

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS  
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA**



## **PROYECTO DE GRADO**

### **TEMA:**

**“LOS ACUERDOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES  
SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL Y TRÁNSITO  
ADUANERO COMO MECANISMOS PARA CONTROLAR  
EL INGRESO ILEGAL DE MERCANCÍAS Y MEJORAR LAS  
RECAUDACIONES ADUANERAS”**

**POSTULANTE: MIRKO ANTONIO FIGUEREDO MEDINA  
TUTOR: Lic. JUAN PEREZ VARGAS**

**LA PAZ – BOLIVIA  
AÑO 2007**

## AGRADECIMIENTO:

*A todos los docentes que he tenido el privilegio de conocer a lo largo de mi carrera universitaria y que han contribuido en mi formación profesional, fortaleciendo mis conocimientos y potenciando las habilidades requeridas para ejercer adecuadamente esta noble profesión.*

## DEDICATORIA:

*Toda vez que esta importante meta en mi vida fue satisfactoriamente cumplida, quiero expresar mi profundo agradecimiento a Dios por haberme permitido el logro de los objetivos previstos y por la satisfacción de poder compartir esta alegría con las personas que más quiero y aprecio en la vida, correspondiendo también agradecer a mis padres por todas sus enseñanzas y su cariño, a mi esposa y mis hijos por todo el apoyo y amor brindados en mi hogar, a mis hermanos por los momentos de confraternidad compartidos y a los compañeros de la Carrera con quienes tuve el honor de establecer fuertes lazos de amistad.*

## INDICE GENERAL

### **CAPÍTULO I.**

<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	9
---------------------------	---

### **CAPÍTULO II.**

<b>JUSTIFICACIÓN DEL TEMA</b> .....	14
-------------------------------------	----

2.1. Justificación Teórica.....	14
---------------------------------	----

2.2. Justificación Práctica .....	14
-----------------------------------	----

### **CAPÍTULO III.**

<b>PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA</b> .....	16
---	----

3.1. Formulación del Problema.....	16
------------------------------------	----

3.2. Objetivos.....	17
---------------------	----

3.2.1. Objetivo General.....	17
------------------------------	----

3.2.2. Objetivos Específicos .....	18
------------------------------------	----

### **CAPÍTULO IV.**

<b>METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN</b> .....	19
--	----

4.1. Método de Investigación .....	19
------------------------------------	----

4.2. Fuentes de recolección de Información .....	19
--	----

4.2.1. Fuentes Primarias .....	20
--------------------------------	----

4.2.2. Fuentes Secundarias .....	20
----------------------------------	----

### **CAPÍTULO V.**

<b>DIAGNÓSTICO</b> .....	22
--------------------------	----

## **CAPÍTULO VI.**

<b>PROPUESTA</b> .....	23
<b>6.1. MARCO CONCEPTUAL</b> .....	23
6.1.1. Transporte Internacional de Mercancías .....	23
6.1.2. Tránsito Aduanero de Mercancías .....	24
6.1.3. Documentos generalmente utilizados para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías por carretera .....	26
a) Autorizaciones y requisitos .....	26
b) Documentos de transporte .....	26
c) Manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero.....	27
<b>6.2. MARCO LEGAL</b> .....	29
6.2.1. Normativa Internacional .....	29
a) Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países signatarios del Cono Sur - ATIT .....	29
b) Decisiones de la Comunidad Andina .....	31
6.2.2. Acuerdos Interinstitucionales .....	33
6.2.3. Normativa Nacional.....	35
a) Ley General de Aduanas y su Reglamento.....	35
b) Código Tributario Boliviano .....	37
c) Procedimientos Aduaneros .....	37
<b>6.3. MARCO TEÓRICO</b> .....	38
6.3.1. La Aduana Nacional de Bolivia.....	38
6.3.2. Sistema aplicado por la Aduana Nacional para el registro y control de operaciones de tránsito aduanero de mercancías .....	41
6.3.3. Causas y efectos de las operaciones de tránsito aduanero de mercancías	

