspensión de las autorizaciones por un periodo de 30 a 180 días naturales.
- **»** En el primer caso, las infracciones leves dan lugar a una advertencia por escrito, y en el segundo, a la suspensión de las autorizaciones por un periodo de diez a 29 días consecutivos (CAN, 1999).

En lo que respecta al tránsito aduanero, la Decisión CAN Nº 617/2005 se ocupa de las infracciones y sanciones en su capítulo X. El art. 56 contempla el tema de las infracciones, y los arts. 57, 58 y 59, en la segunda sección, definen el sistema de sanciones. El Art. 57 establece que las sanciones aplicables al tránsito aduanero podrán ser pecuniarias, la suspensión o cancelación de la autorización para el ejercicio del tránsito aduanero comunitario, de acuerdo con el reglamento que dicte la Secretaría General de la CAN al respecto. El procedimiento aplicable a la imposición de sanciones y recuperaciones se rige por la legislación interna de cada Estado Parte (CAN, 2005).

En este sentido, se puede afirmar que la aplicación de las sanciones se realiza de acuerdo con la legislación sobre la materia del país donde se produce la infracción, y que no existe armonización en este caso. En relación a la definición de los grados de infracción y la

aplicación gradual de las sanciones, a continuación, se presentan las propuestas de armonización para el transporte de pasajeros, cargas y mercancías peligrosas. Además, también se presenta un análisis sobre la inspección en las aduanas.

5.5.1. Transporte de pasajeros

En el capítulo II del *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT (BRASIL, 2005) se enumeran, según su gravedad, las siguientes infra ciones en la operación de transporte internacional de pasajeros:

- » Muy grave (multa de 4.000 dólares):
 - 1. Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
 - 2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
 - 3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
 - 4. No poseer seguros vigentes.
 - 5. No prestar asistencia a los pasajeros y a la tripulación, en caso de accidente o interrupción de viaje. (ALADI, 2005, p. 2).
- » Grave (multa de 2.000 dólares):
 - 1. Efectuar transporte por pasos de frontera no autorizados.
 - 2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo bajo datos falsos.
 - 3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.
 - 4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
 - 5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
 - 6. Efectuar transporte con vehículos no habilitados.
 - 7. Negarse a transportar pasajeros y equipaje sin justificativo.
 - 8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
 - 9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios.
 - 10. Negarse a embarcar o desembarcar pasajeros, en los puntos aprobados, sin motivos justificados.
 - 11. Suspender el servicio autorizado, salvo caso de fuerza mayor.
 - 12. Transportar pasajeros en número superior a la capacidad autorizada para el vehículo, salvo en caso de auxilio (ALADI, 2005, p. 2).
- » Mediana (multa de 1.000 dólares):
 - 1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
 - 2. No iniciar el servicio autorizado dentro del plazo de 90 días contados desde la fecha de obtención de los correspondientes permisos.
 - 3. No dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada.
 - 4. No proceder a la devolución total o parcial de importes abonados para servicios que se suspendieren antes de su iniciación o se interrumpieren durante su prestación, por causas ajenas a la voluntad de los usuarios.

- 5. No proceder a la devolución del valor de los pasajes adquiridos con anticipación, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país.
- 6. No indemnizar deterioro o pérdida total o parcial de equipaje, bultos o encomiendas, de acuerdo con las disposiciones vigentes de cada país (ALADI, 2005, p. 3).
- » Leve (multa de 200 dólares):
 - 1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
 - 2. No entregar comprobante por transporte de equipaje.
 - 3. No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio.
 - 4. No contar con sistema de Atención de Reclamos en oficina de venta de pasajes o en terminales.
 - 5. Negar el acceso al sistema de reclamos o no observar las normas sobre publicidad v uso del mismo.
 - 6. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo (ALADI, 2005, p. 3-4).

Ya en el marco de la CAN, la Decisión № 398/1997 establece una serie de procedimientos que deben seguirse en el transporte internacional de pasajeros por carretera. Aunque los procedimientos previstos no están clasificados en niveles específicos de infracciones o sanciones, la Decisión da a entender que su incumplimiento constituye una infracción que debe ser tratada por las normas internacionales y nacionales aplicables, o por los contratos vinculados al hecho (CAN, 1997a).

Cabe destacar algunas de las reglas establecidas por la decisión:

» Art. 69: la tripulación de los vehículos habilitados no podrá ejercer ninguna otra actividad remunerada en un Estado Parte que no sea la de su nacionalidad o residencia, con excepción del transporte que estén realizando.

Art. 154: la oferta al público de un servicio de transporte internacional realizada mediante procedimientos nacionales se considerará propaganda engañosa y estará sujeta a las sanciones previstas en la legislación interna del Estado Parte (CAN, 1997a). Además, en lo que respecta a las condiciones de transporte, afirma que

Artículo 112.- El transportista autorizado no deberá transportar:

- a) Personas que al momento de embarcarse o durante el viaje se encuentren en condiciones físicas o psíquicas anormales que pudieran alterar el orden o la seguridad del transporte o bajo el influjo de bebidas alcohólicas o de sustancias narcóticas;
- b) Animales y objetos que incomoden o constituyan peligro para los pasajeros o la tripulación; o,
- c) Personas que porten armas, municiones, explosivos, sustancias químicas o inflamables (CAN, 1997, p. 21).

Por último, el artículo 126 define que, en caso de que los vehículos autorizados que entran temporalmente en el territorio de otro País Miembro no salgan en el plazo establecido, que inicialmente es de 30 días, el transportista autorizado estará sujeto a las sanciones internas aplicables. Posteriormente, el artículo 127 impone que, una vez establecida la responsabilidad del transportista autorizado, éste deberá pagar a la autoridad aduanera, en el plazo establecido, los gravámenes, tasas

y sanciones económicas que se le impongan, y luego incautar y disponer del vehículo o hacer uso de la garantía económica, de conformidad con la legislación nacional (CAN, 1997a).

5.5.1.1. Propuesta de armonización

Como se ha visto en los análisis realizados en los informes comparativos, los procedimientos para imponer sanciones por el transporte internacional de pasajeros varían considerablemente de un país a otro, incluso entre miembros de un mismo organismo internacional. Sin embargo, se entiende que la clasificación de las infracciones en cuanto a su grado de gravedad, así como la gradación de las sanciones, puede normalizarse de manera común entre el ATIT y la CAN.

Así pues, teniendo en cuenta la falta de reglamentación por parte de la CAN sobre los grados de gravedad de las infracciones, se propone adoptar como parámetro la clasificación de las infracciones presentada en el capítulo II del *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT, como se ha detallado anteriormente. En relación al carácter gradual de las sanciones, la definición presentada en los artículos 7 a 10 del capítulo mencionado es más completa y clara, por lo que se sugiere su adopción por la CAN.

5.5.1.2. Impactos

Para la CAN se sugiere que la organización incorpore la definición y clasificación de las infracciones según los grados de gravedad impuestos en el *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT, así como el carácter gradual de las sanciones, revisando la Decisión Nº 398/1997.

5.5.2. Transporte de cargas

En el capítulo II del *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT de 2005 se enumeran, según la gravedad, las siguientes infracciones en la operación de transporte internacional de cargas:

- » Muy grave (multa de 4.000 dólares):
 - . Ejecutar transporte internacional terrestre sin estar autorizado.
 - 2. Hacer transporte local en el país de destino o de tránsito.
 - 3. Presentar documentos de transporte con datos falsos o adulterados.
 - 4. No poseer seguros vigentes de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados (ALADI, 2005, p. 2).
- » Grave (multa de 2.000 dólares):
 - 1. Efectuar transporte por pasos de fronteras no autorizados.
 - 2. Efectuar transporte sin tener acreditado representante legal o acreditarlo bajo datos falsos.
 - 3. Efectuar transbordo sin autorización previa, salvo en casos de fuerza mayor.
 - 4. Exceder los pesos y dimensiones máximas vigentes en cada país o acordados bilateral o multilateralmente.
 - 5. Realizar un servicio distinto al autorizado.
 - 6. Efectuar transporte con vehículos no habilitados.

- 7. Transportar sin permiso especial cargas que por sus dimensiones, peso o peligrosidad lo requieran.
- 8. Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.
- 9. Presentar los documentos de transporte con datos contradictorios (ALADI, 2005, p. 2-3).
- » Media (multa de 1.000 dólares):
 - 1. Modificar las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.
 - 2. No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada (ALADI, 2005, p. 3).
- » Leve (multa de 200 dólares):
 - 1. No informar el transporte efectuado dentro de los plazos fijados de acuerdo con las disposiciones de cada país.
 - 2. No remitir datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del País de origen, de destino y/o de tránsito, o enviarlos fuera de plazo.
 - 3. No exhibir los documentos de transporte de porte obligatorio (ALADI, 2005, p. 4).

También en este sentido, cabe señalar que en la XXI Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT, en mayo de 2019, se remitió a la Secretaría General de la ALADI la propuesta boliviana de incluir en el *Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones* la infracción muy grave de tránsito hacia un País Miembro sin llegar a la aduana de destino, salvo en casos debidamente justificados, como se muestra en el Anexo III del acta de la reunión. La justificación boliviana fue que hay varios casos en los que empresas con autorizaciones ocasionales entran al país y nunca se presentan en las aduanas declaradas, regresando a su país por rutas no autorizadas. Sin embargo, se decidió que el análisis de la cuestión se llevará a cabo en la próxima reunión de la comisión (REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SIGUIMIENTO..., 2019).

Ya en el marco de la CAN, el tema se rige por la Decisión № 467/1999. En el Capítulo II, las infracciones se clasifican como:

- » Muy graves (cancelación de permisos):
 - 1. Efectuar operaciones de transporte internacional por cuenta propia mediante retribución, o que los bienes a transportar no sean de su propiedad o para su consumo o transformación.
 - 2. Efectuar transporte local en uno de los Países Miembros diferente a su país de origen.
 - 3. Efectuar transporte internacional de mercancías por carretera con vehículos no habilitados, salvo lo previsto por el artículo 74 de la Decisión 399.
 - 4. El uso ilegal de los documentos de transporte internacional de mercancías.
 - 5. Presentar documentos de transporte internacional falsos o que contengan información falsa.
 - 6. Realizar transporte internacional de mercancías por carretera con el Certificado de Habilitación de otro vehículo. (CAN, 1999, sin paginación).
- » Grave (suspensión de las autorizaciones por un periodo de 30 a 180 días naturales):
 - 1. Efectuar transporte internacional de mercancías por carretera utilizando las vías o cruces de frontera no autorizados.

- 2. Realizar operaciones de transporte internacional de mercancías por carretera sin tener Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes, o con ella vencida.
- 3. No acreditar ante los organismos nacionales competentes de transporte, el representante legal de la empresa con su nombre, domicilio y teléfono.
- 4. Efectuar transbordo de mercancías sin que conste en la Carta de Porte Internacional de Mercancías por Carretera (CPIC), salvo fuerza mayor o caso fortuito.
- 5. Prestar el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera sobrepasando el límite de pesos y dimensiones de los vehículos acordado por los Países Miembros.
- 6. Efectuar transporte internacional de mercancías por carretera sin portar los permisos especiales para las mercancías peligrosas, así como para las cargas que por sus dimensiones y pesos lo requieran.
- 7. Efectuar transporte internacional de mercancías sin estar amparado en la Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), Manifiesto de Carga Internacional (MCI) o Declaración de Tránsito Aduanero (DTAI); en este último caso, cuando se trate de una operación realizada bajo el régimen de tránsito aduanero internacional.
- 8. Presentar Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC) y Manifiesto de Carga Internacional (MCI) con datos contradictorios.
- 9. Realizar transporte internacional de mercancías por carretera con el Certificado de Habilitación vencido o con información contradictoria.
- 10. Prestar el servicio de transporte complementario de encomiendas y paquetes postales.
- 11. Efectuar transporte local en su propio país con vehículos de matrícula extranjera (CAN, 1999, sin paginación).
- » Leve (advertencia escrita en el primer caso y suspensión de las autorizaciones por un periodo de 10 a 29 días naturales en el segundo):
 - 1. No notificar al organismo nacional competente de transporte las reformas que se introduzcan en los estatutos de la empresa y que afecten el Certificado de Idoneidad.
 - 2. Realizar operaciones de transporte internacional sin portar el original del Certificado de Habilitación.
 - 3. No acreditar la realización de los programas de capacitación permanente a los tripulantes de los vehículos habilitados.
 - 4. Suspender el servicio de transporte internacional de mercancías por carretera, sin comunicarlo al organismo nacional competente de transporte del país de origen, con quince (15) días calendario de antelación.
 - 5. No presentar a las autoridades nacionales competentes de transporte la información necesaria para la elaboración de la estadística semestral respecto de las mercancías transportadas y viajes efectuados. (CAN, 1999, sin paginación).

5.5.2.1. Propuesta de armonización

Como se observa en los análisis realizados en los informes comparativos, los procedimientos para imponer sanciones por el transporte internacional de cargas varían considerablemente de un país a otro, incluso entre los miembros de un mismo organismo internacional. Todavía, se entiende que la clasificación de las infracciones en cuanto a su grado de gravedad, así como la gradación de las sanciones pueden ser normalizadas de manera común entre el ATIT y la CAN.

A través del análisis presentado en el punto anterior, se identifica que el *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT trata el tema de manera más clara y precisa en comparación con las normas presentes en la CAN, por lo que el *Segundo Protocolo Adicional* se considera la mejor práctica para armonizar la clasificación de las infracciones relacionadas con el transporte de cargas. En lo que se refiere al transporte de pasajeros, se considera más completa y clara la definición presentada en los artículos 7 a 10 del capítulo II de dicho Protocolo sobre el carácter gradual de las sanciones, y se sugiere su adopción por la CAN.

5.5.2.2. Impacto

En el caso de la CAN, se sugiere que la organización incorpore la definición y clasificación de las infracciones según los grados de gravedad impuestos en el *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT, así como el carácter gradual de las sanciones, revisando la Decisión Nº 467/1999.

5.5.3. Transporte de mercancías peligrosas

El ATIT no dispone cerca de infracciones relacionadas específicamente con el transporte de mercancías peligrosas. Dentro de la CAN, existen una serie de disposiciones que deben cumplirse en relación a la documentación necesaria para el transporte de este tipo de productos, contenidas en la Decisión CAN Nº 837/2019, que abarca cuestiones tales como las condiciones de transporte, las autorizaciones necesarias, las características del contrato, entre otros aspectos del transporte de cargas. Además, el artículo 6 de la Decisión CAN Nº 467/1999, en el que se definen las infracciones y el sistema de sanciones para el transporte de mercancías por carretera, clasifica el transporte internacional de cargas sin autorizaciones especiales para mercancías peligrosas como una infracción grave, cuya sanción es la suspensión de las autorizaciones de transporte por un periodo de 30 a 180 días naturales (CAN, 1999, 2019).

5.5.3.1. Propuesta de armonización

Dado que el ATIT no tiene infracciones y sanciones específicamente relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, las regulaciones presentes en la CAN son más completas.

Es importante destacar, sin embargo, la iniciativa dentro del MERCOSUR, con la Decisión № 19/2009, que establece el *Régimen de Infracciones y Sanciones del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas* en el bloque. Este reglamento define las sanciones por infracciones a las normas sobre la materia, que son: i) multa, ii) suspensión del permiso, y iii) cancelación del permiso (MERCOSUR, 2009); y define, según el artículo 6, la clasificación de las infracciones en leves, graves y muy graves, cuyas multas están previstas en el art. 10. La mencionada decisión también define, en su art. 13, las situaciones en las que se aplicará la suspensión o cancelación del permiso del operador para transportar mercancías peligrosas.

Así, se sugiere la adopción, como parámetro para la clasificación de las infracciones relacionadas con el transporte de mercancías peligrosas, de las disposiciones del Régimen de Infracciones y Sanciones del Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas del MERCOSUR:

- » Muy grave (multa de 2.000 dólares):
 - a) Transportar mercancías peligrosas cuya entrada haya sido prohibida por un Estado Parte, según lo dispuesto en el Artículo 3 del Acuerdo, o sin las autorizaciones previstas en el Anexo II del Acuerdo, de los organismos competentes de los países en los que se desarrolle la operación de transporte. (MERCOSUR, 2009, p. 5).
- » Grave (multa de 1.000 dólares):
 - a) Realizar transporte en vehículos o equipamientos que no cumplan las condiciones técnicas específicas exigidas en el Capítulo 7.2 del Anexo II del Acuerdo Disposiciones Particulares para cada Clase de Mercancías Peligrosas-.
 - b) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas a granel en vehículos o equipamientos que no posean el certificado de habilitación o poseyéndolo, que no se encuentre en vigencia, en contravención a lo indicado en el Artículo 2 y en el literal c) del Artículo 56 del Anexo I del Acuerdo.
 - c) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas en vehículos de carga que no posean el certificado de aptitud técnica vigente, en contravención a lo indicado en el literal d) del Artículo 56 del Anexo I del Acuerdo.
 - d) Transportar mercancías peligrosas en vehículos o equipamientos sin paneles de seguridad o rótulos de riesgo transgrediendo lo dispuesto en el Artículo 4 del Anexo I del Acuerdo, o cuando estos fueran incorrectos, ilegibles o fijados en forma inadecuada, en desacuerdo con lo establecido en el numeral 5.3.1 del Anexo II del Acuerdo.
 - e) Transportar en un mismo vehículo o contenedor, a pesar de haber sido advertido por el expedidor, mercancías peligrosas con otro tipo de mercadería o con otros productos peligrosos incompatibles entre sí, en contravención a lo indicado en el Artículo 10 del Anexo I del Acuerdo.
 - f) Transportar en forma conjunta con riesgo de contaminación, mercancías peligrosas, o embalajes vacíos de mercancías peligrosas no descontaminados, con animales o productos para uso humano o animal, transgrediendo lo establecido en el Artículo 10 del Anexo I del Acuerdo.
 - g) Transportar en vehículo o equipamiento habilitado para el transporte de mercancías peligrosas a granel, producto para uso humano o animal u otro tipo de mercancía no permitida por la autoridad competente, en contravención a lo dispuesto en el Artículo 11 del Anexo I del Acuerdo.
 - h) Manipular, cargar o descargar mercancías peligrosas en lugares públicos, en condiciones de seguridad inadecuadas a las características de las mercancías y la naturaleza de sus riesgos, en contravención a lo indicado en el Artículo 12 del Anexo I del Acuerdo.
 - i) Transportar mercancías peligrosas en vehículos destinados al transporte de pasajeros, con excepción de lo indicado en el numeral 7.1.9.1.1 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.
 - j) No informar el conductor o su ayudante a la autoridad competente, de la detención del vehículo por accidente o avería, en contravención a lo establecido en los Artículos 23 y 57 del Anexo I del Acuerdo.
 - k) No adoptar el conductor, en caso de accidente, avería u otro hecho que obligue a la inmovilización del vehículo, las medidas de seguridad y protección indicadas en las instrucciones de seguridad, transgrediendo lo establecido en el Artículo 57 del Anexo I del Acuerdo.
 - I) Proceder el personal involucrado en la operación de transporte a abrir bultos que contengan mercancías peligrosas o entrar en vehículos con equipos capaces de producir ignición de los productos o de sus gases o vapores, transgrediendo lo establecido en el Artículo 16 del Anexo I del Acuerdo y en el numeral 7.1.6.5 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo, respectivamente.

- m) Dejar de prestar el apoyo y las aclaraciones, en caso de emergencia, accidente o avería, que le fueran solicitadas por las autoridades públicas, en contravención a lo indicado en el Artículo 59 del Anexo I del Acuerdo.
- n) Transportar mercancías peligrosas en vehículos cuyo conductor no esté debidamente habilitado, de acuerdo a la legislación de tránsito, o no posea documento comprobatorio de haber recibido entrenamiento específico de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 20 del Anexo I del Acuerdo. (MERCOSUR, 2009, p. 5–6).

» Leve (multa de 200 dólares):

- a) Transportar mercancías peligrosas en vehículos que no posean un elemento registrador de las operaciones, o el conductor o transportador no presenten los registros gráficos a las autoridades con jurisdicción sobre la vía cuando le fueran solicitados, transgrediendo lo establecido en el Artículo 6 del Anexo I del Acuerdo.
- b) Realizar el transporte de mercancías peligrosas en unidades de transporte con más de un remolque o semirremolque, tal como se indica en el Artículo 8 del Anexo I del Acuerdo.
- c) Llevar personas en vehículos que transporten mercancías peligrosas, a excepción de la tripulación del vehículo, en contravención a lo establecido en el Artículo 27 del Anexo I del Acuerdo.
- d) Retirar los rótulos de riesgo, paneles de seguridad, o instrucciones escritas (Fichas de Emergencia), de vehículos o equipamientos de transporte que no hayan sido descontaminados, transgrediendo lo indicado en el Artículo 4 del Anexo I del Acuerdo.
- e) Transportar mercancías peligrosas en vehículos desprovistos de equipamientos para situaciones de emergencia, conforme a lo previsto en el Artículo 5 del Anexo I del Acuerdo, o portar cualquiera de ellos en condiciones inadecuadas de uso.
- f) Transportar mercancías peligrosas en vehículos que carezcan de extintores para combatir principios de incendios en el vehículo o en la carga, o disponer de ellos en condiciones inadecuadas para su servicio, en contravención a lo establecido en el literal a) del numeral 7.1.4.1 Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.
- g) Transportar mercancías peligrosas en embalajes en condiciones inadecuadas de uso, transgrediendo el Artículo 81 del Anexo I del Acuerdo.
- h) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no posean el marcado relativo al tipo de embalaje, y comprobación de su adecuación al programa de garantía de calidad que establezca la autoridad competente del Estado Parte, de acuerdo a las exigencias de la Parte 6 del Anexo II del Acuerdo.
- i) Transportar mercancías peligrosas en embalajes que no porten el marcado y el etiquetado correspondiente al producto o cuando dichos elementos sean inadecuados, transgrediendo lo dispuesto en el Capítulo 5.2 del Anexo II del Acuerdo.
- j) Transportar mercancías peligrosas mal estibadas o sujetas por medios inadecuados, en contravención a lo indicado en el Artículo 14 del Anexo I del Acuerdo.
- k) Fumar en el interior del vehículo o en las proximidades del mismo, durante el transporte, carga o descarga de mercancías peligrosas, en contravención a lo indicado en el numeral 7.1.6.4 del Capítulo 7.1 del Anexo II del Acuerdo.
- I) Efectuar el transporte de mercancías peligrosas incumpliendo las limitaciones a la circulación previstas en los Artículos 17, 18 y 19 del Anexo I del Acuerdo.
- m) Transportar mercancías peligrosas sin llevar en el interior del vehículo el documento de transporte de mercancías peligrosas y las instrucciones escritas (Ficha de Emergencia) para casos de accidente o avería, conforme a lo exigido en los literales a) y b) del Artículo 56 del Anexo I del Acuerdo, o con esa documentación incompleta, ilegible o incorrectamente confeccionada, transgrediendo lo previsto en el numeral 5.4.1 del Anexo II del Acuerdo.

- n) Transportar mercancías peligrosas sin llevar a bordo el original, teniéndolos en vigencia, el certificado de habilitación para el transporte de mercancías peligrosas a granel del vehículo o de los equipamientos, o el documento comprobatorio de que el vehículo atiende las disposiciones generales de seguridad en el tránsito, en desacuerdo con lo exigido en el Artículo 56, literales c) y d), del Anexo I del Acuerdo.
- o) Transportar mercancías peligrosas sin portar el conductor el certificado de capacitación que lo habilita para efectuar este tipo de transporte, teniéndolo en vigencia, transgrediendo lo previsto en el Artículo 20 del Anexo I del Acuerdo (MERCOSUR, 2009, p. 6–8).

5.5.3.2. Impactos

Considerando la incorporación, en su totalidad, del *Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas, se* propone un protocolo adicional al ATIT en relación al transporte de mercancías peligrosas, contemplando tanto el tema de los requisitos de los vehículos como las cuestiones básicas de reglamentación y clasificación; la calificación del personal que participa en la operación; la documentación requerida; y la estipulación de las respectivas infracciones y sanciones o la enmienda del *Segundo Protocolo de Infracciones y Sanciones* para la inclusión de las infracciones relativas al transporte de mercancías peligrosas.

En relación a la CAN, se sugiere igualmente que la organización incorpore en su legislación la armonización sugerida para los requisitos de los vehículos, que no se contemplan actualmente, normalizando así las normas entre los Estados Parte.

5.5.4. Fiscalización

En cuanto a los aspectos de la vigilancia, el ATIT (BRASIL, 1990b) presta atención principalmente a los puntos fronterizos. En su artículo 6, el acuerdo determina que la entrada y salida de vehículos de los territorios de los países signatarios para la realización del transporte internacional se realizará por los puntos autorizados⁴⁰. Las autoridades aduaneras también están obligadas a supervisar las aduanas, las tasas y otros requisitos para que el vehículo y su carga puedan seguir su destino (artículo 11.3). Con miras a la colaboración entre los Estados Parte, se define que las inspecciones e investigaciones solicitadas por cualquier otro país signatario deberán llevarse a cabo, complementando los servicios prestados dentro de su jurisdicción (art. 33).

El capítulo IX del anexo I del Acuerdo, que trata de cuestiones aduaneras, se refiere a las formalidades que deben cumplirse en las oficinas de aduanas en los cruces fronterizos, prestando especial atención a la Declaración de Tránsito Aduanero (DTA), y el capítulo X enumera las formalidades que deben cumplirse en la oficina de aduanas de destino. El capítulo XI trata de las infracciones aduaneras y el artículo 23, a su vez, trata de la cooperación mutua en la denuncia de irregularidades en el DTA, siempre apuntando a la dinámica de colaboración propuesta por ATIT (BRASIL, 1990b).

CAPITULO IX

Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera

⁴⁰ Los puntos calificados son lugares para el paso de vehículos. Éstos deben ser acordados por los países signatarios del ATIT (art. 30).

Artículo 15

- 1. En cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías. Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y refrendarán la declaración DTA.
- 2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar un ejemplar de la declaración DTA para su constancia de la operación y enviarán otro ejemplar refrendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para, que ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.

Artículo 16

- 1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías.
- 2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán que:
- a) La declaración DTA está en regla;
- b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria y que los precintos aduaneros están intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del presente Anexo.
- 3. Para todos los efectos, la declaración DTA hará las veces de manifiesto de las mercancías y por lo tanto no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.
- 4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera refrendarán la declaración DTA y colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración DTA.
- 5. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada conservarán un ejemplar de la declaración DTA para constancia de la operación.

Artículo 17

Cuando en una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, harán constar este hecho en la declaración DTA que acompaña a la unidad de transporte, las observaciones que les merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado.

CAPITULO X

Formalidades a observar en la aduana de destino

Artículo 18

- 1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías.
- 2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.
- 3. Asimismo, estas autoridades aduaneras certificarán sobre la declaración DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de la declaración DTA así diligenciado será devuelta a la persona interesada.
- 4. La aduana de destino conservará un ejemplar de la declaración DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para la cancelación definitiva de la operación TAI.

CAPITULO XI

Infracciones aduaneras, reclamaciones y accidentes

Artículo 19

- 1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los trámites administrativos o judiciales.
- 2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan por las infracciones aduaneras a que se refiere el párrafo anterior, las Aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda.

[...]

Artículo 21

- 1. Si los precintos aduaneros se rompieran o si se destruyesen o se averiasen accidentalmente mercancías en el curso de una operación TAI, la persona que efectúa el transporte comunicará, en el más breve plazo, los hechos a la aduana más próxima. Las autoridades de esta aduana levantarán un acta de comprobación de accidente y tomarán las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación deberá adjuntarse a la declaración DTA.
- 2. Si no es posible ponerse inmediatamente en contacto con una autoridad aduanera, el transportador deberá dirigirse a la autoridad policial más próxima. Esta levantará un acta de comprobación de accidente y la adjuntará a la declaración DTA. Este acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración DTA en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar.
- 3. En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga inmediata de una parte o de la totalidad de la carga, la persona que efectúa el transporte puede tomar por propia iniciativa cuantas medidas estime oportunas.

Consecutivamente, se seguirá, según el caso, el procedimiento indicado en el párrafo 1 o en el párrafo 2 del presente artículo. (ALADI, 1990, 34-37).

También con respecto al control aduanero, cabe señalar que en la XXI Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT, celebrada en mayo de 2019, se debatió acerca de la aplicación por las aduanas de dispositivos de seguridad con tecnología, encaminados a garantizar la integridad y la seguridad de las cargas, así como a facilitar las operaciones de tránsito internacional, que pueden aplicarse de manera bilateral o multilateral entre los países que acepten sus condiciones de aplicación. En esa ocasión, las delegaciones acordaron celebrar una reunión posterior sobre el tema para definir el alcance, las características, la utilidad y el costo de los dispositivos (REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO..., 2019).

El artículo 130 de la Decisión CAN Nº 398/1997, relativa al transporte de pasajeros, estipula que las autoridades aduaneras nacionales deben ejercer un control sobre la salida y la entrada temporales de los vehículos autorizados utilizados en el transporte internacional a fin de verificar el cumplimiento de las normas que establece (CAN, 1997a). Asimismo, la Decisión CAN Nº 617/2005, que establece el tránsito aduanero comunitario y abarca también el transporte de cargas, señala, en los capítulos V y VI, los procedimientos aduaneros para los viajes en tránsito aduanero comunitario. Posteriormente, esta decisión establece, en el art. 54, que la

aduana debe conocer las medidas cautelares necesarias, sancionando las infracciones en el tránsito aduanero definidas en esta decisión (CAN, 2005).

CAPÍTULO V - PROCEDIMIENTOS DURANTE EL RECORRIDO BAJO EL RÉGIMEN DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO Artículo 23.- En la aduana de paso de frontera se procederá a revisar las marcas de identificación aduanera o el número, código y estado del precinto aduanero y se asegurará que éste, la unidad de carga y el medio de transporte, no tengan señales de haber sido forzados o violados.

Las aduanas de paso de frontera dejarán constancia de la revisión en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte y, de corresponder, actuarán en los términos establecidos en los literales a) al c) del artículo 17 de la presente Decisión.

Cuando deba realizarse una actuación por las autoridades aduaneras, en cualquier parte del recorrido por los Países Miembros, ésta se limitará a lo dispuesto en el presente artículo.

[...]

Artículo 29.- En caso de rotura del precinto o de alteración o destrucción de las marcas de identificación durante el tránsito por causa ajena a la voluntad del transportista y debidamente justificada, éste deberá solicitar en el país en que se encuentre en tránsito, en el plazo más breve posible, que la aduana más próxima y cualquier otra autoridad competente en los casos que se requiera, levante acta y deje constancia de tal hecho en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

La aduana que intervenga verificará las mercancías y colocará un nuevo precinto aduanero o nuevas marcas de identificación según lo dispuesto en los artículos 26, 27 y 28 de la presente Decisión (CAN, 2005, sin paginación).

» CAPÍTULO VI – PROCEDIMIENTOS EN LA ADUANA DE DESTINO

Artículo 31.- Las mercancías, unidades de carga y los medios de transporte deberán presentarse en la aduana de destino dentro del plazo establecido en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

Artículo 32.- El régimen de tránsito aduanero comunitario finalizará en la aduana de destino con la presentación del medio de transporte, la unidad de carga y las mercancías, de conformidad con lo que figure en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte aceptada por la aduana de partida, sin perjuicio de las incidencias que se hayan incorporado durante dicho tránsito.

Artículo 33.- Las aduanas de destino revisarán, según proceda:

- a) Que en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, consten las notas correspondientes a la actuación de las aduanas de paso de frontera;
- b) Que el precinto, unidad de carga, medio de transporte y las mercancías correspondan a lo establecido en dicha declaración aduanera;
- c) Que el precinto, la unidad de carga y el medio de transporte estén en buen estado, de forma tal que no presenten señales de haber sido violados o manipulados irregularmente; y
- d) Que las marcas de identificación aduanera sean las mismas que fueron colocadas en la aduana de partida o en las aduanas de paso de frontera, de las cuales exista constancia en la declaración aduanera.
- e) Que no haya incurrido en infracción de acuerdo a lo establecido en el Artículo 57 de esta Decisión.

Artículo 34.- Concluida la operación de tránsito aduanero comunitario, la aduana de destino dejará constancia en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte de las actuaciones practicadas y enviará en

168

forma inmediata el mensaje "Aviso de Fin de Tránsito" a la aduana de partida, a la aduana de garantía y a las aduanas de paso de frontera de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de esta Decisión. A solicitud del Obligado Principal o Transportista debe entregar el soporte correspondiente.

En caso de irregularidades, se procederá conforme a lo establecido en el Capítulo X correspondiente a sanciones de la presente Decisión. [...] (CAN, 2005, sin paginación)

5.5.4.1. Propuesta de armonización

Teniendo en cuenta los análisis realizados en los informes comparativos, los procedimientos para imponer sanciones por el transporte internacional de cargas varían considerablemente de un país a otro, incluso entre los miembros de un mismo organismo internacional. Sin embargo, se entiende que las formalidades que deben adoptar las autoridades aduaneras en los cruces fronterizos y en el destino pueden normalizarse de manera común entre el ATIT y la CAN.

A través de la comparación realizada en el punto anterior, se identifica que el *Segundo Protocolo Adicional* del ATIT trata el tema de manera más clara y precisa en relación a la normativa presente en la CAN, por lo que se considera la mejor práctica para la armonización de las formalidades y procedimientos relacionados con la supervisión de los aspectos aduaneros, en particular el DTA.

5.5.4.2. Impactos

En lo que respecta a la CAN, se sugiere que la organización incorpore la definición de las formalidades que deben adoptar las autoridades aduaneras de los pasos fronterizos y de destino, tal como se presenta en el Anexo I del ATIT, revisando la Decisión CAN Nº 617/2005 y otras relacionadas, como la Decisión CAN Nº 398/1997.

5.5.5. Conclusión parcial

En esta sección se presentaron las propuestas de armonización en relación a las infracciones y sanciones y sus subtemas. Para cada subtema se destacaron las posiciones de del ATIT y de la CAN, y posteriormente se analizaron los subtemas en dos secciones: armonización propuesta e impactos en el ATIT y la CAN.

En lo que respecta a la cuestión general de las infracciones y sanciones, el ATIT la aborda de manera más exhaustiva, basándose en el *Segundo Protocolo Adicional Sobre Infracciones y Sanciones*.

Ya entre los subtemas analizados se observó que el ATIT no dispone de infracciones y sanciones aplicadas al transporte de mercancías peligrosas, mientras que la CAN aborda brevemente las aplicadas al transporte de pasajeros, sin clasificar las infracciones en niveles ni especificar las sanciones empleadas en caso de incumplimiento de los procedimientos establecidos en la Decisión CAN Nº 398/1997.

En la Tabla 36 se presenta la comparación entre las normas relativas a las infracciones y las sanciones de la legislación-base.

Elemento objeto de comparació	n ATIT	CAN				
Transporte de pasajeros	Segundo Protocolo Adicional del ATIT	Decisión № 398/1997				
Transporte de cargas	Segundo Protocolo Adicional del ATIT	Decisión № 467/1999				
Transporte de mercancías peligrosas	-	Decisión № 837/2019 Decisión № 467/1999				
Fiscalización	Los capítulos IX, X y XI del Anexo I del ATIT	Decisión № 398/1997 Decisión № 617/2005				
Leyenda						
Legislación-base para	la armonización					
Legislación similar a la legislación-base de armonización						
Legislación que difiere de la legislación-base de armonización						
No trata el asunto o l	No trata el asunto o lo trata de manera muy superficial					

Tabla 36 – Tabla de comparación de infracciones y sanciones

Elaboración: LabTrans/UFSC (2020)

6. ANÁLISIS COMPARATIVO DE TEMAS NO ARMONIZABLES

En este capítulo se presentan los enfoques del ATIT y de la CAN para los temas considerados no armonizables, según la metodología indicada en el documento *Actualización del Informe de Armonización* (del portugués — *Atualização do Relatório de Harmonização: contextualização e metodologia*), vol. 1 (ANTT, 2020b). En este sentido, se abordan los siguientes temas:

- » Autorizaciones, documentos de transporte y servicios:
 - Capital social de las empresas
 - Otras autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeros
 - MIC y DTA
 - CRT
 - Transporte local
 - Transporte multimodal.
- » Tarifas y peajes
- » Seguro de daños a la carga
- » Transporte ferroviario.

Aunque estos temas no poseen propuestas de armonización, son relevantes para una comprensión más profunda del funcionamiento del transporte terrestre internacional en América del Sur, especialmente en lo que respecta a su tratamiento en esferas multilaterales, como el ATIT y la CAN. Los análisis comparativos se han preparado sobre la base de las investigaciones realizadas para los informes comparativos y los informes de las visitas técnicas en el marco del TED Nº 2/2016 y Nº 1/2019.

6.1. AUTORIZACIONES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS

Esta sección tiene la finalidad de analizar y comparar cuestiones no armonizables relativas a las autorizaciones, documentos y servicios para el transporte internacional de cargas y pasajeros dentro del ATIT y la CAN, indicando las diferencias y similitudes entre ellos. Con ese fin, se utilizan informes comparativos entre los países signatarios del ATIT y los Estados Parte de la CAN que se ocupan del tema en cuestión.

En este sentido, esta sección se divide en cinco subtemas: capital social de las empresas de transporte internacional; autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeros; MIC/DTA; transporte local; y transporte multimodal. En cada una de ellas se presentarán los enfoques del ATIT y el CAN, así como la razón por la que se consideraron no armonizables.

6.1.1. Capital social de las empresas de transporte internacional

El ATIT determina, en el Art. 22, párrafo 3, que: "Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estarán en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario" (ALADI, 1990, p. 6)⁴¹. Además, el acuerdo prevé que los contratos sociales reconocidos por el organismo nacional competente del país signatario, en cuyo territorio está constituida la empresa y tiene su domicilio real, serán aceptados por los organismos nacionales competentes de los demás países como prueba del cumplimiento de esta condición. La CAN, por su parte, no se ocupa de esta cuestión.

Teniendo en cuenta que el tema no plantea problemas operativos concretos para las empresas y los organismos de inspección, como se ha observado en proyectos anteriores, se considera innecesaria cualquier propuesta de armonización para este tema.

6.1.2. Autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeros

En cuanto a las autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeros, el ATIT sólo prevé la necesidad de obtener el Permiso Originario y el Permiso Complementario. La CAN, de forma similar, concede la emisión del Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios para el transporte de pasajeros. Estos permisos se tratan en las subsecciones 5.1.2, 5.1.3, 5.1.4 e 5.1.5. De esta manera, ambas organizaciones no requieren ningun otro permiso.

En este sentido, se sugiere que los documentos requeridos para la autorización relativa a la prestación de servicios se cobren sólo a nivel nacional, y no se exige nada a los transportistas internacionales más allá de los permisos previstos en el ATIT. Como se ha señalado en los proyectos anteriores, dado que el mayor problema surge de la aplicación incorrecta de las condiciones de las normas nacionales al transporte internacional, se entiende que esta cuestión en particular no depende de un proceso de armonización legislativa entre los países. Por lo tanto, sólo es necesario aclarar a los órganos nacionales de inspección la correcta aplicación de la norma internacional.

6.1.3. Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)

El ATIT aborda estos documentos de transporte en su Anexo I – Asuntos Aduaneros. En esta sección del acuerdo, el DTA se define como "la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante" (ALADI, 1990, p. 29). Además, el artículo 11 de este anexo establece que:

Artículo 11 – Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión dej artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TA. (ALADI, 1990, p. 33).

⁴¹ Es importante destacar nuevamente que la discriminación del capital extranjero no está permitida en Brasil, debido a la Enmienda Constitucional № 06/1995. Por lo tanto, la regla establecida en el ATIT no es aplicable al Brasil.

En cuanto al MIC, el ATIT define brevemente en el Art. 28 del mismo anexo que "Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC)" (ALADI, 1990, p. 38), demostrando su obligación de transporte internacional de cargas.

La CAN, en su Decisión Nº 837/2019, define el MIC como:

[...] el documento que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario y que detalla la relación y los datos comerciales de las mercancías (CAN, 2019c, p. 4).

Además, la organización también señala la obligación del MIC al apuntar que:

Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías (CAN, 2019c, p. 8).

Así, tras la verificación del MIC por parte de la aduana, se autoriza la operación de transporte y este documento debe llevarse en el vehículo autorizado desde el origen hasta el destino del transporte. Además, si las mercancías se transportan en régimen de tránsito aduanero, se aplicarán "las normas comunitarias sobre dicho régimen" (CAN, 2019c, p. 8).

En cuanto a la información contenida en este documento, la Decisión Nº 837/2019 establece que:

Artículo 153.- El MCI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Permiso Originario;
- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligroso y, particularmente, si se trata de sustancias químicas controladas o precursoras.
- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías:
- I) Aduanas de cruce de frontera;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
- o) Firma y sello o registro electrónico de la aduana donde comienza una operación de transporte internacional (CAN, 2019c, p. 27–28).

Además, el artículo 154 de la misma decisión establece que si el vehículo se desplaza sin mercancías "para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MIC" (CAN, 2019c, p. 28) . Esta característica difiere de la del ATIT, que establece que aunque el vehículo esté vacío, debe mostrarse el MIC. Por último, cabe señalar que la Decisión CAN Nº 837/2019 está regulada por la Resolución CAN Nº 2.101/2019.

En términos generales, se puede observar que el modelo utilizado en el MIC/DTA encuentra unanimidad entre las organizaciones analizadas aquí, así como entre los países estudiados en este proyecto y en los anteriores – excepto en el caso de Guyana. ATIT, la CAN y los países también fueron unánimes en cuanto a la obligación de utilizar dicho manifiesto. De esta manera, no hay necesidad de armonizar el tema.

6.1.4. Conocimiento Internacional de Transporte Terrestre

El ATIT aborda brevemente este documento, haciéndolo obligatorio para el transporte internacional, de acuerdo con el art. 28:

- 1. Para toda remesa internacional sujeta al presente capítulo, el remitente deberá presentar una "carta de porte conocimiento", que contenga todos los datos que en la misma se requieren, los que responderán a las disposiciones siguientes.
- 2. Se utilizará obligatoriamente un formulario bilingüe que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera con la designación de: "Carta de Porte Internacional Conhecimento de Transporte Internacional (CRT)". Los datos requeridos en el formulario deberán ser proporcionados por el remitente o por el porteador, según corresponda, en el idioma del país de origen (ALADI, 1990, P. 7).

Por su parte, la CAN define la *Carta de Porte Internacional por Carretera* (CPIC) – documento similar al CRT– en el artículo 1 de la Decisión Nº 837/2019, que sustituye a la Decisión Nº 399/1997, como el "documento que prueba que el transportista autorizado ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad y se ha obligado a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en ella o en el contrato correspondiente" (CAN, 2019, p. 2). Además, el artículo 22 establece que toda la carga transportada debe estar amparada por un CPIC y un MIC, con excepción de las mercancías en régimen de tránsito aduanero, a las que se aplican las normas aduaneras comunitarias (CAN, 2019).

El artículo 72 de la misma Decisión establece que el CPIC contendrá la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Nombre y dirección del remitente;
- c) Nombre y dirección del destinatario;
- d) Nombre y dirección del consignatario;
- e) Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías;
- f) Lugar y fecha de embarque de las mercancías;
- g) Lugar, país y plazo previsto para la entrega de las mercancías;
- h) Cantidad y clase de bultos, con indicación de marcas y números;
- i) Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías. En caso de mercancías peligrosas, se indicará esta circunstancia;

- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos, y cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- I) Valor del flete y otros gastos suplementarios, indicados de manera separada; y,
- m) Firma del remitente y del transportista autorizado o de sus respectivos representantes o agentes (CAN, 2019, p. 16).

Cabe señalar también que el tema de la CRT se armonizó en los países del Cono Sur, según el modelo aprobado en la XVII Reunión de Ministros de Obras Públicas del Cono Sur (XVII REUNIÓN DE MINISTROS ..., 1990), que tuvo lugar en septiembre de 1990. En esa reunión se reafirmó la obligación de utilizar el documento para el transporte internacional. Además, como se indica en el acta, el CRT y la CPIC se utilizan como sinónimos, lo que evidencia la correspondencia de los documentos.

En este sentido, dada la similitud entre la CRT y la CPIC, y que ambas están armonizadas en sus foros (ATIT y CAN), además de ser obligatorias para el transporte internacional, se considera que la armonización del tema es innecesaria.

6.1.5. Transporte local

La prestación de servicios de transporte local por parte de transportistas internacionales está prohibida en virtud del ATIT, según se define en su artículo 7: "Los vehículos de transporte por carretera habilitados por uno de los países signatarios no podrán realizar transporte local en territorio de los otros" (ALADI, 1990, p. 2).

Asimismo, la CAN, en su Decisión Nº 837/2019, establece que "El Permiso Originario, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros" (CAN, 2019c, p. 7).

No obstante, como se ha señalado en proyectos anteriores, algunos países no tienen esa prohibición en su legislación interna, como Argentina, Brasil, Guayana Francesa, Paraguay, I Perú y Uruguay. Todavía, se entiende que la armonización normativa sobre el tema es innecesaria, ya que el tema ya ha sido definido como no permitido en los foros multilaterales, como el ATIT y la CAN.

6.1.6. Transporte multimodal

El tema no es abordado por el ATIT. Por su parte, la CAN establece las definiciones relativas al transporte multimodal en su Decisión Nº 331/1993, definiéndolo como

El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega (CAN, 1993, p. 3).

El Operador de Transporte Modal (OTM), de acuerdo con la Decisión Nº 331/1993 – modificada por la Decisión Nº 393/1996 (CAN, 1996b) – es la persona (o alguien que actúa en su nombre) que celebra un *Contrato de Transporte Multimodal*, en el que asume la responsabilidad del cumplimiento de dicho contrato, no como agente, sino como actor principal. Así, el

operador, al tener la mercancía bajo su custodia, debe emitir el *Documento de Transporte Multimodal*, que se define como:

El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato. Puede ser sustituido por medio de mensajes de intercambio electrónico de datos y ser emitido en forma:

- a) Negociable; o,
- b) No negociable, con expresión del nombre del consignatario. (CAN, 1993, p. 2).