que evaden el control aduanero .....	47
6.3.4. Nivel de operaciones de tránsito aduanero que evaden el control aduanero y volumen de carga no entregada en aduanas de destino .....	50
6.3.5. Nivel general de importaciones y recaudaciones aduaneras percibidas .....	51
6.3.6. Estimación del Promedio de tributos aduaneros por T.M. de mercancías legalmente importadas .....	52
6.3.7. Tributos aduaneros no percibidos por operaciones de tránsito aduanero de mercancías no nacionalizadas.....	52
<b>6.4. PROPUESTA</b> .....	54
6.4.1. Información oportuna de las operaciones de tránsito aduanero .....	55
6.4.2. Asistencia mutua y sistemas de intercambio de información con los países límites.....	56
<b>CAPÍTULO VII.</b>	
<b>CONCLUSIONES</b> .....	61
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	63

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>GRÁFICO No. 1</b>	Tránsito aduanero internacional de mercancías.....	66
<b>GRÁFICO No. 2</b>	Sistema de registro y control de operaciones de tránsito aduanero.....	67
<b>GRÁFICO No. 3</b>	Operaciones de tránsito aduanero no concluidas en aduanas de destino bolivianas.....	68
<b>GRÁFICO No. 4</b>	Volumen de carga no entregada en aduanas de destino .....	69
<b>GRÁFICO No. 5</b>	Volumen de carga legalmente importada .....	70
<b>GRÁFICO No. 6</b>	Tributos aduaneros por importación de mercancías .....	71
<b>GRÁFICO No. 7</b>	Control y registro de operaciones de tránsito aduanero .....	73
<b>GRÁFICO No. 8</b>	Mecanismos de control del tránsito aduanero establecidos en los Acuerdos Internacionales .....	74

## ÍNDICE DE CUADROS

<b>CUADRO No. 1</b>	Documentos requeridos para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías por carretera .....	76
<b>CUADRO No. 2</b>	Administraciones aduaneras de frontera habilitadas por la Aduana Nacional.....	77
<b>CUADRO No. 3</b>	Administraciones aduaneras interiores, de aeropuerto y de zonas francas habilitadas por la Aduana Nacional como aduanas de destino .....	78
<b>CUADRO No. 4</b>	Nivel de operaciones de tránsito aduanero que evadieron el control aduanero.....	79
<b>CUADRO No. 5</b>	Volumen de carga legalmente importada y tributos aduaneros percibidos por importaciones.....	80
<b>CUADRO No. 6</b>	Recaudación aduanera según tributos aduaneros aplicables .....	81
<b>CUADRO No. 7</b>	Promedio de tributos aduaneros por tonelada de carga legalmente importada.....	82
<b>CUADRO No. 8</b>	Nivel de tributos aduaneros no percibidos por tránsitos aduaneros irregulares .....	83
<b>CUADRO No. 9</b>	Nivel de recaudación aduanera efectiva y potencial .....	84

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>ANEXO I</b>	Glosario de términos.....	86
<b>ANEXO II</b>	Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT .....	92
<b>ANEXO III</b>	Decisión 399 de la Comunidad Andina – Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.....	127
<b>ANEXO IV</b>	Decisión 617 de la Comunidad Andina – Tránsito Aduanero Comunitario .....	175
<b>ANEXO V</b>	Estructura Organizacional de la Aduana Nacional de Bolivia .....	206
<b>ANEXO VI</b>	Formatos de los documentos de transporte utilizados para el tránsito aduanero de mercancías por carretera .....	209
<b>ANEXO VII</b>	Formatos de los Manifiestos de Carga y las Declaraciones de Tránsito Aduanero utilizados para el tránsito aduanero de mercancías por carretera .....	212



## CAPÍTULO I:

### INTRODUCCIÓN

Considerando que el desarrollo de la actividad industrial en nuestro país no satisface la demanda de ciertos productos requeridos para consumo y uso de la población, existe una gran variedad de mercancías que al no ser producidas en Bolivia son legalmente importadas para satisfacer la sostenida demanda de las mismas en territorio boliviano, generándose por tales operaciones de comercio exterior el ingreso al Tesoro General de la Nación de tributos aduaneros de importación establecidos en la legislación vigente en nuestro país en materia tributaria aduanera: Gravamen Arancelario (GA), Impuesto al Valor Agregado – Importaciones (IVA Importaciones), Impuesto a los Consumos Específicos – Importaciones (ICE Importaciones), Impuesto Especial a los Hidrocarburos y sus Derivados (IEHD)<sup>1</sup>.