Para ello, este documento debe contener la siguiente información:

- a) La naturaleza general de las mercancías; las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso; el número de bultos o de piezas; y, el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor;
- b) El estado aparente de las mercancías;
- c) El nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal;
- d) El nombre del expedidor;
- e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor;
- f) El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia;
- g) El lugar de entrega de las mercancías;
- h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes;
- i) Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal es negociable o no negociable;
- j) El lugar y la fecha de emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- k) La firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por él;
- I) El flete correspondiente a cada modo de transporte si ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualquier otra indicación de que el flete ha de ser pagado por el consignatario;
- m) El itinerario, los modos de transporte y los puntos de transbordo previstos, si se conocen en el momento de la emisión del Documento de Transporte Multimodal;
- n) Cualesquiera otros datos que las partes convengan en incluir en el Documento de Transporte Multimodal, si no son incompatibles con la legislación del país en que se emita el documento (CAN, 1993, p. 4).

Para que una persona pueda ejercer la actividad de OTM, es necesario obtener un certificado de registro del organismo nacional competente. Para esto, los requisitos son: i) tener capacidad jurídica (de acuerdo con la reglamentación interna del país en el que se solicita el registro); ii) tener suficiente representación legal en todos los países en los que operará; iii) estar domiciliado en el país en el que se requiere el registro; (iv) tener una póliza de seguro, un mecanismo financiero o una cobertura permanente de un Club de Protección e Indemnización que cubra la pérdida, el daño o el retraso de los bienes que transporta; y (v) mantener un

patrimonio neto de 80.000 Derechos Especiales de Giro (DEG)⁴² u otorgar una garantía de esta cantidad. Además, el plazo de envío del certificado de registro es de 60 días naturales (CAN, 1993, 1996b).

En lo que respecta a las responsabilidades del operador, la Decisión Nº331/1993 establece que éstas se aplican desde el momento en que las mercancías se ponen bajo su custodia hasta que las entrega. Por lo tanto, el individuo es responsable de cualquier persona cuyos servicios sean necesarios para llevar a cabo el transporte multimodal y también está obligado a hacer lo que sea necesario para que los bienes sean entregados al destinatario. Así pues, la OTM también es responsable en caso de retraso, pérdida o daño de los bienes, a menos que se demuestre que no hubo negligencia o culpa por su parte o por la de sus empleados (CAN, 1993).

Cabe señalar que ambas decisiones están reguladas por la Resolución CAN Nº 425/1996, que se centra especialmente en la inscripción del operador de transporte multimodal, basándose también en un modelo del certificado de dicha inscripción (CAN, 1996a).

Aunque no se aborda en el ATIT, el transporte multimodal está regulado por el MERCOSUR a través del *Acuerdo de Alcance Parcial para la Facilitación del Transporte Multimodal de Cargas*, del 30de diciembre de 1994, según el cual todos los países presentes en el acuerdo – a saber: Brasil, Argentina, Paraguay y Uruguay – reconocen el uso del *Documento de Transporte Multimodal*. Este o también llamado *Conocimiento del Transporte Multimodal* tendrá, en su forma y su contenido, los criterios vigentes empleados en el transporte multimodal internacional, y deberá estar fechado y firmado por el OTM o por una persona efectivamente autorizada por éste.

Así pues, en general, se observa una similitud en la legislación relativa al transporte multimodal, especialmente en lo que respecta al OTM y al *Documento de Transporte Multimodal*. De esta manera, la armonización del tema se hace innecesaria.

6.2. TARIFAS Y PEAJES

Esta sección tiene por objeto analizar y comparar las cuestiones relativas a las tarifas y los peajes en el marco del ATIT y la CAN, señalando las principales diferencias en sus enfoques. El ATIT cita brevemente el tema en sus artículos 4 y 5:

Artículo 4º

- 1. Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma, salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Acuerdo.
- 2. Las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario.

Artículo 5º- Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas (ALADI, 1990, p. 2, énfasis añadido).

-

⁴² Unidad de cuenta definida por el FMI.

Además, algunos documentos muestran que, en el marco del ATIT, está en vigor el régimen de libre oferta, en condiciones de libre y justa competencia.

En el mismo sentido, la CAN, en su Decisión № 398/1997, relativa al transporte internacional de viajeros por carretera, sostiene que el bloque se adhiere a las mismas condiciones en virtud del artículo 157: "Los transportistas autorizados ofrecerán el servicio de transporte internacional bajo condiciones de competencia libre y equitativa. Asimismo, ofertarán libremente sus tarifas" (CAN, 1997a, p. 28).

Además, en el artículo 120 (CAN, 1997a) de la mencionada decisión, la CAN determina que los vehículos debidamente registrados pueden circular temporalmente entre los Estados Parte sin tener que pagar impuestos de importación y exportación mientras realicen un transporte internacional, o incluso en tránsito por este motivo.

El artículo 123 establece que:

Artículo 123.- Los vehículos habilitados se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente exigibles o aplicables sobre los vehículos y equipos que ingresen temporalmente en una operación de transporte.

La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola, y se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar (CAN, 1997a, p. 23).

Sobre el mismo tema, el artículo 124 de la mencionada decisión determina que "la aduana no exigirá garantías distintas a las señaladas en el artículo anterior, para asegurar el pago de los gravámenes, impuestos, recargos e intereses eventualmente exigibles por los vehículos habilitados y los equipos que salgan o ingresen temporalmente" (CAN, 1997a, p. 23).

También en el marco de la CAN, la Decisión № 399/1997 se refiere al transporte internacional de mercancías por carretera, y en sus artículos 158, 161 y 162 se establecen las mismas condiciones de exención de tasas para los vehículos de las unidades de carga en el contexto del transporte internacional. Sin embargo, ésta ha sido sustituida por la Decisión № 837/2003 que no aborda la cuestión (CAN, 1997b, 2019c). Aparte de éstas, no se han identificado otras regulaciones dentro de la CAN que traten de las tarifas en el transporte de mercancías por carretera en general.

Se puede afirmar, por lo tanto, que no hay armonización del tema, ya que los transportistas de pasajeros y de cargas están sujetos a la regulación tarifaria vigente en su respectivo país de origen, además de que ambos organismos adoptan el principio de la libre competencia, es decir, la libre imposición de tarifas por parte de las empresas de cada país. No obstante, los distintos países deben comunicar cada variación arancelaria a los demás para su conocimiento y aplicación. Asimismo, en lo que respecta a los regímenes fiscales y de tasas establecidos, de conformidad con el párrafo 2 del artículo 4 del ATIT, las empresas de transporte están sujetas a los regímenes fiscales y de tasas vigentes en el país de tránsito (BRASIL, 1990b). Por lo tanto, esta cuestión debe evaluarse de manera individual a través de las reglamentaciones nacionales que la tratan, teniendo en cuenta el hecho de que la aplicabilidad de los impuestos y tasas – incluso en lo que respecta a los peajes – está sujeta al sistema nacional del país de tránsito. Tal contexto hace imposible armonizar la cuestión.

6.3. SEGURO DE DAÑOS A LA CARGA

En cuanto a los seguros, hay dos subdivisiones: el seguro de responsabilidad civil por daños personales y el seguro de daños a la propiedad y a la carga. El primero se trata en la sección 5.2.1. Esta sección tiene como objetivo explorar el segundo tema dentro del ATIT y la CAN.

En este contexto, el seguro de daños a la carga en el transporte terrestre internacional se aborda en el artículo 13 del ATIT, en el que se establece que las empresas que realizan esta operación deben contratar un seguro, ya sea de la carga, las personas o el equipaje. Esta contratación debe tener lugar de conformidad con las normas presentes en el Anexo III del Acuerdo, cuyo Art. 5, punto "c", especifica que la cobertura otorgada por los daños a la carga transportada no debe ser inferior a la responsabilidad civil del transportista por carretera en los viajes internacionales. Así, aunque aborda el tema, no establece valores de seguro para los daños a la carga, por lo que los Estados Parte son responsables de celebrar acuerdos multilaterales destinados a normalizar las características del seguro (BRASIL, 1990b).

En el contexto de ALADI existe un acuerdo multilateral que establece un seguro por daños a las cargas y a las mercancías (Acuerdo 1.67 – XVI Reunión de Ministros del Cono Sur), sin embargo, éste no ha sido ratificado por todos los países signatarios, y no hay ningún protocolo adicional en vigor en el contexto del ATIT.

En el marco de la CAN, mediante la Decisión Nº 837/2019, se requiere una carta de compromiso de contratación de la *Póliza Andina* para la expedición del Permiso Originario para el transporte internacional de cargas por carretera entre los Estados Parte de la Comunidad (CAN, 2019c). Además, la Resolución CAN Nº 2.101/2019 especifica que también es necesario contratar esa póliza para el transporte internacional por cuenta propia (CAN, 2019d). A su vez, la Decisión CAN Nº 290/1991 d regula la *Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transporte Internacional por Carretera* (CAN, 1991).

Por lo tanto, se considera que la armonización en esta materia se lleva a cabo sobre la base de los acuerdos multilaterales y bilaterales firmados y en vigor entre los países, y no es necesario proponer la armonización de la materia.

6.4. TRANSPORTE FERROVIARIO

Esta sección tiene por objeto analizar y comparar el transporte ferroviario dentro del ATIT y la CAN, indicando las diferencias y similitudes entre ambos.

El ATIT regula el transporte internacional por ferrovía en su capítulo III, estableciendo las definiciones aplicables y las normas pertinentes en relación a las mercancías, la forma en que se calculan los aranceles y la unidad monetaria para su cobro, los documentos de transporte y las formalidades aduaneras, el tiempo de envío, el transporte y la responsabilidad por la carga transportada. Además, el artículo 8 del Acuerdo define que los países signatarios del Acuerdo adoptarán medidas especiales para el transporte por ferrocarril de los productos que sean o puedan llegar a ser peligrosos o que planteen un riesgo para la salud, la seguridad pública o el medio ambiente (BRASIL, 1990b).

El Art. 42 del ATIT, a su vez, determina que en un embarque internacional realizado por ferrocarril el remitente debe presentar un *Conocimiento de Embarque de Transporte Internacional* (TIF) – un formulario aprobado por los Organismos Competentes de Aplicación del ATIT – y debe contener todos los datos solicitados en forma escrita o impresa, dicha información debe ser legible e indeleble, sin tachaduras ni enmiendas (BRASIL, 1990b).

En el marco de la CAN, no se han encontrado reglamentos relativos al transporte internacional de cargas o de pasajeros por ferrocarril.

7. CONSIDERACIONES FINALES

En este informe se presentaron los principales aspectos de la interacción entre los Estados Parte de la CAN y los signatarios del ATIT por medio del transporte terrestre internacional, así como un panorama histórico de la función de estos y otros órganos internacionales en el desarrollo del transporte terrestre en América del Sur. En este sentido, se observa que los Estados Parte de la CAN y del ATIT tienen una importante interacción comercial y, específicamente en relación a Brasil, el transporte por carretera es relevante en los intercambios comerciales con los países vecinos, lo que refleja la importancia de la alineación normativa entre ellos para la facilitación del comercio.

En cuanto al papel de los organismos internacionales, cabe mencionar la obligatoriedad de las normas emitidas por los organismos en relación a su incorporación a los sistemas jurídicos de los países, con énfasis en que la CAN emite normas de carácter supranacional y de carácter obligatorio, lo que no se observa en el marco de ALADI y ATIT, donde no todos los signatarios originales de este acuerdo incorporan los acuerdos subsidiarios (protocolos adicionales), lo que dificulta la normalización de las normas en la región.

El Capítulo 5, a su vez, presenta el enfoque normativo de la CAN y el ATIT para los temas armonizables, definidos según la metodología presentada en el Capítulo 3. En relación al tema de "Autorizaciones, documentos de transporte y servicios", se observa que el ATIT tiene un mayor grado de adhesión a las prácticas consideradas como paradigmas para las propuestas de armonización, en relación a la CAN, considerándose la mejor normativa en seis de los quince subtemas. Por otra parte, en lo que respecta a las "Normas técnicas", la CAN se muestra como un paradigma de armonización en dos de los cinco subtemas, mientras que el ATIT no se ocupa de tres de ellos. Por otra parte, en lo que respecta a los "Seguros" y los "Mercancías peligrosas", es importante señalar que ninguno de los organismos presenta la legislación básica para las propuestas de armonización, lo que revela la necesidad de debates más profundos sobre estos temas en los foros apropiados de cada organismo.

En este sentido, se observa que la armonización entre el ATIT y la CAN, considerando únicamente sus respectivas legislaciones, no abarcaría varios de los temas analizados en este y en los informes de armonización desarrollados previamente en el presente proyecto, considerados como relevantes para la facilitación y mayor seguridad del transporte terrestre internacional de cargas y pasajeros – como en el caso de las mercancías peligrosas. Por lo tanto, con el fin de ofrecer propuestas más completas y claras en cuanto a sus definiciones, se decidió presentar propuestas de armonización basadas en normas distintas a las del ATIT o la CAN, por ejemplo, las del MERCOSUR y las de los países que integran los dos organismos.

Además, como se ha señalado a lo largo del presente informe, los aspectos relacionados con las "Normas técnicas" y los "Mercancías peligrosas" deben vigilarse y actualizarse constantemente, en función de la evolución de las nuevas tecnologías y/o las normas internacionales.

Por último, se destaca el contexto internacional y regional vivido como consecuencia de la pandemia de covid–19, en el que todos los países de América del Sur, así como el MERCOSUR, han editado normas relacionadas con el control de la propagación de la

enfermedad con disposiciones que han afectado y/o siguen afectando al transporte terrestre internacional, especialmente al de pasajeros. En vista de ello, es necesario realizar nuevos estudios sobre las normas y procedimientos sanitarios aplicables al transporte internacional terrestre en la región, a fin de determinar las principales divergencias y las posibles medidas que deben adoptar conjuntamente los países.

REFERENCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atualização do Relatório de Harmonização**: autorizações, documentos de transporte e serviços. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 2. [Brasilia, DF]: ANTT, jul. 2020a. 81 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atualização do Relatório de Harmonização**: contextualização e metodologia. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros nos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 1. [Brasilia, DF]: ANTT, jul. 2020b. 73 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Atualização do Relatório de Harmonização**: Seguros e Normas Técnicas. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros nos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 3. [Brasilia, DF]: ANTT, jul. 2020c. 42 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 1 – Suriname**. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasilia, DF]: ANTT, mar. 2020d. 248 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 2 – Colômbia**. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasilia, DF]: ANTT, abr. 2020e. 328 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Comparativo RP 3 – Equador**. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. [Brasilia, DF]: ANTT, mayo 2020f. 381 p. [.pdf]. No prelo.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório de Harmonização**: Produtos Perigosos. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. V. 4. [Brasilia, DF]: ANTT, ago. 2020f. Disponible en: http://tri.antt.gov.br/Lists/DocumentoANTT/Relat%C3%B3rio%20de%20 harmoniza%C3%A7%C3%A3o%20-%20V4.pdf#search=harmoniza%C3%A7%C3%A3o. Acceso em: 7 oct. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Relatório Parcial Comparativo 1 – Suriname. Elaboração de estudos complementares das normativas de transporte rodoviário internacional de cargas e de passageiros dos países da América do Sul, visando à harmonização legislativa no âmbito do ATIT e da CAN. Florianópolis: ANTT, 2020g. 245 p. [.pdf].

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 1 – Uruguai**: Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasilia, DF]: ANTT, 2017a.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 2 – Chile e Peru**: Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasilia, DF]: ANTT, 2017b.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 3 – Bolívia e Paraguai**: Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasilia, DF]: ANTT, 2017c.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 4 – Argentina e Venezuela**: Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasilia, DF]: ANTT, 2017d.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **Relatório Parcial Comparativo 5 – Guiana e Guiana Francesa**: Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos países que mantêm acordo com o Brasil. [Brasilia, DF]: ANTT, 2018.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 1.432, de 26 de abril de 2006. Estabelece procedimentos para o transporte de bagagens e encomendas nos ônibus utilizados nos serviços de transporte interestadual e internacional de passageiros e para a identificação de seus proprietários ou responsáveis, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 28 abr. 2006. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=158&data=28/04/2006. Acceso en: mayo 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 4.998, de 13 de janeiro de 2016. Dispõe sobre os procedimentos para utilização de ônibus e motoristas de terceiros por prazo determinado, por empresas transportadoras dos serviços regulares de transporte rodoviário interestadual e internacional coletivo de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 19 jan. 2016. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=60&data=19/01/2016. Acceso en: mayo 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.840, de 22 de janeiro de 2019. Dispõe sobre o transporte rodoviário internacional de cargas e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 24 jan. 2019a. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=24/01/2019&jornal=515&pagina=47. Acceso en: 30 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.848, de 25 de junho de 2019. Atualiza o Regulamento para o Transporte Rodoviário de Produtos Perigosos e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 26 jun. 2019b. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=515&pagina=86&data=26/0 6/2019. Acceso en: 14 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.875, de 17 de março de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 18 mar. 2020h. Disponible en:

http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=18/03/2020&jornal=515&pag ina=46&totalArquivos=125. Acceso en: 16 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.876, de 20 de março de 2020. Dispõe sobre as medidas para enfrentamento da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus responsável pelo surto de 2019/2020, no âmbito do serviço de transporte rodoviário de cargas. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 23 mar. 2020i. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp? jornal=515&pagina=98&data=23/03/2020. Acceso en: 16 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020. Dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 27 mar. 2020j. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=27/03/2020&jornal=515&pag ina=62. Acceso en: 29 abr. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.889, de 25 de maio de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, que dispõe sobre a flexibilização de prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas e do transporte rodoviário de cargas e de passageiros, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 21 mayo 2020k. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=21/05/2020&jornal=515&pagina=107. Acceso en: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.893, de 2 de junho de 2020. Dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 3 jun. 2020l. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=03/06/2020&jornal=515&pagina=484. Acceso en: 15 jun. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.894, de 9 de junho de 2020. Altera a Resolução nº 5.893, de 02 de junho de 2020, que dispõe sobre as medidas a serem adotadas, no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e dos serviços de transporte ferroviário de passageiros, para enfrentamento da emergência de saúde pública decorrente do Covid-19. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 10 jun. 2020m. Disponible en: https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp? data=10/06/2020&jornal=515&pagina=70. Acceso en: 1 sep. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). Resolução nº 5.900, de 21 de julho de 2020. Altera a Resolução nº 5.879, de 26 de março de 2020, para incluir dispositivos e prorrogar prazos para cumprimento de obrigações contratuais e regulatórias, em razão da emergência de saúde pública de importância internacional decorrente do coronavírus, no âmbito da infraestrutura e serviço de transporte ferroviário de cargas. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 21 mayo 2020n. Disponible en: https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/07/2020&jornal=515&pagina=32. Acceso en: 31 jul. 2020.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES (ANTT). **TRIC em números**. Brasilia, DF, 21 jul. 2020o. Disponible en: http://appweb2.antt.gov.br/tricemnumeros.asp. Acceso en: 21 jul. 2020

AMORIM, E. C. D. Direito internacional privado. 6. ed. Río de Janeiro: Forense, 2000.

ARGENTINA. Casa Rosada. **Coronavirus**: El Presidente anunció una apertura escalonada de las actividades entre el 18 de julio y el 2 de agosto. Viernes, 17 julio 2020a. Disponible en: https://www.casarosada.gob.ar/slider-principal/46976-coronavirus-el-presidente-anuncio-una-apertura-escalonada-de-las-actividades-entre-el-18-de-julio-y-el-2-de-agosto Acceso en: 21 jul. 2020.

ARGENTINA. Decreto 260/2020. Emergencia sanitaria. DECNU–2020–260–APN–PTE – Coronavirus (COVID–19). Disposiciones. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 12 de marzo de 2020b. Disponible en: https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031201NS.pdf. Acceso en: 16 de abril de 2020.

ARGENTINA. Ministerio de Transporte. Secretaría de Gestión del Transporte. **Resolución № 74 de 27 de octubre de 2016**. Buenos Aires: Secretaría de Gestión de Transporte, 31 de octubre de 2016. Disponible en: http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/265000—269999/266993/norma.htm. Acceso en: 29 de mayo de 2020.

ARGENTINA. Ministerio de Transporte y Ministerio del Interior y Ministerio de Agricultura, Ganadería y Pesca y Ministerio de Seguridad y Ministerio de Salud. Dirección Nacional de Migraciones. **Resolución Conjunta Conjuntiva 4/2020 RESFC–2020–4–APN–MI**. Boletín Oficial de la República Angentina, Buenos Aires, 10 jun. 2020c. Disponible en: https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/230540/20200611. Acceso en: 31 jul. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional. Decreto 274/2020. DECNU-2020-274-APN-PTE – Disposiciones. **Boletín Oficial de la Republica Argentina**, Buenos Aires, 16 marzo 2020d. Disponible en: https://www.boletinoficial.gob.ar/suplementos/2020031601NS.pdf. Acceso en: 16 abr. 2020.

ARGENTINA. Prohibición de Ingreso al Territorio Nacional Decreto 409/2020. **Boletín Oficial de la República Argentina**, Buenos Aires, 26 abr. 2020e. Disponible en: https://www.boletinoficial.gob.ar/detalleAviso/primera/228262/20200426?busqueda=1. Acceso en: 16 jun. 2020.

ASOCIACIÓN ARGENTINA DE CARRETERAS (AAC). **Estudios y presentaciones**. Buenos Aires, c2020. Disponible en: http://www.aacarreteras.org.ar/estudios-y-presentaciones.php. Acceso en: 12 ago. 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI); COMUNIDAD ANDINA (CAN). Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional terrestre de carga y pasajeros y de tránsito aduanero vigentes en el ámbito de la ALADI y de la CAN, en el marco de una posible armonización. Montevideo: ALADI; CAN, c2017. 98 p. [.pdf].

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR 7503**: ficha de emergência e envelope para o transporte terrestre de produtos perigosos: características, dimensões e preenchimento. Rio de Janeiro: ABNT, 2005.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Acuerdo de Alcance Parcial № 15, al amparo del Artículo 14 del Tratado de Montevideo 1980 celebrado entre la República

Federativa de Brasil y la República de Venezuela. Montevideo: ALADI, 31 de mayo de 2001. Disponible en:

http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/15/A14TM_015.pd f. Acceso en: 6 de julio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Acuerdo de Alcance Parcial № 17, al amparo del artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980 celebrado entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay. Montevideo: ALADI, mayo de 2010. Disponible en: http://www2.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/9d75d127f40400a483257d800057bc77/f12380 1450f60bba03256e940046bc5d?OpenDocument. Acceso en: 6 de julio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Terrestre Internacional: Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones. [Montevideo]: ALADI, 17 de febrero de 2005. Disponible en: http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/pt/03/A14TM_003_00 2_pt.pdf. Acceso en: 6 de julio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre**. ALADI/AAP/A14TM/3. Montevideo: 26 de setiembre de 1990, Disponible en: http://www2.aladi.org/biblioteca/publicaciones/aladi/acuerdos/Art_14/es/03/A14TM_003.pdf. Acceso en: 5 nov. 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **EL ATIT**. Montevideo, c2019a. Disponible en: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=6434&lang=pt. Acceso en: 6 de julio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). ¿Qué es ALADI? Montevideo, c2019b. Disponible en: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=696&lang=pt. Acceso en: 18 de junio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Organización institucional**. Montevideo, c2019c. Disponible en: http://www.aladi.org/sitioaladi/?page_id=1360&lang=pt. Acceso en: 18 de junio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). **Proceso de integración:** Acuerdos. Montevideo, 2020a. Disponible en: http://www2.aladi.org/boletin/portugues/2020/EneroAbril/index.html. Acceso en: agosto de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Secretaría General. **Acuerdo de alcance parcial para la facilitación del transporte de mercancías peligrosas**. Montevideo: Secretaría General, 1994. Disponible en:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/anexo/and1797.pdf. Acceso en: 6 de julio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Secretaría General. Acuerdo sobre el Contrato de Transporte y la Responsabilidad Civil del Transportista en el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. [Montevideo]: Secretaría General, 1995. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1996/anexo/and1866–96.pdf. Acceso en: 6 de julio de 2020.

ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN (ALADI). Sistema de Informaciones de Comercio Exterior (SICOEX). Montevideo, 2020b. Disponible en:

http://consultawebv2.aladi.org/sicoexV2/jsf/home_bienes.seam?cid=273741. Acceso en: 15 de julio de 2020.

BASEDOW, J. Comparative Law and its Clients. **The American Journal of Comparative Law**, [S. I.], v. 62, n. 4, p. 836, 2014.

BOLIVIA. **Decreto Supremo Nº 24.327, de 28 de junio de 1996**. El presente decreto supremo se aplica a todo vehículo de transporte de carga o de pasajeros que circula por las carreteras del país. La Paz: Presidencia de la República, 28 jun. 1996. Disponible en: https://www.lexivox.org/norms/BO-DS-24327.xhtml#disclaimer. Acceso en: mayo 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo Nº 4196. Declara emergencia sanitaria nacional y cuarentena em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, contra el brote del Coronavirus (COVID–19). **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 17 marzo 2020a. Disponible en: http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1246NEC. Acceso en: 16 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo Nº 4214. Amplia el plazo de la cuarentena total dispuesto por el Parágrafo I del Artículo 2 del Decreto Supremo Nº 4200, de 25 de marzo de 2020, hasta el dia jueves 30 de abril de 2020, em todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, en el marco de la declaratoria de emergência sanitaria y cuarentena total. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 14 abr. 2020b. Disponible en: http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/edicions/view/1259NEC. Acceso en: 20 abr. 2020.

BOLIVIA. Ministerio de la Presidencia. Decreto Supremo 4276. **Gaceta Oficial de Bolivia**, La Paz, 26 de junio de 2020c. Disponible en: http://www.gacetaoficialdebolivia.gob.bo/standards/listadonor/11. Acceso en: 14 de julio de 2020.

BRANCO, M. C. A inspeção veicular como instrumento de controle da poluição atmosférica nas grandes cidades. 2015. Disertación (Maestría en Ciencias) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015. Disponible en: https://teses.usp.br/teses/disponiveis/3/3143/tde-31122015-110304/publico/Diss_Marcelo.pdf. Acceso en: 14 de julio de 2020.

BRASIL. Ministério das Relações Exteriores. **Organização Mundial do Comércio.** Brasilia, DF, [201-]. Disponible en: http://www.itamaraty.gov.br/pt-BR/politica-externa/diplomacia-economica-comercial-e-financeira/132-organizacao-mundial-do-comercio-omc. Acceso en: 15 jun. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 350, de 21 de novembro de 1991. Promulga o Tratado para a Constituição de um Mercado Comum entre a República Argentina, a República Federativa do Brasil, a República do Paraguai e a República Oriental do Uruguai (TRATADO MERCOSUL). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasilia, DF, 22 nov. 1991. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=22/11/1991& jornal=1&pagina=3&totalArquivos=195. Acceso en: 22 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 1.563, de 19 de julho de 1995**. Dispõe sobre a execução do Acordo de Alcance Parcial para a Facilitação do Transporte Multimodal de Mercadorias, entre Brasil, Argentina, Paraguai e Uruguai, de 30 de dezembro de 1994. Brasilia, DF: Presidência da República, 19 jul. 1995. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1995/D1563.htm. Acceso en: 2 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 2.975, de 1º de março de 1999. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Carga, celebrado entre o Governo da República Federativa -do Brasil e o Governo da República da Venezuela, em Caracas, em 4 de julho de 1995. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasilia, DF, 2 mar. 1999. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=23&data=02/03/1999. Acceso en: 17 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 5.462, de 9 de junho de 2005. Dispõe sobre a execução do Segundo Protocolo Adicional ao Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, entre os Governos da República Federativa do Brasil, da República Argentina, da República da Bolívia, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, de 16 de fevereiro de 2005a. Diário Oficial da União, Brasilia, DF, 10 jun. 2005a. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=2&data=10/06/2005. Acceso en: 8 jun. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 5.561, de 10 de outubro de 2005. Promulga o Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre os Governos da República Federativa do Brasil e da República Cooperativista da Guiana, celebrado em Brasilia, em 7 de fevereiro de 2003. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 11 oct. 2005b. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=11/10/2 005. Acceso en: 17 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 8.964, de 18 de janeiro de 2017. Promulga o Acordo entre o Governo da República Federativa do Brasil e o Governo da República Francesa referente ao Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e de Cargas, firmado em Paris, em 19 de março de 2014. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 19 jan. 2017. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=1&data=19/01/2017. Acceso en: 17 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 10.298, de 30 de março de 2020. Institui o Conselho Nacional de Secretários de Transportes. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 31 mar. 2020a. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=31/03/2020&jornal=515&pagina=2&totalArquivos=87. Acceso en: 16 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 98.973, de 21 de fevereiro de 1990**. Aprova o Regulamento do Transporte Ferroviário de Produtos Perigosos, e dá outras providências. Brasilia, DF: Planalto, 21 fev. 1990a. Disponible en: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/antigos/d98973.htm. Acceso en: 19 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Decreto nº 99.704, de 20 de novembro de 1990. Dispõe sobre a execução no Brasil do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, entre o Brasil, a Argentina, a Bolívia, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasilia, DF, 21 nov. 1990b. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=14&data=21/11/1990. Acceso en: 27 fev. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Brasilia, DF: Presidência da República, 30 dez. 1986. Disponible en: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7565.htm. Acceso en: 22 mayo 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria CC-PR/MJSP/MINFRA/MS № 1, de 29 de julho de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros,

de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA. Diário Oficial da União, Brasilia, DF, 29 jul. 2020b. Disponible en: https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/07/2020&jornal= 600&pagina=1. Acceso en: 31 jul. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 204, de 29 de abril de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, por via terrestre, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA. **Diário Oficial da União**, 29 abr. 2020c. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=29/04/2020&jornal= 601&pagina=1. Acceso en: 29 abr. 2020.

BRASIL. Presidência da República. Portaria nº 340, de 30 de junho de 2020. Dispõe sobre a restrição excepcional e temporária de entrada no País de estrangeiros, de qualquer nacionalidade, conforme recomendação da Agência Nacional de Vigilância Sanitária -ANVISA. Diário Oficial da União, Brasilia, DF, 30 jun. 2020d. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=30/06/2020&jornal= 600&pagina=2. Acceso en: 14 jul. 2020.

BRITO, M. H. Utilização de direitos estrangeiros e comparação de direitos na investigação jurídica. Disciplina de Metodologia de Investigação Jurídica. Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2009. 17 p.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook: South America: Argentina. Langley, 31 Mar. 2020a. Disponible en:

https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ar.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook: South America: Bolivia. Langley, 31 Mar. 2020b. Disponible en: https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-worldfactbook/geos/bl.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook: South America: Brazil. Langley, 31 Mar. 2020c. Disponible en: https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-worldfactbook/geos/bl.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook: South America: Chile. Langley, 1 Apr. 2020d. Disponible en: https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-worldfactbook/geos/ci.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook. South America: Guyana. [Langley], 17 June 2020e. Disponible en:

https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/gy.html. Acceso en: 17 jun. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). The World Factbook: South America: Paraguay. Langley, 17 Mar. 2020f. Disponible en:

https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pa.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Peru. Langley, 17 Mar. 2020g. Disponible en: https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/pe.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**: South America: Uruguay. Langley, 16 Mar. 2020h. Disponible en: https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/uy.html. Acceso en: 17 abr. 2020.

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY (CIA). **The World Factbook**. South America: Venezuela. [Langley], 17 June 2020i. Disponible en: https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/ve.html. Acceso en: 17 jun. 2020.

CHILE. **Declaró un estado de catástrofe**. [Santiago], 18 de marzo de 2020a. Disponible en: https://cdn.digital.gob.cl/filer_public/d7/5e/d75e6460-0d18-4d50-9593-109d8ae8b7ef/declaracion_estado_de_catastrofe.pdf. Acceso en: 16 de abril de 2020.

CHILE. Dirección Nacional de Aduanas. **Estadísticas del COMEX**. Valparaíso, [2020]a. Disponible en: https://www.aduana.cl/aduana/site/edic/base/port/estadisticas.html. Acceso en: 15 de julio de 2020.

CHILE. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Vialidad. **Red Vial Nacional**: dimensionamiento y características. [Santiago]: Ministerio de Obras Públicas, 2017. Disponible en: http://www.vialidad.cl/areasdevialidad/gestionvial/Documents/redvialnacional2017.pdf. Acceso en: 12 ago. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Observatorio Logístico. Transportes Carreterio de Cargas. Santiago, [2020]b. Disponible en: https://www.observatoriologistico.cl/perfiles/transporte-carga/. Acceso en: 12 de agosto de 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. **Prorrogamos la vigencia del Certificado de la Revisión Técnica y la Licencia de Conducir por crisis del Coronavirus**. Santiago, 30 marzo 2020b. Disponible en: https://www.mtt.gob.cl/archivos/24573. Acceso en: 16 abr. 2020.

CHILE. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Subsecretaría de Transportes. Decreto Nº 41. Modifica Decreto Supremo Nº 24, de 2020, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, extiende vigencia de los certificados de revisión técnica y de verificación de emisiones, en los casos que indica, y fija calendario que señala. **Diario Oficial de la Republica de Chile**, Santiago, 22 jun. 2020c. Disponible en: https://www.conaset.cl/wp—content/uploads/2020/07/Decreto—41—MTT—pr%C3%B3rroga—RT—junio—DO.pdf. Acceso en: 17 jul. 2020.

CHILE. Ministerio del Interior y Seguridad Pública. Subsecretaría del Interior. **Decreto 269**. Prorroga declaración de estado de excepción constitucional de catástofre, por calamidad pública, en el territorio de Chile, por el lapso que indica. Santiago: Ministerio del Interior y Seguridad Pública, 12 jun. 2020d. Disponible en: https://www.leychile.cl/ Navegar?idNorma=1146700. Acceso en: 14 jul. 2020.

CHILE. **Plan de Acción por Coronavirus**. [Santiago], 16 de abril de 2020e. Disponible en: https://www.gob.cl/coronavirus/plandeaccion/. Acceso en: 16 de abril de 2020.

COELHO, I. M. Métodos e princípios da interpretação constitucional: o que são, para que servem, como se aplicam. *In*: CONGRESSO BRASILEIRO DE DIREITO CONSTITUCIONAL, 24., 2004, São Paulo. **Anais** [...] São Paulo: Instituto Brasileiro de Direito Constitucional, 2004.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. Decreto Legislativo número 569, de 15 de abr de 2020. Por la cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diário Oficial**, Bogotá, D.C., 15 abr. 2020a. Disponible en: https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20569%20DEL%2015%20DE%20ABRIL%20DE%202020.pdf. Acceso en: 29 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. **Decreto Legislativo número 768 de 2020.** Por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su nfraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. Bogotá, D.C.: Ministerio de Transporte, 30 mayo 2020b. Disponible en:

http://www.regiones.gov.co/Inicio/assets/files/311_DECRETO%20768%20DEL%2030%20DE%20MAYO%20DE%202020.pdf. Acceso en: 17 jul. 2020.

COLOMBIA. Ministerio de Transporte. Decreto número 482 de 26 mar. 2020. Por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 26 marzo 2020c. Disponible en: https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20482%20DEL%2026%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf. Acceso en: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 457 de 22 mar. 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitária generada por la pandemia del Coronavirus COVID–19 y el mantenimento del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 22 marzo 2020d. Disponible en: https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20457 %20DEL%2022%20DE%20MARZO%20DE%202020.pdf. Acceso en: 16 abr. 2020.

COLOMBIA. Ministerio del Interior. Decreto número 1.076 de 28 de jul. 2020. Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID–19, y el mantenimiento del orden público. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 28 jul. 2020e. Disponible en: https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO %201076%20DEL%2028%20DE%20JULIO%20DE%202020.pdf. Acceso en: 24 jul. 2020.

COLOMBIA. Mintransporte. **Comunidad Andina agiliza transporte de mercancías por carretera con la cual se dinamiza comercio en la región**. Bogotá, 30 abr. 2019. Disponible en: https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7367/comunidad—andina—agiliza—transporte—de—mercancias—por—carretera—con—la—cual—se—dinamiza—comercio—en—la—region/. Acceso en: 27 jan. 2020.

COLOMBIA. Presidencia de la República. Decreto número 417 de 17 mar. 2020. Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio Nacional. **Diario Oficial**, Bogotá, D.C., 17 marzo 2020f. Disponible en:

https://dapre.presidencia.gov.co/normativa/normativa/DECRETO%20417%20DEL%2017%20DE%20MARZO%20DE%2020.pdf. Acceso en: 16 abr. 2020.

COMEX STAT. **Página inicial**. [Brasilia, DF], 2020. Disponible en: http://comexstat.mdic.gov.br/pt/home. Acceso en: 7 de julio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **CAN en Cifras 2019**. Lima: CAN, 2019a. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx?GruDoc=13. Acceso en: 10 de junio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT). Lima: SICE: CAATT, 18 de junio de 1998. Disponible en: http://www.sice.oas.org/Trade/Junac/decisiones/DEC434S.asp. Acceso en: 18 de junio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Cuentas Nacionales de la Comunidad Andina 2018**. Lima: CAN, 2019b. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx?GruDoc=13. Acceso en: 10 de junio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Decisión 467. Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera. Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. **Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE)**, Lima, 12 agosto 1999. Disponible en: http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/decisiones/DEC467S.asp. Acceso en: 23 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Dimensión socioeconómica de la Comunidad Andina**. Lima: CAN, abril de 2017. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/StaticFiles/2018124105044RE VISTAinteractiva.pdf. Acceso en: 18 de junio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Informe Anual**: 50 Años de Integración Comercial de Bienes en la Comunidad Andina 1969 – 2019. Lima, 26 junio 2020. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Documentos.aspx?GruDoc=13. Acceso en: 15 jul. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Asesora Instances**. Lima, [201–]a. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=120&tipo=SA&title=instancias—asesoras. Acceso en: 18 de junio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). La normatividad del transporte en la Comunidad Andina. Lima, ago. 2016. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Prensa.aspx?id=3806& accion=detalle&cat=AP&title=la-normatividad-del-transporte-en-la-comunidad-andina. Acceso en: 18 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Resolución Nº 425**. Reglamento para el Registro de Operadores de Transporte Multimodal Internacional. Lima: CAN, 20 de agosto de 1996a. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/ResolucionesJunta/RES425.pdf. Acceso en: 6 de febrero de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión Nº 290**. Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera. Lima: CAN, mar. 1991. 12 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **Decisión № 331**. Transporte Muldimodal. Santafé de Bogotá, D.C.: CAN, 4 de marzo. 1993. 11 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión Nº 393**. Modificación de la Decisión 331 "Transporte Multimodal". Lima: CAN, 9 jul. 1996b. 5 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión Nº 398. Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, sustitutoria de la Decisión 289. **Gaceta Oficial del Acurdo de**

Cartagena, Lima, 17 enero 1997a. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/Gacetas/gace243.pdf. Acceso en: mayo 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión Nº 399. Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, sustitutoria de la Decisión 257. **Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE)**, Lima: Secretaria General, 17 enero 1997b. Disponible en: http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec399s.asp. Acceso en: 10 fev. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Decisión Nº 491. Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera. **Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena**, Lima, 14 feb. 2001. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad—andina/GACE640.pdf. Acceso en: 15 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. Decisión Nº 617 de 15 de julio de 2005. Tránsito aduanero comunitario. **Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE)**, Lima, 18 de junio de 2005. Disponible en:

http://www.sice.oas.org/trade/JUNAC/Decisiones/DEC617s.asp. Acceso en: 20 de mayo de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. Resolucion № 719. Reglamento de la Decisión 398 (Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera). **Gaceta Oficial de la Comunidad Andina**, Lima, 29 abr. 2003. Disponible en:

https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/documentos/comunidad—andina/Gace924.pdf. Acceso en: mayo 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Resolución Nº 833, de 18 de junio de 2004**. Condiciones técnicas para la habilitación y permanencia de los omnibuses o autobuses en el servicio de transporte internacional de pasajeros por carretera – Decisión 561. Lima: CAN, 18 jun. 2004. Disponible en: http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/resoluciones/RES o833.doc. Acceso en: 15 jun. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Decisión Nº 837**. Sustituye la Decisión 399 de la Comisión de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera. Lima: CAN, 29 abr. 2019c. 33 p. [.docx].

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaria General. **Resolución Nº 2.101**. Reglamento de la Decisión Nº 837 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera). Lima: CAN, 25 oct. 2019d. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/resoluciones/RESOLUCION2101.pdf. Acceso en: 29 jan. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 872, 15 de julio de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera de Bolivia con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019e. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE872.pdf. Acceso en: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 875, 5 de agosto de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera de Colombia con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019f. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE875.pdf. Acceso en: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 878, 28 de agosto de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera de Ecuador con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019g. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE878.pdf. Acceso en: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 881, 9 de setiembre de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera en la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019h. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE881.pdf. Acceso en: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Secretaría General. **SG de 882, 9 de setiembre de 2019**: movimiento de carga internacional por carretera del Perú con países de la Comunidad Andina, 2018. [Lima]: CAN, 2019i. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/DocOficialesFiles/DEstadisticos/SGDE882.pdf. Acceso en: 12 ago. 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Sistema Andino de Integración – SAI**. Lima, [201–]b. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=4&tipo=SA&title=sistema—andino—de—integracion—sai. Acceso en: 18 de junio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEXT). **Estadísticas de comercio exterior de Bienes**. San Isidro, [2020]. Disponible en: http://extranet.comunidadandina.org/sicext/WPaisAnual.aspx. Acceso en: 15 de julio de 2020.

COMUNIDAD ANDINA (CAN). **Somos la Comunidad Andina**. Lima, [201–]c. Disponible en: http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=189&tipo=QU&title=somos—comunidadandina. Acceso en: 18 de junio de 2020.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE (CNT). **Boletins Técnicos CNT**. Brasilia, DF: CNT, enero de 2020. Disponible en: https://www.cnt.org.br/boletins. Acceso en: 12 de febrero de 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 14, de 6 de fevereiro de 1998. Estabelece os equipamentos obrigatórios para a frota de veículos em circulação e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasilia, DF, 12 febrero. 1998. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=12/02/1998&jornal=1&pagina=21&totalArquivos=96. Acceso en: 15 de julio de 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 168, de 14 de dezembro de 2004. Estabelece Normas e Procedimentos para a formação de condutores de veículos automotores e elétricos, a realização dos exames, a expedição de documentos de habilitação, os cursos de formação, especializados, de reciclagem e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 22 de diciembre de 2004. Disponible en:

https://infraestrutura.gov.br/images/

Resoluciones/RESOLUCIÓN_CONTRAN_168_04_COMPILADA.pdf. Acceso en: 14 de abril de 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 564, de 25 de novembro de 2015. Fixa os requisitos de segurança para a circulação de veículos transportadores de contêineres. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, noviembre de 2015. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=61&data=27/11/2015. Acceso en: 29 de mayo de 2020.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO (CONTRAN). Resolução nº 778, de 13 de junho de 2019. Altera as Resoluções CONTRAN nº 168, de 14 de dezembro de 2004, e nº 358, de 13 de agosto de 2010, para dispor sobre aula prática noturna, carga horária para obtenção da ACC e tornar facultativo o uso de simulador de direção veicular no processo de formação de condutores. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 17 de junio de 2019. Disponible en:

http://pesquisa.in.gov.br/

press/jsp/visualiza/index.jsp?data=17/06/2019&jornal=515&pagina=25&totalArchives=92. Acceso en: 14 de abril de 2020.

CONSULADO GENERAL DEL PERÚ EN RÍO DE JANEIRO. **Cierre de Fronteras**. Río de Janeiro, 28 de abril de 2020. Disponible en: http://www.consulado.pe/es/RiodeJaneiro/Paginas/Coronavirus.aspx. Acceso en: 16 de junio de 2020.

DANTAS, I. **Direito constitucional comparado**: introdução, teoria e metodologia. Río de Janeiro: Renovar, 2000.

DAVID, R. Tratado de derecho civil comparado: introducción al estudio de los derechos extranjeros y al método comparativo. **Revista de Derecho Privado**, Madrid, n. 1, p. 51, 1953.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Diretoria Executiva. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. **Estudo dos impactos do bitrem nas rodovias federais brasileiras**. Relatório Final. V. 1. Río de Janeiro: IPR, junio de 2009. 333 p. [.pdf].

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). Resolução nº 1, de 14 de janeiro de 2016. Normas para transporte de cargas indivisíveis e excedentes em peso e/ou dimensões e para o trânsito de veículos especiais em rodovias federais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasilia, DF, 15 de enero de 2016. Disponible en: http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&data=15/01/2016&pagin a=56. Acceso en: 25 de junio de 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Conjeso de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. Nº 113**. Por la cual se apuebra el protocolo de aplicación de medidas preventivas de fiscalización em camiones de transporte de cargas nacional e internacional (choferes y tripulantes) em puntos de frontera por parte de la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), ante el riesgo de expansion del vírus "COVID—19". San Lorenzo: DINATRAN, 18 marzo 2020a. Disponible en: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCI%C3%93N%20C.D.%20N%C2%BA%20113 2020.PDF. Acceso en: 29 abr. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Consejo de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. Nº 156**. Por el cual se establece el plazo excepecional de treinta (30) días de vigencia y prórroga, para la inspección técnica vehicular (I.T.V), en el servicio regular nacional e internacional de transporte de pasajeros y cargas, de conformidad a los lineamientos establecidos en la ley Nº 1.590/2000. San Lorenzo: DINATRAN, 28 marzo 2020b. Disponible en: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20N%C2%BA%20156_2020_PRORROGA%20DE%20ITV.pdf.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Consejo de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. Nº 183**. Por el cual se establece el protocolo para la apertura de los centros de inspección técnica vehicular (C.I.T.V.), habilitados por la Dirrección Nacional de Transporte (DINATRAN), durante la pandemia del virus "covid–19". San Lorenzo: DINATRAN, 15 abr. 2020c. Disponible en: http://www.dinatran.gov.py/docum/resol%20183.PDF. Acceso en: 16 jun. 2020

196

DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE (DINATRAN). Conjeso de la Dirección Nacional de Transporte. **Resolución C.D. Nº 391**. Por la cual se autoriza la suspensión temporal y excepcional de la aplicación de sanciones, con respecto al vencimiento de las habilitaciones otorgadas por la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), a las unidades afectadas al servicio de transporte de pasajeros y cargas, del servicio nacional. San Lorenzo: DINATRAN, 31 jul. 2020d. Disponible en: http://www.dinatran.gov.py/docum/RESOLUCION%20CD%20391 _2020.pdf. Acceso en: 31 ago. 2020.

ECUADOR. **Decreto Ejecutivo № 1.052**. Quito: Presidencia de la República, 15 de mayo de 2020a. Disponible en: https://www.nodal.am/wp—content/uploads/2020/05/Decreto_Ejecutivo
_No._1052_20200415200635.pdf. Acceso en: 16 de junio de 2020.

ECUADOR. **Decreto Nº 1.017**. Quito: Presidencia de la República, 16 de marzo de 2020b. Disponible en: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/03/ Decreto_presidencial_No_1017_17-Marzo-2020.pdf. Acceso en: 16 de abril de 2020.

ECUADOR. **Decreto № 1.074**. Quito: Presidencia de la República, 15 de junio de 2020c. Disponible en:

https://www.uta.edu.ec/v3.2/uta/reglamentosexternos/Decreto%20Eecutivo%20No%201074 –2020–ESTADO%20DE%20EXCEPCION.pdf. Acceso en: 31 de agosto de 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **MTOP emite protocolo para ingresso de personas y vehículos en los CEBAF y CENAF**. Quito, marzo 2020d. Disponible en: https://www.obraspublicas.gob.ec/mtop-emite-protocolos-para-ingreso-de-personas-y-vehiculos-en-los-cebaf/. Acceso en: 15 abr. 2020.

ECUADOR. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Protocolo para el Transporte Internacional de Mercancías por Carretera por la Frontera Norte**: Medidas de Prevención ante Covid–19. Quito: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, abr. 2020e. Disponible en: https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2020/05/Protocolo_terrestre_INTERNACIOL-POR-LA-FRONTERA-NORTE-VF.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

EL COMERCIO. **Perú seguirá con las fronteras cerradas por el nuevo coronavirus**. Lima, 24 abr. 2020. Disponible en: https://www.elcomercio.com/actualidad/peru–fronteras–cierre–coronavirus–confinamiento.html. Acceso en: 16 jun. 2020.

EL PAÍS. Se realizó la primera reunión técnica de la Comisión Binacional entre Uruguya y Brasil. Montevideo, 3 jun. 2020. Disponible en: https://www.elpais.com.uy/informacion/salud/realizo-primera-reunion-tecnica-comision-binacional-uruguay-brasil.html. Acceso en: 16 jun. 2020.

FEITOSA NETO, A. C.; LIMA, A. B. F. Reciprocidade no Direito Internacional como princípio basilar de cooperação entre os povos. **Jus**, Teresina, noviembre de 2016. Disponible en: https://jus.com.br/artigos/53517/reciprocidade-no-direito-internacional-como-principio-basilar-de-cooperacao-entre-os-povos. Acceso en: 15 de junio de 2020.

FONTENELE, H. B.; ZANUNCIO, C. E. M.; SILVA JUNIOR, C. A. P. da. O excesso de peso nos veículos rodoviários de carga e seu efeito. **Teoria e Prática na Engenharia Civil**, n. 18, p. 95–103, nov. 2011.

FRANCE. LOI nº 2020-856 du 9 juillet 2020. Organisant la sortie de l'état d'urgence sanitaire (1). **Journal Officiel de la République Française,** 10 de julio de 2020. Disponible en: https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2020/7/9/2020–856/jo/texte. Acceso en: 23 Jul. 2020.

GARCIA, A. El servicio de transporte turístico terrestre está activado y con nuevo protocolo. **El Comercio**, [Quito], 7 de agosto de 2020. Disponible en: https://www.elcomercio.com/noticias/servicios—transporte—turismo—compartir.html. Acceso en: 31 de agosto de 2020.

GARCÍA, Y.; VALENCIA, A.; LLANGARÍ, J. Ecuador prohíbe ingresos internacionales y cierre parcial de frontera terrestre por coronavírus. **Reuters**, Quito, 14 marzo 2020. Disponible en: https://lta.reuters.com/articulo/ecuador—coronavirus—idLTAKBN211126—OUSLT. Acceso en: 15 mar. 2020.

GUYANA. Covid-19 emergency measures. **The Official Gazette of Guyana**, Georgetown, 14 de agosto de 2020a. Disponible en: https://www.health.gov.gy/gymedia/Information—Education—Communication—Material/Extra_14AUGUST2020CoVIDNot8.pdf. Acceso en: 31 atrás. 2020.

GUYANA. Department of Public Information. **Government COVID-19 Advisories**. Georgetown, 31 de marzo de 2020b. Disponible en: https://dpi.gov.gy/government–covid–19–advisories–4/. Accede en: 16 abr. 2020.

GUYANE. Fermeture de la frontière entre la France et le Suriname. Cayenne, 19 de mayo de 2020c. Disponible en: http://www.guyane.gouv.fr/content/download/15570/107592/file/2020_05_19_Rappel%20de%20la%20fermeture%20de%20la%20fronti%C3%A8re%20France—Suriname.pdf. Acceso en: 24 de julio. 2020.

GUYANE. **Fermeture de la frontière France - Brésil**: Conditions de circulation des personnes et des marchandises. Cayenne, 25 de marzo de 2020d. Disponible en: http://www.guyane.gouv.fr/content/download/15702/108597/file/2020_03_25_Covid19_Circulation%20France%20Br%C3%A9sil.pdf. Acceso en: 24 de julio. 2020.

GUYANA. Ministry of Public Infrastructure. **Ferry services modified to facilitate increased goods, food transport**. Georgetown, 16 de abril de 2020e. Disponible en: https://dpi.gov.gy/ferry-services-modified-to-facilitate-increased-goods-food-transport/. Disponible en: 4 millones de dólares de 2020.

HONÓRIO, K. S. O significado da iniciativa para a integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil. 2013. Disertación (Maestría en Relaciones Internacionales) — UNESP/UNICAMP/PUC—SP, Programa San Tiago Dantas de Pós—graduação em Relações Internacionais, São Paulo, 2013.

INSTITUT D'EMISSION DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER (IEDOM). **Guyane 2018**. París: IEDOM, 2019. Disponible en: https://www.iedom.fr/IMG/pdf/rapport_iedom ...en el que se ha hecho un análisis de la situación. Acceso a: 17 de abril de 2020.

INSTITUTO BOLIVIANO DE COMERCIO EXTERIOR (IBCE). **Periódico "Comercio Exterior"**: Informando a Bolivia y el mundo. Santa Cruz, c2017. Disponible en: https://ibce.org.bo/publicaciones-ibce.php?publicacion=comercioexterior&opcion=1. Acceso en: 15 jul. 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). **Anuario Estadístico 2019**. Montevideo: INE, 2019. Disponible: http://www.ine.gub.uy/documents/10181/623270/

Anuario+Estadistico+2019/f854fb27-ad7f-4ce3-8c37-005ade0a6140. Acceso en: 12 de agosto de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y CENSO (INDEC). Estadísticas de comercio exterior de Argentina. **Informes técnicos**, Buenos Aires, n. 4, n. 139, 11 de febrero de 2020. Disponible en: https://www.indec.

gob.ar/indec/web/Institutional-Indec-InformesTecnicos-40. Acceso en: 15 de julio de 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA (IBGE). Brasil em Síntese. **População**: distribuição da população por situação de domicílio. Río de Janeiro, c2020a. Disponible en: https://brasilemsintese.ibge.gov.br/populacao/distribuicao—da—populacao—por—situacao—de—domicilio.html. Acceso en: 17 de abril de 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Brasil em Síntese**. Río de Janeiro, c2020b. Disponible en: http://brasilemsintese.ibge.gov.br/. Acceso en: 23 de enero de 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ESTATÍSTICA E GEOGRAFIA (IBGE). População. **Projeção da população do Brasil e das Unidades da Federação**. Río de Janeiro, c2020c. Disponible en: https://www.ibge.gov.br/apps/populacao/projecao/. Acceso en: 23 de enero de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA (INMETRO). Portaria nº 91, de 31 de março de 2009. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 31 de marzo de 2009. Disponible en: http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001434.pdf. Acceso en: 14 de abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA (INMETRO). Portaria nº 457, de 22 de dezembro de 2008. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 22 de diciembre de 2008. Disponible en: http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001409.pdf. Acceso en: 16 de abril de 2020.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION (IATA). A Universal Liability Regime for International Carriage by Air – Montreal Convention 1999. Montreal: IATA, 1999. Disponible en: https://www.iata.org/policy/Documents/position—paper—mc99—july—2017.pdf. Accede en: mayo de 2020.

JARAMILLO, C. F. *et al.* **Connecting to Compete 2018**: trade logistics in the global economy – the logistics performance index and its indicators. Washington, D. C.: The World Bank. Disponible en: http://documents.worldbank.org/curated/en/576061531492034646/ Conectando para competir–2018 la logística en la economía global, el índice de rendimiento de la logística y sus indicadores. Acceso en: 20 abr. 2020.

JUSTO, M. Queda das commodities sugere fim de ciclo de crescimento na América Latina. **BBC Mundo**, [S. I.], 20 de mayo de 2013. Disponible en: https://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/05/130520_commodities_growth_america_latina_lgb. Acceso en: 15 de julio de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **Decisión № 15 de 17 de diciembre de 1994**. Acuerdo de Transporte Multimodal dentro del MERCOSUR. Montevideo: MERCOSUR, 17 de diciembre de 1994a. Disponible en:

http://www.mercosur.int/msweb/portal%20intermediario/Normas/standards_web/Decisiones/PT/CMC_DEC_1994-015_PT_Acuerdo de TransporteMultimodal.PDF. Acceso en: mayo de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). MERCOSUR/CMC/DEC. **No. 15/19**. Acuerdo para la Facilitación del Transporte de Mercancías Peligrosas en el MERCOSUR. Bento Gonçalves: MERCOSUR, 4 de diciembre de 2019a. Disponible en:

https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/75401_DEC_015-

2019_PT_Acordo%20Transporte%20Produtos%20Perigosos.pdf. Acceso en: 28 de abril de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/CPP/ATA 02/19**. Reunión de la Comisión de Transporte Terrestre de Mercancías Peligrosas (CPP). Porto Alegre: MERCOSUR, septiembre de 2019b. 5 p. [.pdf].

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES.** № 14/06. Principios generales para el acceso a la actividad de transportista. Buenos Aires: MERCOSUR, 22 de junio de 2006a. Disponible en: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/5358_RES_014—2006_PT_PrincipAtivTransportador.pdf. Acceso en: 20 de mayo de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES.** Nº 28/05. Norma para el transporte de paquetes en los autocares de pasajeros de línea regular calificados para viajes internacionales. Montevideo: MERCOSUR, 19 de octubre de 2005. Disponible en: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/10469_RES_028—2005_PT_NormaRelTranspEncomendas.pdf. Acceso en: abril de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES.** № **32/09.** Certificado único de inspección técnica de vehículos. Montevideo: MERCOSUR, 5 de diciembre de 2009. 2 p. [.pdf].

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES. no. 34/19**. Documentos obligatorios para el transporte de pasajeros y carga por carretera. Santa Fe: MERCOSUR, 15 de julio de 2019c. Disponible en:

https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/73864_RES_034—2019_PT_Documentos%20porte%20obrigatorio.pdf. Acceso en: 14 de octubre de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES. Nº 52/10.** Especificaciones del certificado único de inspección técnica de vehículos (Complemento de la Res. Nº 32/09 del GMC). Brasilia, DF: MERCOSUR, 2 de diciembre de 2010. 3 p. [.pdf].

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES.** № 54/18. Sistema de identificación de equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera. Montevideo: MERCOSUR, 16 de diciembre de 2018. Disponible en: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/71417_RES_054—2018 PT Identificacao%20Bagagem.pdf. Acceso en: 21 de mayo de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES.** № 58/94. Principios generales de acceso a la profesión de transportista y su ejercicio dentro del MERCOSUR. Brasilia, DF: MERCOSUR, 4 de noviembre de 1994b. Disponible en: https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/19647_RES_058-1996_PT_ProfTransport.pdf. Acceso en: 20 de mayo de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES.** Nº 65/08. Acuerdo sobre los pesos y dimensiones de los vehículos para el transporte por carretera de pasajeros y carga. Brasilia, DF: MERCOSUR, 28 de noviembre de 2008. Disponible en:

200

https://normas.mercosur.int/simfiles/normativas/ 14711 RES 065–2008 PT FERR Pesos%20veiculos.pdf. Acceso en: 7 de octubre de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). Resolución № 15, de 22 de junio de 2006. **Mejora del plazo de validez de la inspección técnica de vehículos**. Buenos Aires: MERCOSUR, 22 de junio de 2006b. Disponible en: http://gd.mercosur.int/SAM/GestDoc/pubweb.nsf/Normativa ?ReadForm&lang=POR&id=6981148D756BA6EF032575980073388A. Acceso en: 15 de julio de 2020.

MERCADO COMÚN DEL SUR (MERCOSUR). **MERCOSUR/GMC/RES № 75/97**: Inspección técnica vehicular. Montevideo: MERCOSUR, 13 dic. 1997. Disponible en: https://gestorweb.mercosur.int/files/59550c69c9344912d4298cc1. Acceso en: 15 de junio de 2020.

MIRANDA, J. Sobre o direito constitucional comparado. Coimbra: Gráfica de Coimbra, [1987].

NETO, W. A. D. (org.). **O Brasil e novas dimensões da integração regional**. Brasilia, DF: IPEA, 2014. 510 p. [.pdf].

PARAGUAY. Ministerio de Industria y Comercio. Decreto № 3.456. Por el cual se declara estado de emergência sanitaria en todo el territorio nacional para el control de cumplimiento de las medidas sanitarias dispuestas en la implementación de las acciones preventivas ante el riesgo de expansión der coronavirus (COVID–19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 16 marzo 2020a. Disponible en: http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413. Acceso en: 16 abr. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). **Frasco rojo**. Asunción, c2014. Disponible en: https://www.mopc.gov.py/mopcweb.old/red-vial-s1. Acceso en: 12 de agosto de 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto Nº 3.465**. Por el cual se amplia el artículo 3º del Decreto Nº 3458 del 16 de marzo de 2020 "Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (Covid–19)". Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 17 marzo 2020b. Disponible en: https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cfe91a–DECRETON3465.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto № 3.564**. Por el cual se extiende el aislamiento preventivo general (cuarentena) y las medidas de restricción desde el 27 de abril al 3 de mayo de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (COVID—19). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 abr. 2020c. Disponible en: https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/523692—

Decreto N3564Extensina islamiento preventivo del 27 de abrila 13 de mayo del 2020. PDF. Acceso en: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto Nº 3.576**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid—19) correspondiente a la fase 1 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 3 mayo 2020d. Disponible en:

https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/3bf7c4—DecretoN3576Fase1CuarentenaInteligente.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto Nº 3.619**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid–19) correspondientes a la fase 2 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 24 mayo 2020e. Disponible en: https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/05612d—DECRETO3619n68bqrxc.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto Nº 3.706**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del Coronavirus (Covid–19) correspondientes a la fase 3 del plan de levantamiento gradual del aislamiento preventivo general (cuarentena inteligente). Assunción: Presidencia de la República del Paraguay, 14 jun. 2020f. Disponible en: https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/a2d441–DECRETO3706.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto Nº 3.780**. Por cual se extiende el periodo establecido en el artículo 1º del Decreto Nº 3706 del 14 de junio de 2020, correspondiente a la fase 3 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General (cuarentena inteligente), en el marco de la emergencia sanitaria declarada en el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (Covid–19). Asunción: Ministerio de la Salud Pública y Bienestar Social, 5 jul. 2020g. Disponible en: https://www.bacn.gov.py/archivos/9156/DECRETO%203780.pdf. Acceso en: 17 jul. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto № 3.835**. Por el cual se establecen medidas en el marco de la emergencia sanitaria declarada em el territorio nacional por la pandemia del coronavirus (covid—19), correspondientes a la fase 4 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General (Cuarentena Inteligente), com excepción de Asunción (capital) y los Departamentos de Alto Paraná y Central. Asunción: Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social, 18 jul. 2020h. Disponible en: https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/cb00ba—SesquicentenariodelaEpopeyaNacional186. Acceso en: 31 jul. 2020.

PARAGUAY. Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. **Decreto № 3.943**. Por el cual se extiende el periodo estabelecido em el Articulo 1 del Decreto № 3835/2020, hasta el 30 de agosto de 2020, correspondiente a la Fase 4 del Plan de Levantamiento Gradual del Aislamiento Preventivo General, em el marco de la emergencia satinaria declarada por la pandemia del coronavírus (Covid–19), com exepción de Asunción (capital) y los departamentos de Alto Paraná y Central. Asunción: Ministerio e Salud Pública y Bienestar Social, 15 ago. 2020i. Disponible en: https://www.mspbs.gov.py/dependencias/portal/adjunto/25e7c0—DECRETO3943.pdf. Acceso en: 31 ago. 2020.

PARAGUAY. Ministerio del Interior. Decreto Nº 3.458. Por el cual se dispone el cierre parcial y temporal de puestos de control migratorio en frontera, como medida ante el riesgo de expansión del coronavirus (COVID–19). **Gaceta Oficial de la República del Paraguay**, Asunción, 16 marzo 2020j. Disponible en: http://www.gacetaoficial.gov.py/index/getDocumento/62413. Acceso en: 16 abr. 2020.

PEÑA, E. de la. *et al*. **Experiencia de éxito en seguridad vial en América Latina y el Caribe**: Factor vehículo, feb. 2016. Disponible en: https://publications.iadb.org/handle/11319/7645. Acceso en: 15 jun. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Decreto Supremo Nº 025–2008–MTC. Aprueban Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 24 ago. 2008a. Disponible en: http://busquedas.elperuano.com.pe/download/url/aprueban-reglamento-nacional-de-inspecciones-tecnicas-vehicu-decreto-supremo-n-025–2008–mtc-242674–9. Acceso en: 15 jun. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolución Directorial № 015–2020–MTC/18. Modifican plazos de vigencia de las licencias de conducir y de los certificados de salud para licencias de conducir, estabelecidos mediante Resolución Directoral № 08–2020–MTC/18. Diario Oficial del Bicentenario El Peruano, Lima, 20 jul. 2020a. Disponible en: https://busquedas.elperuano.pe/download/url/modifican-plazos-de-vigencia-de-las-licencias-de-conducir-y-resolucion-directoral-no-015–2020-mtc18–1872059–1. Acceso en: 31 jul. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Resolución Suprema № 11581–2008–MTC/15. Manual de inspecciones técnicas vehiculares, tabla de interpretación de defecto de inspecciones técnicas vehiculares, y las características y especificaciones técnicas del equipamiento para los centros de inspección técnica vehicular y la infraestructura inmobiliaria mínima requerida para los centros de inspección técnica vehicular. **Diario Oficial El Peruano**, Lima, 20 dic. 2008b. Disponível em: http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/directivas/1_0_1755_.pdf. Acceso en: 15 jun. 2020.

PERÚ. Ministerio de Transportes y Comunicaciones. **Sistema Nacional de Carreteras del Perú**. Lima], 2012. Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/caminos/documentos/RESUMEN_GENERAL_2012.pdf. Acceso en: 12 de agosto de 2020.

PERÚ. Presidencia de la República del Perú. Decreto Supremo № 020–2020–SA. Decreto Supremo que prorroga la Emergencia Sanitaria declarada por Decreto Supremo № 008–2020–SA. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 4 jun. 2020b. http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/gaceta/admin/elperuano/462020/04–06–2020.pdf. Acceso en: 16 jun. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo № 044–2020—PCM. Decreto Supremo que declara Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del brote del COVID–19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 15 marzo 2020c. Disponible en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/566448/DS044—PCM_1864948—2.pdf. Acceso en: 16 abr. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo Nº 135–2020–PCM. Decreto Supremo que prorroga el Estadode Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia del COVID–19. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 31 jul. 2020d. Disponible en:

https://busquedas.elperuano.pe/download/url/decreto-supremo-que-prorroga-el-estado-de-emergencia-naciona-decreto-supremo-n-135-2020-pcm-1874483-1. Acceso en: 31 ago. 2020.

PERÚ. Presidencia del Consejo de Ministros. Decreto Supremo № 139–2020–PCM. Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo № 116–2020–PCM, Decreto Supremo que establece

las medidas que debe observar la ciudadanía en la nueva convivencia social y prorroga el Estado de Emergencia Nacional por las graves circunstancias que afectan la vida de la Nación a consecuencia de COVID–19, modificado por los Decretos Supremos № 129–2020–PCM y № 135–2020–PCM. **Diario Oficial del Bicentenario El Peruano**, Lima, 12 ago. 2020e. Disponible en: https://busquedas.elperuano.pe/normaslegales/decreto–supremo–que–modifica–el–decreto–supremo–n–116–2020–decreto–supremo–n–139–2020–pcm–1877093–1/. Acceso en: 31 ago. 2020.

PRESSE, F. Argentina endurece confinamento em Buenos Aires e periferia até 17 de julho. **G1**, São Paulo, 1 de julio de 2020. Disponible en:

https://g1.globo.com/mundo/noticia/2020/07/01/argentina—enduce—confinamiento—enbuenos—aire—e—periferia—ate—17—de—julio.ghtml. Acceso en: 13 de julio de 2020.

REUNIÓN BILATERAL ARGENTINO—BRASILEÑA DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE — ATIT. Anexo III: Tabla de Líneas de Pasajeros. *En*: REUNIÓN BILATERAL ARGENTINA—BRASIL DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETITIVOS QUE APLICAN EL ACUERDO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE — ATIT. **Actas** [...]. Buenos Aires: ANTT, 2018. 21 p. [.pdf].

BRASIL ARGENTINA REUNIÓN BILATERAL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN COMPETENTE DEL ATIT, 2019, Foz do Iguaçu. **Actas** [...]. Foz de Iguazú: ANTT, mar. 2019. Disponible en: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/54728/Reuniao_Bilateral_Brasil_e_Argentin a_dos_Organismos_Competentes_de_Aplicacao_do_ATIT.html. Acceso en: 22 de abril de 2020.

REUNIÓN BILATERAL BRASIL—BOLIVIA, DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL — ATIT. Anexo III: Lista de servicios operados entre los dos países. *En*: REUNIÓN BILATERAL BRASIL—BOLIVIA, DE LOS ÓRGANOS NACIONALES COMPETENTES PARA APLICAR EL ACUERDO DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL — ATIT. **Actas** [...]. São Paulo: ANTT, 2019. 3 p. [.pdf].

REUNIÓN BILATERAL BRASIL—CHILE DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL — ATIT. Anexo III: Transporte de pasajeros. Lista de servicios acordados y operados. *En*: REUNIÓN BILATERAL BRASIL—CHILE DE ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL — ATIT. **Actas** [...]. São Paulo: ANTT, 2019. 2 p. [.pdf].

REUNIÓN BILATERAL BRASILEÑA Y PERÚ DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN COMPETENTE DEL ATIT, 8., 2017, São Paulo. **Acta de la reunión**. São Paulo: ANTT; MCT, Nov. 2017. Disponible en: http://antigo.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=22965. Acceso en: 15 de octubre de 2020.

REUNIÓN BILATERAL ENTRE BRASIL Y EL PARAGUAY DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL – ATIT. Anexo III: Lista de líneas Brasil – Lista de líneas Paraguay. *En*: BRASIL—PARAGUAY REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES EN LA APLICACIÓN DEL ACUERDO DE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL – ATIT. Foz de Iguazú. **Actas** [...]. Foz de Iguazú: ANTT, 2019. 16 p. [.pdf].

REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE TERRESTRE INTERNACIONAL (ARTÍCULO 16 COMISIÓN), 19., Montevideo. **Actas** [...]. Montevideo: ATIT,

2017. Disponible en:

http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/52527/XIX_Reuniao_da_ El Acuerdo de la Comisión de Seguimiento sobre el Transporte Internacional de la Tierra, Artículo 16. Acceso en: 25 de junio de 2020.

REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS COMPETENTES DE APLICACIÓN DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARRETERA ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA Y LA REPÚBLICA FEDERATIVA DE BRASIL, 7., 2007, Isla de Margarita. Actas [...]. Isla de Margarita: INTTT; ANTT, 2007. Disponible en: http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/6227/VII_Reuniao_Bilateral_VENEZUELA_____BRASIL.html. Acceso en: 25 de junio de 2020.

REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T. Anexo V: Servicios de transporte de pasajeros entre Uruguay y Brasil. *In*: REUNIÓN BILATERAL URUGUAY-BRASIL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T. **Actas** [...]. Montevideo: ANTT, 2018. 3 p. [.pdf].

REUNIÓN DE MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAÍSES DEL CONO SUR, 17., 1990. Actas [...]. Asunción: MERCOSUR, sept. 1990. Disponible en: http://tri.antt.gov.br/Lists/DocumentoANTT/19900910—Ata—Paraguai—819.pdf#search=XVII%20Ministros%20Cone%20sul. Acceso en: 15 de octubre de 2020.

REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT № 5 "TRANSPORTE", 57., 23 y 24 de junio de 2020, Montevideo. **Actas** [...]. Montevideo: MERCOSUR, 2020. 17 p. [.pdf].

REUNIÓN ORDINARIA DEL SARGENTO № 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR" . MERCOSUR/SGT № 5/ACTA № 02/18. *En*: REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT № 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR", 53, Assunción. **Actas** [...]. Asunción: SGT No. 5, 30 de mayo de 2018. http://portal.antt.gov.br/index.php/content/view/53732/LIII_Reuniao_Ordinaria_do_SGT_N_5 __Transporte_do_Mercosul__.html. Acceso en: 28 de abril de 2020.

REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LV REUNIÓN ORDINARIA DEL SARGENTO 5 "TRANSPORTE". Anexo VII. *En*: REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LV REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT No. 5 "TRANSPORTE". 1., 2019, Buenos Aires. **Acta Nº 01/19**. Buenos Aires: SGT Nº 5, 28 y 29 de mayo de 2019. http://portal.antt.gov.br/html/objects/...downloadblob.php?cod_blob=24471. Acceso en: 28 de abril de 2020.

REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SARGENTO № 5 "TRANSPORTE". Acta No 01/20. *En*: REUNIÓN TÉCNICA PREPATATORIA DE LA LVII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT No. 5 "TRANSPORTE", 2020, Montevideo. **Actas** [...]. Montevideo: MERCOSUR, 27 y 28 de septiembre de 2020. Disponible en: https://documentos.mercosur.int/simfiles/docreuniones/78018_STG5%20ACTA%20MERCOSUR—.pdf. Acceso en: 18 de junio de 2020.

REUNIÓN TÉCNICA PREPARATORIA DE LA LIII REUNIÓN ORDINARIA DEL SGT № 5 "TRANSPORTE DEL MERCOSUR", 9, 10, 11 de mayo de 2018, Asunción. **Actas** [...]. Asunción: MERCOSUR, 2018. Disponible en:

http://portal.antt.gov.br/html/objects/_downloadblob.php?cod_blob=23259. Acceso en: mayo de 2020.

RIBEIRO, E. S.; GONTIJO, A. P.; ANTUNES, E. M. (Coord.). **Guia de Organizações Internacionais das Américas**. Brasilia, DF: UniCEUB, 2018. Disponible en:

https://repositorio.uniceub.br/jspui/handle/235/12111. Acceso en: 15 de junio de 2020.

RODRIGUES, D. A.; BARROSO, T. M. B.; ALVES, J. R. Princípios da livre iniciativa e da livre concorrência: intervenção estatal no domínio econômico. **Jus,** Teresina, junio de 2017. Disponible en: https://jus.com.br/artigos/58775/principios—da—livre—iniciativa—e—da—livre—concorrencia—intervencao—estatal—no—dominio—economico#:~:text=A%20free%20competition%C3%AAncia%20 est%C3%A1%20correlacionada,maneira%20poss%C3%ADvel%20sua%20atividade%20econ%C3 %B4mica. Acceso en: 5 de junio de 2020.

STATISTA. Venezuela: Gross domestic product (GDP) in current prices from 1984 to 2019 (in international dollars). [S. I.], octubre de 2019. Disponible en:

https://www.statista.com/statistics/

370937/gross-domestic-product-gdp-in-venezuela/. Acceso en: 17 abr. 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Carta Circular Eletrônica nº 4/2019/SUSEP/DIR2/CGCOM. Acordo de Transporte Rodoviário Internacional de Passageiros e Cargas entre a República Federativa do Brasil e a República Cooperativista da Guiana – Seguro de Responsabilidade Civil. Río de Janeiro: SUSEP, 27 de noviembre de 2019. Disponible en: http://www2.susep.gov.br/bibliotecaweb/docOriginal.aspx?tipo=1&codigo=46202. Acceso en: 20 de mayo de 2020.

SUPERINTENDÊNCIA DE SEGUROS PRIVADOS (SUSEP). Conselho Nacional de Seguros Privados (CNSP). Resolução nº 341, de 11 de outubro 2016. Dispõe sobre o seguro obrigatório de responsabilidade civil do transportador rodoviário de passageiros e cargas entre o Brasil e a Guiana Francesa, e divulga as condições contratuais deste seguro para veículos matriculados na Guiana Francesa. **Diário Oficial da União**, Brasilia, DF, 17 de octubre de 2016. Disponible en: http://www.in.gov.br/materia/–/asset_publisher/Kujrw0TZC2Mb/content/id/24351864/do12016–10–17–resolucao–n–341–de–11–de–outubro–de–2016–24351662. Acceso en: mayo de 2020.

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS, CARGA Y MERCANCÍAS (SUTRAN). **Decisión 271**: Sistema andino de carreteras. Lima: SUTRAN, 19 oct. 1990. Disponible en: http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/decision-271-mercancias-y-pasajeros.pdf. Acceso en: 18 jun. 2020.

THE WORLD BANK. **Domestic LPI, Environment and Institutions**: Bolivia 2018. Washington, D.C., c2015. https://lpi.worldbank.org/domestic/environment_institutions/2018/C/BOL#chartarea. Acceso en: 18 jun. 2020

THE WORLD BANK. **Ease of Doing Business rankings**. Washington, D.C.: World Bank Group, c2020a. Disponible en: https://www.doingbusiness.org/en/rankings. Accede en: 17 abr. 2020.

THE WORLD BANK. **GDP (Current US\$)**. [Washington, D.C.], c2020b. Disponible en: https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?most_recent_value_desc=true. Disponible en: 10 de junio de 2020.

THE WORLD BANK. **Research & Outlook**: Commodity Markets. Washington, D. C., c2020c. Disponible en: https://www.worldbank.org/en/research/commodity-markets. Disponible en: 15 de julio de 2020.

THE WORLD BANK. **World Integrated Trade Solution (WITS)**. [*S. l.*], [2020]. Disponible en: https://wits.worldbank.org/Default.aspx?lang=en. Accede en: 15 de julio de 2020.

UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME (UNDP). **Human Development Report 2019**: Beyond income, beyond averages, beyond today: Inequalities in human development in the 21st century. New York: UNPD, 2019. Disponible en: http://www.hdr.undp.org/sites/default/files/hdr2019.pdf. Accede en: 17 abr. 2020.

URUGUAY. **CM/292**. Montevideo: Ministerio del Interior, 15 de julio de 2020a. Disponible en: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/07/cons_min_292.pdf. Acceso en: 21 de julio de 2020.

URUGUAY. Ministerio de Salud Pública (MSP). Resolución MSP S/N. Determinacion que toda persona que pretenda ingresar al Pais y no acredite el resultado negativo de test de deteccion de virus Sars CoV–2, estara obligado a realizarse el analisis, en los dispositivos moviles de testeo (PCR–RT), instalados en los puntos de entrada al pais, a su costo. **Normativa y Avisos Legales del Uruguay**, Montevideo, 19 ago. 2020b. Disponible en: https://www.impo.com.uy/bases/resoluciones–msp/SN20200819001–2020. Acceso en: 31 ago. 2020.

URUGUAY. Ministerio de Transporte y Obras Públicas. **Decreto № 93/020, de 13 de marzo de 2020**. Por el que se dispuso la emergencia sanitaria nacional, como consecuencia de la pandemia originada por el virus COVID—19. Montevideo: Ministerio de Transporte y Obras Públicas, marzo 2020c. Disponible en: http://www.mtop.gub.uy/documents/20182/644513/ Resolución.+29.05.2020.+No+exigencia+de+vigencia+de+Permiso+Nacional+de+Circulación/be 957a3e—1c0b—4e67—bc8c—d3b07e318067. Acceso en: 16 jun. 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto № 93/2020**. Montevideo: Presidencia de la República, 13 de marzo de 2020d. Disponible en: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_18.pdf. Acceso en: 16 de abril de 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. **Decreto № 94/2020**. Montevideo: Presidencia de la República, 16 de marzo de 2020e. Disponible en: https://medios.presidencia.gub.uy/legal/2020/decretos/03/cons_min_19.pdf. Acceso en: 16 de abril de 2020.

URUGUAY. Presidencia de la República. Decreto № 223/020. Actualizacion del valor de las guias de transito terrestre, con destino a costear los test de deteccion de virus Sars CoV–2. **Normativas y Avisos Legales del Uruguay**, Montevideo, 14 ago. 2020f. Disponible en: https://www.impo.com.uy/bases/decretos/223–2020. Acceso en: 31 ago. 2020.

VELEZ, R. Protocolo para ingreso al Ecuador desde el extranjero mantiene el requisito de pruebas PCR y aislamiento preventino. **El Comercio**, Quito, 2 jun. 2020. Disponible en: https://www.elcomercio.com/actualidad/protocolo-ingreso-ecuador-extranjero-aislamiento.html. Acceso en: 16 jun. 2020.

VERDÉLIO, A. Países do Prosul adotam medidas conjuntas para enfrentar Covid-19. **Agência Brasil,** 17 de marzo de 2020. Disponible en: https://agenciabrasil.ebc.com.br/politica/noticia/2020–03/paises-do-prosul-adotam-medidas-conjuntas-para-enfrentar-covid-19. Acceso en: 5 de octubre de 2020.

WILHELM, F.; GARCIA, R. L. Equipamentos de segurança veicular: uma análise da legislação brasileira. **Revista Eletrônica Científica da UERGS**, Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 283–298, 2018. Disponible en: http://dx.doi.org/10.21674/2448–0479.42.283–298. Acceso en: 15 de junio de 2020.

APÉNDICES Y ANEXOS

APÉNDICE 1– TABLAS DE COMPARACIÓN NORMATIVA ENTRE EL ATIT E LA CAN

AUTORIZACIONES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS

Elemento objeto de comparación	ΔΙΙΙ	CAN
Representante legal	"Artículo 9º [] 2. No obstante, el representante legal a que se refiere la letra b) del artículo 24, será solidariamente responsable del pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieren incurrido en infracciones de tránsito. [] Artículo 24 1. A los fines de requerir el permiso complementario, la empresa deberá presentar al Organismo Nacional Competente del otro país signatario en un plazo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de expedición del documento de idoneidad que acredita el permiso originario, conjuntamente con la solicitud de permiso complementario según formulario del apéndice 2, únicamente los siguientes documentos: [] b) Prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país. (ALADI, 1990, p. 3-4).	Pecisión № 837/2019 "Artículo 27 El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional [] Artículo 38 El Permiso Originario será solicitado por escrito por el transportista, adjuntando los siguientes documentos e información: [] Copia del nombramiento o designación del representante legal de la empresa o, en su defecto, certificado del mismo otorgado por el organismo competente" (CAN, 2019a, p. 9-10, tradução nossa). Decisión № 398/1997 "Artículo 29 El transportista autorizado y su representante legal, en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional. [] Artículo 50 El Permiso Originario de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información [] Artículo 51 El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información: [] Artículo 51 El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información: [] Artículo 51 El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información: [] Artículo 51 El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes do

AUTORIZACIONES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS

Elemento objeto
de comparación

ATIT

CAN

"Artículo 19. -

[...]

13. Permiso originario: autorización para realizar transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, otorgada por el país con jurisdicción sobre la empresa.

Artículo 22. -

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

2. [...] Las empresas comunicarán las modificaciones que se produzcan en su contrato social al Organismo Nacional Competente que extendió el permiso originario; si esas modificaciones incidieran en los términos en que el permiso fue concedido, serán puestas en conocimiento de los Organismos Nacionales Competentes de los otros países signatarios.

3. Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estarán en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario.

- 4. La autoridad competente que otorgue el permiso originario extenderá un documento de idoneidad que así lo acredite, según el formulario del Apéndice 1, el cual se extenderá en españo y portugués cuando deba ser presentado ante autoridades con distinto idioma oficial.
- 5. No obstante lo señalado en el párrafo precedente, no será necesaria la emisión de un nuevo documento de idoneidad cuando se modifique la flota habilitada.

г 1

Permisos originarios

para el transporte de

cargas

Artículo 23. - El permiso originario que uno de los países signatarios haya otorgado a empresas de su jurisdicción será aceptado por el otro país signatario que deba decidir el otorgamiento del permiso complementario para el funcionamiento de la empresa en su territorio, como prueba de que la empresa cumple con todos los requisitos para realizar el transporte internacional en los términos del presente Acuerdo." (ALADI, 1990, p. 5-6).

Decisión Nº 837/2019

"Artículo 1.-

[...]

Permiso Originario, el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen, para realizar transporte internacional de mercancías por carretera, en los Países Miembros.

[...]

Artículo. 20.- Para solicitar a Licença Originária, o transportador deverá estar constituído como empresa em qualquer um dos Países-Membros da Comunidade Andina.

[...

Artículo. 42.- El Permiso Originario tiene una vigencia de cinco años. Su vigencia se prorrogará automáticamente, y por periodos iguales, a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista una resolución o decisión firme del organismo nacional competente que la suspenda o cancele, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 45 de la presente Decisión." (CAN, 2019a, p. 5-11).

Además de estos artículos, el art. 38 presenta los documentos necesarios para la expedición del Permiso Originario para el transporte de cargas:

- Copia de la reforma de los estatutos de la empresa
- Copia del nombramiento o designación del representante legal de la empresa
- Ciudad y dirección de la sede de la empresa
- Carta de compromiso para la contratación de la Póliza Andina de Responsabilidad Civil del Transportista Internacional de Carreteras y el Anexo de Accidentes Corporales de la Tripulación o su respectivo certificado
- Alcance de la operación, indicando los Estados Parte en cuyo territorio se prevé realizarla, incluido el de origen
- Lista e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita, indicando a quién pertenecen
- Documento (poder notarial) que demuestre la representación legal de la empresa en los Estados Parte donde el transportista desee operar.

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Permisos originarios para el transporte de pasajeros	El ATIT no hace distinción entre los permisos originarios para el transporte de pasajeros y de cargas, identificándose únicamente en los documentos de transporte su naturaleza. El tema se aborda en los artículos 19, 22 y 23, como se explica en la línea anterior.	Permiso Originario de Prestación de Servicios, el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen para realizar transporte internacional de pasajeros por carretera, una vez que haya obtenido el Permiso Complementario de Prestación de Servicios correspondiente.' (CAN, 1997, p. 4).
Permisos complementarios para el transporte de cargas	"Artículo 19 14. Permiso complementario: autorización concedida por el país de destino o de tránsito a aquella empresa que posee permiso originario. [] Artículo 24 1. A los fines de requerir el permiso complementario, la empresa deberá presentar al Organismo Nacional Competente del otro país signatario en un plazo de 60 (sesenta) días a partir de la fecha de expedición del documento de idoneidad que acredita el permiso originario, conjuntamente con la solicitud de permiso complementario según formulario del apéndice 2, únicamente los siguientes documentos: a) Documento de idoneidad bilingüe que acredite el permiso originario; y b) Prueba de la designación, en el territorio del país en que se solicita el permiso complementario de un representante legal con plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en que ésta debe intervenir en la jurisdicción del país. [] Artículo 25 1. Los permisos originarios deberán ser otorgados con una vigencia prorrogable por periodos iguales. A su vez el permiso complementario será otorgado en iguales términos, por lo que este último mantendrá su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su caducidad vía télex o facsímil. 2. En el documento de idoneidad se consignará el periodo de vigencia del permiso originario y su prórroga en los términos descritos precedentemente. Para la renovación del permiso complementario, no será necesario un nuevo documento de idoneidad" (ALADI, 1990, p. 5-7).	No aborda el tema.

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Permisos complementarios para el transporte de pasajeros	El ATIT no hace distinción entre los permisos complementarios para el transporte de pasajeros y de cargas, identificándose únicamente en los documentos de transporte su naturaleza. El tema se trata en los artículos 19, 24 y 25 del acuerdo, como se explica en la línea anterior.	"Artículo 1 [] Permiso Originario de Prestación de Servicios, el documento que acredita que un transportista ha sido autorizado por el organismo nacional competente de su país de origen para realizar transporte internacional de pasajeros por carretera, una vez que haya obtenido el Permiso Complementario de Prestación de Servicios correspondiente. [] Artícuo 23 Para solicitar el Permiso Originario y Complementario de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena. [] Artículo 41 [] El Permiso Complementario de Prestación de Servicios será otorgado por el organismo nacional competente de cada uno de los otros Países Miembros del ámbito de operación del transportista, por los cuales pretende operar." (CAN, 1997, p. 4-10). Además de estos artículos, el art. 51 presenta los documentos necesarios para la expedición del Permiso Complementario de Prestación de Servicios para el transporte de cargas: — Copia del permiso de servicio originario con sus anexos — Copia del poder por escritura pública que contiene el nombramiento del representante legal — Ciudad y dirección de residencia del representante legal de la empresa en ese Estado Parte — Carta de compromiso para contratar la Póliza Andina de Seguro y Responsabilidad Civil del Transportista Internacional de Carreteras y Anexo de Accidentes Corporales de las Tripulaciones — Rutas, itinerarios y frecuencias que se utilizarán en cada Estado Parte donde se solicite el permiso y para cada tráfico que se vaya a atender — Lista e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita, indicando a quién pertenecen.

Elemento objeto de comparación ATIT CAN

"Artículo 19. -

7. Transporte de pasajeros: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar personas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.

8. Transporte de carga: el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países.

Artículo 27. -

Sem prejuízo do estabelecido anteriormente, as autoridades competentes poderão acordar a concessão de autorizações de caráter ocasional para o transporte internacional de passageiros ou cargas a empresas do seu país, aplicando-se, neste caso, as normas contidas nos Apêndices 4 e 5, conforme corresponda. A concessão de tais autorizações não poderá implicar o estabelecimento de serviços regulares ou permanentes." (ALADI, 1990, p. 7).

En el **Apéndice 4, relativo** al transporte ocasional de pasajeros en vehículos en circuito cerrado, se establece que el permiso, que no necesita ser complementado, contendrá la siguiente información:

Autorizaciones de viajes ocasionales para carga y pasajeros

- "- Nombre o razón social de la empresa propietaria del vehículo
- Individualización del vehículo (tipo, marca y matrícula)
- Itinerario del viaje (origen, destino y puntos intermedios)
- Pasos fronterizos a utilizar (ida y regreso)
- Fechas aproximadas entre las que se efectuará el viaje (salida y llegada)." (ALADI, 1990, p. 26).

En el **Apéndice 5**, relativo al transporte ocasional de cargas, se establece que el permisoa contendrá la siguiente información:

- "- Nombre o razón social de la empresa responsable del viaje ocasional.
- Nombre o razón social del propietario del vehículo.
- Origen y destino del viaje y pasos de frontera a utilizar, tanto de ida como de regreso.
- Tipo de carga a transportar (tanto de ida como de regreso).
- Tipo de vehículo, número de chassis y número de matrícula. Vigencia del permiso (que no podrá ser mayor a 6 meses).
- Cantidad aproximada de viajes a realizar." (ALADI, 1990, p. 27).

La CAN no reglamenta el transporte ocasional internacional de cargas, pero posee reglamentos sobre el transporte ocasional internacional de pasajeros (Decisión Nº 398/1997 y sus reglamentos)

Decisión Nº 398/1997

"Artículo 65.- El transportista autorizado, previa autorización específica del organismo nacional competente, podrá realizar ocasionalmente transporte internacional de pasajeros en circuito cerrado, el que será servido en vehículos habilitados. El organismo nacional competente que autorice un transporte internacional de pasajeros en circuito cerrado deberá comunicar, mediante carta o facsímil, al organismo nacional competente del otro País Miembro comprendido en el viaje, el otorgamiento de la autorización, e indicará el nombre del transportista autorizado, la relación de la tripulación, la fecha de inicio y conclusión del viaje, la ruta autorizada, las ciudades y lugares a ser visitados, y las características de cada vehículo habilitado. La sola comunicación de la información señalada en este artículo, es suficiente para que el País Miembro respectivo permita la circulación del vehículo y la prestación del servicio" (CAN, 1997, p. 14-15).

Resolución Nº 719/2003

"Artículo 17.- Para los efectos del artículo 65 de la Decisión 398, los organismos nacionales competentes que autoricen transporte internacional de pasajeros en circuito cerrado, dispondrán de un plazo de ocho (08) días calendario, contado a partir de sus respectivas fechas de otorgamiento o renovación, para comunicar la información consignada por el citado numeral, mediante carta o telefax, al (los) organismo(s) nacional(es) competente(s) del (de los) País(es) Miembro(s) comprendido(s) en el viaje.

Artículo 18.- Los vehículos habilitados, cuando operen en circuito cerrado, sólo podrán transportar a las personas indicadas en la Lista de Pasajeros y su equipaje. No podrán en ningún caso, transportar encomiendas o paquetes postales.

Artículo 19.- Todo usuario del transporte en circuito cerrado estará amparado por un contrato de transporte y servicio denominado "Contrato de Viaje". (CAN, 2003, p. 4-5).

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Autorizaciones para el autotransporte	"Artículo 19 12. Autotransporte: es la importación o exportación de vehículos que se transportan por sus propios medios. (ALADI, 1990, p. 5) Anexo I "Artículo 1º 9. Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante. [] 14. Operación de tránsito aduanero internacional (TAI): el transporte de mercancías desde la jurisdicción de una aduana de partida hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país, bajo el régimen establecido en el presente Anexo [] Artículo 11 Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión dej artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI. (ALADI, 1990, p. 29-33).	"Artículo 1 [] Autotransporte: Vehículos considerados como mercancías que, por sus características se desplazan por sus propios medios. [] Artículo 9 Los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías transportadas por éstos, deberán circular por el territorio aduanero nacional de los Países Miembros utilizando las vías y cruces o pasos de frontera habilitados por los Países Miembros de conformidad con la normativa comunitaria y subsidiariamente por las que determinen autoridades nacionales competentes debiendo estar siempre amparados por un Manifiesto de Carga y la correspondiente declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte. [] Artículo 12 Para efectos del tránsito aduanero comunitario y conforme a lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA), los documentos que soportan a la declaración aduanera, formarán parte integrante de la misma, según el caso, serán los siguientes: a) Factura Comercial; b) Garantía; c) Documento de transporte; d) En caso de mercancías procedentes de Zonas Francas o similares, copia del documento que ampare la salida de mercancías de dicha zona, refrendada por la Aduana cuando corresponda; e) Certificado emitido por la Autoridad de Sanidad Agropecuaria, en caso de productos agropecuarios; y 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. Estos documentos requeridos por la administración aduanera podrán ser copia de los originales. [] Artículo. 68 Las disposiciones contenidas en la presente Decisión serán aplicadas al autotransporte en lo que fuera pertinente. (CAN, 2005).

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Autorizaciones para el transporte propio de cargas	"Artículo 19. — [] 9. Transporte propio: el realizado por las empresas cuyo giro comercial no es el transporte de cargas contra retribución, efectuado con vehículos de su propiedad, aplicado exclusivamente a las cargas que se utilizan para su consumo o a la distribución de sus productos. [] Artículo 35. — El transporte propio se regirá por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente, en el que se reglamentará la frecuencia, volúmenes de carga y cantidad de vehículos aplicables a dicha modalidad." (ALADI, 1990, p. 5-9).	"Artículo 167 Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden libertad para la prestación del servicio de transporte bajo la figura de Transporte Internacional por Cuenta Propia, así como el libre tránsito a los vehículos habilitados y unidades de carga que presten dicho servicio. Artículo 168 Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina, cuyo giro comercial no sea el transporte de mercancías mediante retribución y siempre que los bienes a transportar sean de su propiedad o para su consumo o transformación. Artículo 169 Para realizar transporte internacional por cuenta propia, la empresa interesada deberá contar con el Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia ante el organismo nacional competente de su país de origen. Artículo 170 El Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia tendrá una vigencia de dos años, y podrá ser renovado por periodos iguales a solicitud de la empresa. La forma de expedición y renovación del permiso, así como el procedimiento y requisitos para su otorgamiento, cancelación y demás aspectos relacionados con el servicio, serán establecidos en el reglamento de la presente Decisión. Artículo 171 En las operaciones de transporte internacional por cuenta propia, la empresa utilizará vehículos de su propiedad o en arrendamiento financiero (leasing). Artículo 172 Los organismos nacionales competentes cancelarán los permisos otorgados cuando se compruebe la prestación del servicio de Transporte Internacional por Cuenta Propia mediante retribución" (CAN, 2019a, p. 30-31, tradução nossa). Resolución № 2.101/2019 "Artículo 49 Para obtener el Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia de Mercancías por Carretera, la empresa deberá presentar una solicitud al organismo nacional competente, adjuntando los siguientes documentos e información: [] Artíc
Autorizaciones para el transporte propio de pasajeros	No aborda el tema.	No aborda el tema.

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Autorizaciones para el transporte en contenedores	Anexo I Artículo 1º — "7. Contenedor: elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque movible o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones: a) Constituya un compartimiento cerrado, total o parcialmente, destinado a contener mercancías; b) Tenga carácter permanente y, por lo tanto, sea suficientemente resistente como para soportar su empleo repetido; c) Haya sido especialmente ideado para facilitar el transporte de mercancías, por uno o más medios de transporte, sin manipulación intermediaria de la carga; d) Esté construido de manera tal que permita su desplazamiento fácil y seguro, en particular al momento de su traslado de un medio de transporte a otro; e) Haya sido diseñado de tal suerte que resulte fácil llenarlo y vaciarlo; f) Su interior sea fácilmente accesible a la inspección aduanera, sin la existencia de lugares donde puedan ocultarse mercancías; g) Esté dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan recibir sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; h) Sea identificable mediante marcas y números grabados en forma que no puedan mortificarse o alterarse y pintados de manera que sean fácilmente visibles; e i) Tengan un volumen interior de un metro cúbico, por lo menos." (ALADI, 1990, p. 28-29).	"Art. 1 [] Contenedor, el elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque movible u otro análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas y otros), que tiene las siguientes características: — Total o parcialmente cerrado y destinado a contener mercancías; — De material duradero y resistente que permita su uso repetido; Diseñado para facilitar el porte de mercancías por uno o varios medios de transporte, sin necesidad de manipulación durante el traslado de las mismas; — Con dispositivos que faciliten su manejo y permitan su transporte seguro, en particular durante las operaciones de carga, transbordo y descarga; — Fabricado de manera que resulte fácil su llenado y vaciado; — De fácil acceso a su interior para las inspecciones de aduana, y sin compartimientos donde puedan ocultarse mercancías; — Dotado de puertas u otras aberturas provistas de dispositivos de seguridad que garanticen su inviolabilidad durante su transporte o almacenamiento y que permitan la colocación de sellos, precintos, marchamos u otros elementos de seguridad aduanera; — Identificable mediante marcas o números grabados que no puedan modificarse o alterarse fácilmente y pintados, de forma tal, que permita su fácil reconocimiento; — De una capacidad interior de, por lo menos, un metro cúbico (1 m³)" (CAN, 2019a, p. 2-3).



Elemento objeto
de comparación

ATIT

CAN

"Artículo 28. -

- 1. Para toda remesa internacional sujeta al presente capítulo, el remitente deberá presentar una "carta de porte conhecimento", que contenga todos los datos que en la misma se requieren, los que responderán a las disposiciones siguientes.
- 2. Se utilizará obligatoriamente un formulario bilingüe que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el transporte internacional de carga por carretera con la designación de: "Carta de Porte Internacional Conhecimento de Transporte Internacional (CRT)". Los datos requeridos en el formulario deberán ser proporcionados por el remitente o por el porteador, según corresponda, en el idioma del país de origen. (ALADI, 1990, p. 7).

Documentos obligatorios para el transporte de cargas

"Anexo I

[...]

Artículo 11 – Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión dej artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI.

[...]

Artículo 28 -

Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC). (ALADI, 1990, p. 33-38)

Decisión Nº 837/2019

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

[...]

Artículo 70.- El transporte internacional de mercancías por carretera debe estar amparado por una CPIC, la cual será suscrita por el remitente y el transportista autorizado o por sus representantes o agentes. La CPIC acredita la existencia de un contrato de transporte, tiene mérito ejecutivo y es negociable.

[...]

Artículo 152.- El MCI será emitido por el transportista autorizado y suscrito por éste y será presentado a las autoridades de aduana, antes del inicio de la operación de transporte internacional. Una vez que la autoridad aduanera ha numerado el MCI se dará por autorizada la operación de transporte. El original del MCI acompañará al vehículo habilitado y a las mercancías hasta el lugar de destino de éstas.

[...]

Artículo 154.- Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI." (CAN, 2019a, p. 8-28).

Documentos

obligatorios para el

transporte de pasajeros

AUTORIZACIONES, DOCUMENTOS DE TRANSPORTE Y SERVICIOS

Elemento objeto
de comparación

ATIT

CAN

"Artículo 13. –

Las empresas de transporte por carretera que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje -acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo a las normas que se establecen en el Anexo "Seguros" del presente Acuerdo

[...]

Artículo 21. -

Cada país signatario otorgará los permisos originarios y complementarios para la realización del transporte bilateral o en tránsito dentro de los límites de su territorio. Las exigencias, términos de validez y condiciones de estos permisos serán los que se indican en las disposiciones del presente Acuerdo. (ALADI, 1990, p. 3-5).

APÉNDICE 4 -

"Procedimiento para el otorgamiento de permisos ocasionales en circuito cerrado (pasajeros)

A efecto de la realización de un servicio de transporte de pasajeros de carácter ocasional en circuito cerrado, la autoridad competente del país bajo cuya jurisdicción se encuentra la empresa solicitante expedirá el correspondiente permiso, el cual deberá contener la siguiente información:

[...]

El citado documento deberá ser llevado durante todo el recorrido, debiendo ser presentado a las autoridades de frontera conjuntamente con la lista de pasajeros." (ALADI, 1990, p. 26).

Decisión Nº 398/1997

"Artículo 1º.-

[...]

Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera, en adelante "transporte internacional", el transporte de personas que al amparo de boletos de viaje y una lista de pasajeros realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados, desde una ciudad de origen hasta otra de destino, ubicadas en diferentes Países Miembros, de acuerdo a las rutas, frecuencias e itinerario establecidos. [...]

Artículo 26.- Cada pasajero de viaje internacional, durante el transporte, deberá estar amparado por un boleto de viaje y su nombre constar en la lista de pasajeros. La lista de pasajeros será entregada a las autoridades de migración, en los cruces de frontera habilitados, a la salida y entrada de cada uno de los Países Miembros de origen, tránsito y destino del transporte.

[...]

Artículo 75.- Para cada vehículo habilitado se expedirá un Certificado de Habilitación, el cual será solicitado por el transportista y otorgado por el organismo nacional competente del País Miembro que concedió el Permiso Originario de Prestación de Servicios.

[...]

Artículo 90.- Cada pasajero usuario del transporte internacional estará amparado por un contrato de transporte, cuyas condiciones se establecerán en el boleto de viaje. El boleto de viaje prueba la existencia del contrato de transporte

[...]

Artículo 139.- El transportista autorizado elaborará una lista de pasajeros por cada operación de transporte internacional que realice. La lista de pasajeros será emitida en un original que quedará en poder del transportista autorizado y dos copias por cada País Miembro comprendido en la ruta entre origen y destino. Cada una de las copias será entregada, por la tripulación, a la autoridad de migración en las fronteras de cada País Miembro, a la entrada y salida de los pasajeros.

[...]

Artículo 141.- La Tarjeta Andina de Migración a ser utilizada en el transporte internacional será impresa por los transportistas autorizados. En su elaboración se observará el formato establecido en el reglamento respectivo y contendrá la información requerida y el número de serie que al efecto proporcione el organismo nacional de migración del País Miembro de origen, tránsito o de destino.

Artículo 142.- En cada viaje la tripulación distribuirá la Tarjeta Andina de Migración a cada uno de los pasajeros, para su respectivo llenado. Las Tarjetas serán presentadas por la tripulación, con los respectivos pasaportes y documentos requeridos, a las autoridades de migración en los cruces de frontera.." (CAN, 1997, p. 4-26).

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Utilización de vehículos de terceros para el transporte de pasajeros	Artículo 31 "1. Los vehículos y sus equipos, utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional a que se refiere el presente Acuerdo, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos. (ALADI, 1990, p. 8).	Decisión № 398/1997 "Artículo 74 Se pueden habilitar ómnibuses o autobuses propios o tomados en arrendamiento financiero (leasing), matriculados en el país de origen del transportista o en otro País Miembro. El contrato de arrendamiento financiero (leasing) podrá ser celebrado en un País Miembro o en un tercer país. [] Artículo 76 Los vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing), que proceden de un tercer país y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de internación temporal por el tiempo señalado en el contrato respectivo" (CAN, 1997, p. 16).
Utilización de vehículos de terceros para el transporte de cargas	"Artículo 31 1. Los vehículos y sus equipos, utilizados como flota habilitada por las empresas autorizadas para realizar el transporte internacional a que se refiere el presente Acuerdo, podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing), teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos. 2. Los países signatarios mediante acuerdos bilaterales, podrán admitir, en el transporte internacional de carga por carretera, la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas. 3. Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos. 4. Los países signatarios podrán convenir la circulación de vehículos de características diferentes a las citadas en el párrafo anterior." (ALADI, 1990, p. 8).	"Artículo 54 Se pueden habilitar camiones o tracto-camiones y registrar unidades de carga, propios o de terceros, matriculados en el País Miembro de origen del transportista o en otro País Miembro. [] Artículo 56 Los vehículos y las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), que procedan de un País Miembro y que estén destinados para el transporte internacional, serán admitidos en régimen de admisión temporal para reexportación en el mismo estado de conformidad con la legislación aduanera de cada País Miembro. [] Artículo 59 Para solicitar la habilitación de los camiones o tracto-camiones, el transportista deberá acompañar a su solicitud los siguientes documentos e información: [] Cuando se solicite la habilitación de un camión o tracto-camión de propiedad de un tercero, se acompañará además copia del contrato de vinculación. Asimismo, cuando se trate de vehículos tomados en arrendamiento financiero (leasing), se presentará copia del respectivo contrato." (CAN, 2019a, p. 13).

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Equipaje y encomiendas en el transporte de pasajeros	El ATIT no aborda la cuestión, sólo prevé la pérdida de equipaje y la no entrega del comprobante de recepción del equipaje al pasajero como infracción mediana y leve, respectivamente, esto en su Segundo Protocolo Adicional.	Decisión № 398/1997 "Artículo 1º [] Equipaje, las prendas y efectos de uso personal del pasajero, así como los bienes de su arte, profesión u oficio, sea que se presenten en maletas, bajo otro embalaje o a la vista. [] Artículo 67 El conductor principal es responsable de la correcta realización del transporte internacional, del cuidado y buen uso del Certificado de Habilitación y de la lista de pasajeros, así como de la conservación del orden, protección y atención de los pasajeros y demás miembros de la tripulación dentro del ómnibus o autobús, así como de la seguridad de los equipajes y paquetes postales que transporten. [] Artículo 110 El pasajero que lleve consigo equipaje, deberá entregarlo al transportista autorizado antes del inicio del viaje, quien está obligado a expedir un tiquete o recibo numerado por cada maleta o bulto. [] Artículo 113 El transportista autorizado no será responsable del contenido de las maletas o bultos que el pasajero lleve como equipaje, ni del contenido de las encomiendas y paquetes postales que transporte. Esta será de cargo del pasajero o del remitente." (CAN, 1997, p. 2-21).

Tabla 37 – Apéndice de las normativas sobre autorizaciones, documentos de transporte y servicios

SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Daños personales y corporales	Anexo III del ATIT - Seguro Carta Azul "Artigo 13 Las empresas de transporte por carretera que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje -acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo con las normas que se establecen en el Anexo "Seguros" del presente Acuerdo" (ALADI, 1990)	"Artigo 32- Inciso 2- El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil y accidentes personales para los pasajeros se encuentre vencida. [] Artigo 164- La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre (CAATT), cuando lo considere necesario, fijará mediante Resolución los riesgos a ser cubiertos y los montos de cobertura de las pólizas de seguro a ser utilizadas en las operaciones de transporte internacional de pasajeros por carretera. [] Artigo 107 En todo transporte internacional y durante el viaje, el pasajero deberá estar cubierto por un seguro de accidentes corporales, el cual será previamente contratado por el transportista autorizado. (CAN, 1997, p.14)" Resolución 719/2003 Reglamento de la Decisión 398/1997 Decisión 290/1991 "Aprobar la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera y el Anexo que ampara Accidentes Corporales para los Tripulantes Terrestres, cuyos textos constan agregados a esta Decisión. (CAN, 1991)"

Tabla 38 – Apéndice de las normativas sobre seguros de responsabilidad civil

NORMAS TÉCNICAS

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Habilitación de los vehículos	"Art. 31 § 3. Los vehículos habilitados por uno de los países signatarios serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos." (ALADI, 1990).	Pecisión 398/1997 "Art. 79. Para habilitar los ómnibuses o autobuses, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico sobre Limites de Peso, Tipología, y Dimensiones de los Vehículos pala el Transporte Internacional por Carretera y el anexo correspondiente." Art. 80." Solo podrán habilitarse y utilizarse en el transporte internacional ómnibuses o autobuses que no excedan de siete años de fabricación." (CAN, 1997, p. 12). Decisión 837/2019 "Art. 60. Para habilitar los camiones o tractocamiones y para registrar los remolques o semirremolques, se deberá cumplir con las normas contenidas en el Reglamento Técnico Andino sobre Límites de Pesos y Dimensiones de los Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera aprobado mediante la Decisión 491 y sus anexos correspondientes o la norma que la modifique o sustituya. (CAN, 2019)." Resolución 2.101/2019 Reglamento de la Decisión 837 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera).
Inspecciones de vehículos	 ATIT "Art. 32. La inspección mecánica de un vehículo practicada en su país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios. Art. 33. Cada uno de los países signatarios efectuará las inspecciones e investigaciones que otro país signatario le solicite, con respecto al desarrollo de los servicios prestados dentro de su jurisdicción." (ALADI, 1990). 	No aborda el tema.

NORMAS TÉCNICAS



NORMAS TÉCNICAS

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Límites de peso	No aborda el tema.	Decisión № 491/2001 Establece o reglamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensiones de Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera. Define os límites de peso para vehículos de carga, incluido también definiciones para tolerancia de eses límites (CAN, 2001).
Límites de dimensiones	No aborda el tema.	Decisión № 491/2001 Establece o reglamento Técnico Andino sobre Limites de Pesos e Dimensiones de Vehículos destinados al Transporte Internacional de Pasajeros y Mercancías por Carretera. Define os límites de dimensiones para vehículos de carga y pasajeros. Algunos de eses limites fueran incorporados a la propuesta de armonización. (CAN, 2001).

Tabla 39 – Apéndice de las normativas sobre normas técnicas

MERCANCÍAS PELIGROSAS

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Mercancías peligrosas	"Art. 8º - Los países signatarios adoptarán medidas especiales para el transporte, por vías férreas o carreteras, de cargas o productos que, por sus características, sean o puedan tornarse peligrosas o representen riesgos para la salud de las personas, la seguridad pública, o el medio ambiente." (ALADI, 1990).	"Se trata del transporte internacional de mercancías por carretera. Capitulo VIII- uno de los requisitos mínimos para el transporte internacional dentro de la subregión andina es el transporte autorizado y el cumplimiento completo de la Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC). Artículo 72- proporciona la información mínima que debe contener el documento de la CPIC, incluida una descripción de la naturaleza de los cargamentos y si son peligrosos o no. [] Artículo 121- El remitente está obligado a identificar de manera adecuada las mercancías peligrosas mediante marcas o sellos alusivos a su condición o especialidad, a indicar al transportista autorizado esa circunstancia y a proporcionar la información necesaria para su manejo durante el transporte. La omisión o deficiencia del remitente en el cumplimiento de las obligaciones anteriores, lo hará responsable por los daños y perjuicios que ocasione." (CAN, 2019).
Base reglamentaria y clasificación de mercancías peligrosas	No aborda el tema.	No aborda el tema.
Requisitos de los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas	No aborda el tema.	No aborda el tema.
Calificación del personal involucrado en el transporte de mercancías peligrosas	No aborda el tema.	No aborda el tema.
Documentación exigido en el transporte de mercancías peligrosas	No aborda el tema.	No aborda el tema.

Tabla 40 – Apéndice de las normativas sobre mercancías peligrosas

INFRACCIONES Y SANCIONES

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
	"Art. 34I - Las quejas o denuncias y la aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos acorde a su régimen legal, independientemente de la jurisdicción a que pertenezca la empresa afectada o por cuyo intermedio se hubieren presentado las quejas o denuncias. Art. 34II - La penalización de las infracciones que podrá llegar a la suspensión o caducidad del permiso deberá ser gradual, de aplicación ponderada y mantener la mayor equivalencia posible en todos los países signatarios." (ALADI, 1990).	
Infracciones y sanciones	Segundo Protocolo Adicional "Capitulo I - Los Organismos de Aplicación de cada país harán conocer a sus homólogos de los otros países miembros, el nombre del Órgano Fiscalizador, las normas y procedimientos vinculados a la aplicación de sanciones y al derecho de defensa, a fin de difundirlos entre los transportadores internacionales autorizados. Todavía, las empresas que realizan transporte internacional terrestre incurrirán en responsabilidad cuando la infracción a sus deberes u obligaciones sea susceptible de la aplicación de una medida disciplinaria, la que deberá ser acreditada mediante un proceso administrativo que permita su defensa." (ALADI, 2005). Capitulo III	_
ŕ	"Art. 6º - Las sanciones son: multa, suspensión o revocación del permiso. Art. 7º - En caso de que una empresa reiterara una infracción de un mismo grado dentro del lapso de DOCE (12) meses, se aplicará la sanción del grado siguiente a la aplicada. Art. 8º - La empresa que en DOS (2) ocasiones en el transcurso de DOCE (12) meses hubiese sido sancionada por la Autoridad Competente por la comisión de las infracciones tipificadas en el Artículo 2º del presente Protocolo – infracciones gravísimas -, será suspendida em su permiso complementario por un periodo de CIENTO OCHENTA (180) días de la actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo.	
	Art. 9º - La empresa que en el término de VEINTICUATRO (24) meses hubiere sido penalizada en DOS (2) oportunidades con la suspensión prevista en el Artículo anterior, será sancionada con la revocación del permiso complementario, Dicha empresa no podrá realizar actividad de transporte en tráficos bilaterales con ese país o en tránsito por el mismo por el término de CINCO (5) años, a contar de la notificación de la sanción revocatoria. Art. 10 - Las empresas que hubiesen sido sancionadas por la Autoridad Competente en dos oportunidades, en virtud de la aplicación del inciso 1 del literal a) y del inciso 1 del literal b) del Artículo 2, en un plazo de VEINTICUATRO (24) meses, no podrán ser autorizadas para realizar transporte internacional en cualquiera de sus modalidades por el término de CINCO (5) años. " (ALADI, 2005).	
Transporte de pasajgeros	Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones Capitulo II – DE LAS INFRACCIONES Y SU CLASIFICACIÓN	Decisión № 398/1997 Determina una serie de procedimientos a adoptar que se refieren a las condiciones de transporte, documentos y autorizaciones, la tripulación, aspectos aduaneros y migratorios,

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Transporte de cargas	Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones Capitulo II – DE LAS INFRACCIONES Y SU CLASIFICACIÓN	contratos, etc. Sin embargo, esta decisión no clasifica las infracciones en niveles, ni especifica las sanciones aplicadas en caso de incumplimiento de los procedimientos previstos. (CAN, 1997a). Decisión № 467/1999 "Art. 3º - Las sanciones aplicables son: Amonestación escrita, suspensión de las autorizaciones e cancelación de autorizaciones. Art. 4º - Para efecto de las sanciones las infracciones se clasifican em: gravíssimas, graves e leves. Art. 5º - Para la aplicación de las sanciones, se tendrá en cuenta la gravedad del hecho, su incidencia en la prestación del servicio, las circunstancias que lo rodearon y los antecedentes del infractor. [] Art. 9º - Las infracciones gravísimas dan lugar a la cancelación de las autorizaciones, y las graves originan la suspensión de las autorizaciones por un periodo de treinta (30) a ciento ochenta (180) días calendario. Las infracciones leves dan lugar a la aplicación, la primera vez, a amonestación escrita, y la segunda, a la suspensión de las autorizaciones por un periodo de diez (10) a veintinueve (29) días calendario." (CAN, 1999).
Transporte de mercancías peligrosas	No aborda el tema.	Decisión № 467/1999 "Art. 7º- Son infracciones o contravenciones graves las siguientes: [] 6. Efectuar transporte internacional de mercancías por carretera sin portar los permisos especiales para las mercancías peligrosas, así como para las cargas que por sus dimensiones y pesos lo requieran." (CAN, 1999).

Capitulo IX

"Artículo 15

- 1. En cada aduana de paso de frontera a la salida del territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías. Estas autoridades controlarán que la unidad de transporte no haya sido objeto de manipulaciones no autorizadas, de que los precintos aduaneros o las marcas de identificación estén intactos y refrendarán la declaración DTA.
- 2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de salida podrán conservar um ejemplar de la declaración DTA para su constancia de la operación y enviarán otro ejemplar refrendado a la aduana de partida o de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para, que ésta pueda cancelar definitivamente la operación TAI en el territorio de ese país.

Artículo 16

- 1. En cada aduana de paso de frontera a la entrada al territorio de un país, el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades aduaneras, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías.
- 2. Las autoridades de la aduana de paso de frontera controlarán que:
 - a) La declaración DTA está en regla;
- b) La unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria y que los precintos aduaneros están intactos o, si se trata de un cargamento excepcional, que corresponda a las prescripciones del párrafo 6 del artículo 14 del presente Anexo.
- 3. Para todos los efectos, la declaración DTA hará las veces de manifiesto de las mercancías y por lo tanto [...] no se exigirá otro documento para cumplir con dicho trámite.
- 4. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de paso de frontera refrendarán la declaración DTA v colocarán sus precintos solamente si los existentes les merecen dudas de su efectividad y en cuyo caso dejarán constancia de ellos en la declaración DTA.
- 5. Las autoridades de la aduana de paso de frontera de entrada conservarán un ejemplar de la declaración DTA para constancia de la operación.

Artículo 17

Cuando en una aduana de paso de frontera o en el curso del trayecto las autoridades aduaneras remuevan un precinto aduanero para proceder a la inspección de una unidad de transporte cargada, harán constar este hecho en la declaración DTA que acompaña a la unidad de transporte, las observaciones que les merezca la inspección y las características del nuevo precinto aduanero colocado. Capitulo X

Artículo 18

- 1. En la aduana de destino el transportador deberá presentar la unidad de transporte con la carga a las autoridades, con los precintos intactos, así como la declaración DTA referente a las mercancías.
- 2. Estas autoridades aduaneras efectuarán los controles que juzguen necesarios para asegurarse de que todas las obligaciones del declarante han sido cumplidas.
- 3. Asimismo, estas autoridades aduaneras certificarán sobre la declaración DTA la fecha de presentación de la unidad de transporte con la carga y el resultado de sus controles. Un ejemplar de la declaración DTA así diligenciado será devuelta a la persona interesada.
- 4. La aduana de destino conservará un ejemplar de la declaración DTA y exigirá la presentación de un ejemplar adicional de esta declaración para ser enviado a la aduana de paso de frontera de entrada al país, en calidad de tornaguía, para la cancelación definitiva de la operación TAI."

Decisión Nº 398/1997

Determina una serie de procedimientos a adoptar que se refieren a las condiciones de transporte, documentos y autorizaciones, la tripulación, aspectos aduaneros y migratorios, contratos, etc. Sin embargo, esta decisión no clasifica las infracciones en niveles, ni especifica las sanciones aplicadas en caso de incumplimiento de los procedimientos previstos. (CAN, 1997a).

Decisión Nº 617/2005

CAPITULO V - PROCEDIMIENTOS DURANTE EL RECORRIDO BAJO EL REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

"Artículo 23.- En la aduana de paso de frontera se procederá a revisar las marcas de identificación aduanera o el número, código y estado del precinto aduanero y se asegurará que éste, la unidad de carga y el medio de transporte, no tengan señales de haber sido forzados o violados.

Las aduanas de paso de frontera dejarán constancia de la revisión en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte y, de corresponder, actuarán en los términos establecidos en los literales a) al c) del artículo 17 de la presente Decisión.

Cuando deba realizarse una actuación por las autoridades aduaneras, en cualquier parte del recorrido por los Países Miembros, ésta se limitará a lo dispuesto en el presente artículo.

Artículo 29.- En caso de rotura del precinto o de alteración o destrucción de las marcas de identificación durante el tránsito por causa ajena a la voluntad del transportista y debidamente iustificada, éste deberá solicitar en el país en que se encuentre en tránsito, en el plazo más breve posible, que la aduana más próxima y cualquier otra autoridad competente en los casos que se requiera, levante acta y deje constancia de tal hecho en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

La aduana que intervenga verificará las mercancías y colocará un nuevo precinto aduanero o nuevas marcas de identificación según lo dispuesto en los artículos 26, 27 y 28 de la presente Decisión." (CAN, 2005, não paginado).

CAPITULO VI - PROCEDIMIENTOS EN LA ADUANA DE DESTINO

"Artículo 31. Las mercancías, unidades de carga y los medios de transporte deberán presentarse en la aduana de destino dentro del plazo establecido en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

Artículo 32.- El régimen de tránsito aduanero comunitario finalizará en la aduana de destino con la presentación del medio de transporte, la unidad de carga y las mercancías, de conformidad con lo que figure en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte aceptada por la aduana de partida, sin perjuicio de las incidencias que se hayan incorporado durante dicho transito.

Artículo 33.- Las aduanas de destino revisarán, según proceda:

a) Que en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, consten las notas correspondientes a la actuación de las aduanas de paso de frontera; b) Que el precinto, unidad de carga, medio de transporte y las mercancías correspondan a lo

Fiscalización

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
	Capitulo XI Artículo 19 1. Si la Aduana de un país detecta la existencia de presuntas infracciones aduaneras, adoptará las medidas legales correspondientes conforme a su propia legislación. En caso de retención del vehículo, la empresa autorizada podrá presentar una garantía que satisfaga a las autoridades competentes, a fin de obtener la liberación del vehículo, mientras prosigan los trámites administrativos o judiciales. 2. Sin perjuicio de las acciones administrativas y judiciales que se persigan por las infracciones aduaneras a que se refiere el párrafo anterior, las Aduanas se reservan el derecho a requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. Si una empresa autorizada incurre en infracciones reiteradas, el organismo nacional competente, a petición de la autoridad aduanera, cancelará el permiso originario o complementario, según corresponda. [] Artículo 21 1. Si los precintos aduaneros se rompieran o si se destruyesen o se averiasen accidentalmente mercancías en el curso de una operación TAI, la persona que efectúa el transporte comunicará, en el más breve plazo, los hechos a la aduana más próxima. Las autoridades de esta aduana levantarán un acta de comprobación de accidente y tomarán las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. Un ejemplar del acta de comprobación deberá adjuntarse a la declaración DTA. 2. Si no es posible ponerse inmediatamente en contacto con una autoridad aduanera, el transportador deberá dirigirse a la autoridad policial más próxima. Esta levantará un acta de comprobación de accidente y la adjuntará a la declaración DTA. Este acta de comprobación deberá presentarse al mismo tiempo que la unidad de transporte con la carga y la declaración DTA en la próxima aduana, la que tomará las medidas necesarias para que la operación TAI pueda continuar. 3. En caso de peligro inminente que haga necesaria la descarga inmediata de una parte o de la to	establecido en dicha declaración aduanera; c) Que el precinto, la unidad de carga y el medio de transporte estén en buen estado, de forma tal que no presenten señales de haber sido violados o manipulados irregularmente; y d) Que las marcas de identificación aduanera sean las mismas que fueron colocadas en la aduana de partida o en las aduanas de paso de frontera, de las cuales exista constancia en la declaración aduanera; y e) Que no haya incurrido en infracción de acuerdo a lo establecido en el Artículo 57 de esta Decisión. Artículo 34 Concluida la operación de tránsito aduanero comunitario, la aduana de destino dejará constancia en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte de las actuaciones practicadas y enviará en forma inmediata el mensaje "Aviso de Fin de Tránsito" a la aduana de partida, a la aduana de garantía y a las aduanas de paso de frontera de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de esta Decisión. A solicitud del Obligado Principal o Transportista debe entregar el soporte correspondiente. En caso de irregularidades, se procederá conforme a lo establecido en el Capítulo X correspondiente a sanciones de la presente Decisión. [] Capítulo X Artículo 57 - Las sanciones administrativas que se aplicarán a las infracciones previstas en el artículo anterior, podrán ser pecuniarias, de suspensión o de cancelación de la autorización para el ejercicio del tránsito aduanero comunitario, conforme con la reglamentación que para el efecto expida la Secretaría General de la Comunidad Andina, mediante Resolución, previa consulta con el Comité Andino de Asuntos Aduaneros. El procedimiento aplicable para la imposición de las sanciones, saí como las condiciones administrativas para el cobro de las mismas, se regirán por las disposiciones contempladas en la legislación interna de cada uno de los Países Miembros." (CAN, 2005).

Tabla 41 – Apéndice de las normativas sobre infracciones y sanciones

Elemento objeto de CAN CAN

Comparación				
Autorizaciones, documentos y servicios – Capital social de empresas de transporte internacional	"Art. 22 3. Más de la mitad del capital social y el efectivo control de la empresa, estarán en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originário." (ALADI, 1990).	No aborda el tema.		
Autorizaciones, documentos y servicios – Autorizaciones para prestar servicios de transporte de pasajeross El ATIT define como obligatoria el Permiso Originario y el Permiso Complem para prestar servicios de transporte internacional de pasajeros. No se requie otras autorizaciones o permisos en virtud del acuerdo.		CAN define el Permiso Originario de Prestación de Servicios y el Permiso Complementario de Prestación de Servicios para el transporte internacional de pasajeros como obligatorias. No se requieren otras autorizaciones o permisos bajo el marco regulatorio CAN.		
Autorizaciones, documentos y servicios – MIC/DTA	Anexo I – Aspectos Aduaneros "Art. 1º - 9. Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante. [] Art. 11 - Para acogerse al régimen de tránsito aduanero internacional establecido en el presente Anexo se deberá presentar, para cada unidad de transporte, ante las autoridades de la aduana de partida una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA) conforme al modelo bilingüe español-portugués que se apruebe por la Comisión dej artículo 16 del Acuerdo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 30 del presente Anexo, debidamente completada y en el número de ejemplares que sean necesarios para cumplir con todos los controles y requerimientos durante la operación TAI. [] Art. 28 - Para el paso de las unidades de transporte sin carga por las aduanas de paso de frontera de los países se deberá presentar un Manifiesto Internacional de Carga (MIC). " (ALADI, 1990).	Pocisión № 837/2019 "Art. 1º - Manifiesto de Carga Internacional (MCI): el documento que ampara las mercancías que se transportan internacionalmente por carretera, desde el lugar en donde son cargadas a bordo de un vehículo habilitado o unidad de carga hasta el lugar en donde se descargan para su entrega al destinatario y que detalla la relación y los datos comerciales de las mercancías. [] Art. 22 - Toda mercancía que se transporte internacionalmente por carretera deberá estar amparada por una CPIC ^[1] y un MCI. Tales documentos serán presentados ante las autoridades de aduana que deban intervenir en el control de la operación, para su trámite respectivo, pudiendo hacerlo antes de la llegada del vehículo habilitado con las mercancías. [] Art. 153 - prevé la información que se incluya en el MIC. Art. 154 - Cuando un vehículo habilitado tenga que trasladarse sin mercancías a un País Miembro para iniciar o continuar un transporte internacional, o retorne a su país de origen luego de haberlo concluido, estará dispensado de presentar el MCI (CAN, 2019d, p. 4-28). Resolución № 2.101/2019 — Reglamento de la Decisión nº 837/2019.		
Autorizaciones, documentos y servicios – Transporte local "Art. 7º - Los vehículos de transporte por carretera habilitados por uno de los países signatarios no podrán realizar transporte local en territorio de los otros." (ALADI, 1990).		Decisión № 837/2019 "Art. 11 - El Permiso Originario, así como el Certificado de Habilitación, no facultan al transportista autorizado para realizar transporte local de mercancías por carretera en los Países Miembros. " (CAN, 2019c, p. 7). Resolución № 2.101/2019 — Reglamenta la Decisión nº 837/2019.		

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN
Autorizaciones, documentos y servicios – Transporte multimodal	No aborda el tema.	"Art. 1º - Documento de Transporte Multimodal - El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte Multimodal y acredita que el Operador de Transporte Multimodal ha tomado las mercancías bajo su custodia y se ha comprometido a entregarlas de conformidad con las cláusulas de ese contrato [] Transporte Multimodal - El porte de mercancías por dos modos diferentes de transporte por lo menos, en virtud de un único Contrato de Transporte Multimodal, desde un lugar en que el Operador de Transporte Multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta otro lugar designado para su entrega [] Art. 4º - En el Documento de Transporte Multimodal deberán constar los datos siguientes: a) La naturaleza general de las mercancías; las marcas principales necesarias para su identificación; una declaración expresa, si procede, sobre su carácter peligroso; el número de bultos o de piezas; y, el peso bruto de las mercancías o su cantidad expresada de otro modo, datos que se harán constar tal como los haya proporcionado el expedidor; b) El estado aparente de las mercancías; c) El nombre y el establecimiento principal del Operador de Transporte Multimodal; d) El nombre del expedidor; e) El nombre del consignatario, si ha sido comunicado por el expedidor; f) El lugar y la fecha en que el Operador de Transporte Multimodal tome las mercancías bajo su custodia; g). El lugar de entrega de las mercancías; h) La fecha o el plazo de entrega de las mercancías en el lugar de entrega, si en ello han convenido expresamente las partes; i) Una declaración por la que se indique si el Documento de Transporte Multimodal; es negociable o no negociable; j) El lugar y la fecha de emisión del Documento de Transporte Multimodal; k) La firma del Operador de Transporte Multimodal o de la persona autorizada al efecto por él; j) El flete correspondiente a cada modo de transportes i ha sido acordado expresamente por las partes, o el flete total, incluida la moneda de pago, en la medida en que deba ser pagado por el consignatario, o cualq

Elemento objeto de comparación	ATIT	CAN		
Transporte ferroviario	"Art. 42 - 1. Para toda remesa internacional sujeta al presente capítulo, el remitente deberá presentar un conocimiento - carta de porte debidamente rellenada, que contenga todos los datos que en la misma se requieran, los que responderán a las disposiciones siguientes. 2. Se utilizará obligatoriamente un formulario que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el tráfico internacional por ferrocarril con la designación de: Conocimiento - Carta de Porte Internacional - TIF. Los datos requeridos en el formulario deberán ser proporcionados por el remitente o por el porteador, según corresponda. 3. Las menciones consignadas en el conocimiento - carta de porte deberán estar escritas o impresas en caracteres legibles e indelebles y no se admitirán las que contengan enmiendas o raspaduras, si no han sido debidamente salvadas bajo nueva firma del remitente. Cuando los errores afecten a cantidades, deberán salvarse escribiendo con números y letras, las cantidades correctas. 4. Si el espacio reservado en el conocimiento - carta de porte para las indicaciones del remitente resultara insuficiente, deberán utilizarse hojas complementarias, que se convertirán en parte integrante el conocimiento - carta de porte. Dichas hojas complementarias deberán tener el mismo formato del Conocimiento - carta de porte se emitirán en igual número y serán firmadas por el remitente. El conocimiento - carta de porte deberá mencionar la existencia de las hojas complementarias. " (ALADI, 1990).	La CAN no regula el transporte ferroviario internacional.		
Seguro de daños a la carga	"Art. 13 – Las empresas de transporte por carretera que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje -acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo a las normas que se establecen en el Anexo "Seguros" del presente Acuerdo. " (BRASIL, 1990b, não paginado). ANEXO III "Art. 5º Los países convienen que las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas de acuerdo al presente Acuerdo, son las siguientes. [] c) Responsabilidad civil por daños a la carga transportada: no inferior a la responsabilidad civil legal del porteador por carretera en viaje internacional. " (ALADI, 1990).	Decisión № 837/2019 "Art. 30 El transportista autorizado no podrá realizar transporte internacional cuando la póliza de seguro de responsabilidad civil se encuentre vencida, conforme a lo establecido en la Decisión 290 o de la norma comunitaria que la sustituya o complemente. [] Art. 38 El Permiso Originario será solicitado por escrito por el transportista, adjuntando los siguientes documentos e información: [] d) Carta de compromiso de contratación de la Póliza Andina de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportista Internacional por Carretera y Anexo de Accidentes Corporales para Tripulantes o de su respectivo certificado. Si la tripulación cuenta con otro tipo de seguro que cubra accidentes corporales en ese país, el transportista no está obligado a contratar póliza adicional, siempre que los riesgos cubiertos y sumas aseguradas sean iguales o mayores que los fijados por la Póliza Andina []" (CAN, 2019c, p. 10).		

Elemento objeto de ATIT comparación		CAN		
Tarifas y peajes	"Art. 4º - Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma, salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Acuerdo; y que las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario (BRASIL, 1990a, não paginado). Art. 5º - Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas. No obstante, mediante acuerdos recíprocos, los países signatarios podrán eximir a las empresas de otros países signatarios de los impuestos y tasas que aplican a sus propias empresas. " (ALADI, 1990).	"Art. 120 - Los Países Miembros permitirán la salida y el ingreso temporal, en su territorio, de los vehículos habilitados y registrados con suspensión del pago de los gravámenes e impuestos a la exportación o importación, cuando tales vehículos se encuentren realizando transporte internacional, o circulen por él como consecuencia de éste. [] Art. 123 − Los vehículos habilitados se constituyen de pleno derecho, por el solo hecho de su registro, como garantía exigible para responder ante la aduana por el pago de los gravámenes a la exportación e importación, impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias eventualmente exigibles o aplicables sobre los vehículos y equipos que ingresen temporalmente en una operación de transporte. La garantía del vehículo podrá ser sustituida por otra otorgada por un banco o empresa de seguros, a satisfacción de la aduana. Esta garantía podrá ser global para varias operaciones de transporte o individual para una sola, y se emitirá en tantas copias como países por los cuales se vaya a transitar. Art. 124 - La aduana no exigirá garantías distintas a las señaladas en el artículo anterior, para asegurar el pago de los gravámenes, impuestos, recargos e intereses eventualmente exigibles por los vehículos habilitados y los equipos que salgan o ingresen temporalmente. [] Art. 157 - Los transportistas autorizados ofrecerán el servicio de transporte internacional bajo condiciones de libre y equitativa competencia. Asimismo, ofertarán libremente sus tarifas." (CAN, 1997a, p. 22-28).		

Tabla 42 – Apéndice de las normativas sobre los temas no armonizables



ANEXO 1- OFÍCIO SEI № 3903/2020/ASTEC/DIR-ANTT



AGÉNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES TERRESTRES DIRETORIA ASSESSORIA TECNICA PARA O TRANPORTE INTERNACIONAL DE CARGAS E PASSAGEIROS

OFÍCIO SEI Nº 3903/2020/ASTEC/DIR-ANTT

Brasília, 02 de março de 2020.

A Sua Senhoria o Senhor

ALEX DANIEL PEREZ CAJILEMA

Responsável do Transporte

Secretaria Geral da Comunidade Andina

Assunto: Apresentação do Projeto e da Equipe

Prezado Senhor.

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), criada em 2001, vinculada ao Ministério da Infraestrutura, em sua esfera de atuação, tem a responsabilidade de representar o Brasil junto aos Organismos Internacionais e em Convenções, Acordos e Tratados na sua área de competência, observadas as diretrizes do Ministério e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.

A fim de cumprir essas atribuições, a ANTT participa de uma série de reuniões que envolvem países da América do Sul. Os acordos celebrados nessas reuniões constituem o arcabouço legal que rege o transporte internacional terrestre.

É indispensável que a Agência conheça na integra a legislação e os procedimentos adotados nos outros países para que a harmonização da legislação brasileira com a internacional seja conduzida de forma adequada. Para que este objetivo seja alcançado, além de se ter acesso a todos os instrumentos normativos que regem o transporte rodoviário internacional e às normas vigentes em cada um dos países envolvidos, faz-se necessário o conhecimento do conteúdo de tais documentos e que seja realizada uma análise sobre as diferenças entre eles.

Por meio de Termos de Execução Descentralizada, celebrados entre a ANTT e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), através do seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) realizou e vem executando vários Projetos (Resumo abaixo) no âmbito dos aspectos supramencionados.

Breve resumo e apresentação dos projetos conduzidos pelo LabTrans/UFSC para a ANTT:

 A ANTT e a UFSC, através do LabTrans, vêm realizando uma série de projetos relacionados aos Transporte Internacional Terrestre de Cargas e Passageiros;

- Inicialmente, em 2014, a ANTT e UFSC celebraram Convênio para a realização do projeto intitulado "Aprimoramento do Marco Regulatório e Fiscalizatório do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros", que resultou no levantamento, organização em banco de dados e sistematização do arcabouço legal e regulatório - composto de Resoluções, Diretrizes e Decisões dos Grupos e Câmaras do MERCOSUL, acordos internacionais, Leis, Decretos-Lei, Decretos do Poder Executivo, Portarias do Ministério dos Transportes, Resoluções e Portarias da ANTT e demais resoluções, bem como acordos firmados através das reuniões que envolvem os países da América do Sul - que rege o transporte internacional terrestre de cargas e passageiros;
- Em seguimento a esse projeto, foi celebrado novo convênio entre ANTT e UFSC, em 2016, tendo como objeto o "Levantamento, Análise e Comparação das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros dos Países que mantém Acordo com o Brasil". No referido projeto, foram levantadas as legislações aplicáveis ao transporte internacional terrestre, bem como identificadas as práticas operacionais e procedimentos adotados pelos países estudados, que restrinjam ou conflitem com os regulamentos e acordos firmados pelo Brasil, com o objetivo de: (i) subsidiar a celebração, pelo Brasil, de novos acordos bilaterais e/ou multilaterais no âmbito do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT); (ii) propor a harmonização entre a Legislação brasileira e a internacional, em cumprimento ao ATIT; e (iii) apresentar proposta de um Manual de Fiscalização do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e de Passageiros único a ser adotado pelos países signatários do referido Acordo. Foram analisadas e comparadas as Normativas da Argentina, Bolívia, Chile, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa;
- Por fim, em 2019 foi celebrado entre ANTT e UFSC novo Convênio para a execução do projeto denominado "Elaboração de Estudos complementares das Normativas de Transporte Rodoviário Internacional de Cargas e Passageiros dos Países da América do Sul, visando a Harmonização Legislativa no âmbito do ATIT e da CAN", a fim de completar o rol de países membros da Comunidade Andina (CAN) analisados, com a extensão dos estudos para a Colômbia e Equador, assim como para o Suriname (que não é membro da CAN) - os quais ainda não celebraram acordo de transporte internacional com o Brasil -, propondo a harmonização da legislação entre os 13 países, bem como entre as normas do ATIT e da CAN.

Assim, para atendimento do objeto desse último projeto, impõe-se complementar as ações que já vêm sendo executadas, por meio de reunião dos instrumentos normativos do Equador, Colômbia e Suriname e a análise necessária à comparação desses documentos com a legislação brasileira vigente, com os Acordos Bilaterais, com o ATIT e com as normativas da CAN. Esta tarefa será desenvolvida pelos Consultores Técnicos do LabTrans/UFSC: Adv. Renata Trevisan e o Eng. Nelson Caldeira Jr.

Para o cumprimento da missão que lhes foi designada, faz-se necessário o estabelecimento de contatos com as entidades e técnicos envolvidos no Transporte Internacional

Colocando-me a disposição para demais esclarecimentos que se fizerem necessários,

antecipadamente agradeço a atenção dispensada.

Atenciosamente,

NOBORU OFUGI

Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional de Cargas e Passageiros



Documento assinado eletronicamente por **NOBORU OFUGI**, **Comissionado**, em 02/03/2020, às 11:48, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6°, § 1°, do <u>Decreto n°</u> 8.539, de 8 de outubro de 2015.



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.antt.gov.br/sei/controlador externo.php? acao=documento conferir&id orgao acesso externo=0, informando o código verificador 2853428 e o código CRC CC479CCE.

Referência: Processo nº 50500.019606/2020-16

SEI nº 2853428

St. de Clubes Esportivos Sul Trecho 3 Lote 10 - Telefone: - Ouvidoria ANTT: 166

CEP 70200-003 Brasília/DF - www.antt.gov.br