Sin embargo, previamente a ser sometidas al proceso de importación, las mercancías extranjeras provenientes de países de ultramar (Estados Unidos, China, Japón, etc.) o de países con los cuales la República de Bolivia mantiene límites fronterizos (Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Perú) necesariamente deben ser transportadas bajo el régimen de tránsito aduanero<sup>2</sup> desde una aduana de partida ubicada en un país vecino en la que se inicia la operación de transporte, hasta una aduana de destino habilitada en territorio boliviano; pudiendo para tal efecto utilizarse uno de los diferentes modos de transporte como ser carretero, ferroviario, aéreo, fluvial o multimodal.

En este contexto, existen **acuerdos y convenios internacionales** suscritos por la República de Bolivia que contemplan aspectos orientados a regular las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías; acuerdos y convenios internacionales en atención a los cuales las mercancías extranjeras son transportadas bajo control aduanero de un país a otro para posteriormente ser nacionalizadas o sometidas a otro régimen aduanero.

---

<sup>1</sup> Fuente: Ley General de Aduanas (Capítulo II – Los Tributos Aduaneros); Reglamento a la Ley General de Aduanas (Capítulo II, Artículo 20° – Base Imponible)

<sup>2</sup> Véase: Tránsito aduanero internacional – Anexo I Glosario de Términos.

Entre los acuerdos y convenios internacionales sobre transporte suscritos por nuestro país corresponde mencionar los siguientes:

- La Decisión 399 de la Comunidad Andina sobre Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, así como sus disposiciones complementarias (contenidas en la Resolución 300 Reglamento de la Decisión 399 y la Resolución 721 Modificaciones a la Resolución 300) vigentes en las Repúblicas de Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú; y
- El Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT más sus disposiciones complementarias (contenidas en el Acuerdo 1.76 Aprobación de la Carta de Porte Carretera y el Acuerdo 1.97 Aprobación del MIC/DTA) vigentes en las Repúblicas de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay)

Estas normas de carácter supranacional establecen principalmente cuatro aspectos básicos que regulan el transporte internacional y repercuten de manera directa en la realización de operaciones de tránsito aduanero de mercancías:

- Emisión de autorizaciones para transporte internacional y tránsito aduanero otorgadas por los organismos nacionales competentes de transporte y aduana;
- Utilización de documentos de transporte, manifiestos de carga y documentos soporte requeridos para las operaciones de transporte internacional;
- Utilización de declaraciones de tránsito aduanero requeridas para el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero;
- Control de las autoridades aduaneras de los países por los que se desarrolla la operación de tránsito aduanero de mercancías.

En cuanto al intercambio de información que forma parte de la asistencia mutua y cooperación entre aduanas, como un aspecto importante cabe mencionar que la normativa supranacional establecida en los acuerdos y convenios internacionales prevé que las autoridades aduaneras de los países proporcionen información solicitada por la autoridad aduanera de un país que inicie investigaciones sobre infracciones aduaneras cometidas en su territorio, principalmente en cuanto se refiere a información relacionada a declaraciones de tránsito aduanero que se presuman falsas o cuando existan dudas respecto a la autenticidad de precintos aduaneros utilizados para asegurar una operación de tránsito aduanero.

Adicionalmente, dicha normativa supranacional también establece que en caso de constatarse inexactitudes en la declaración de tránsito aduanero o irregularidades en una operación de tránsito aduanero detectadas por la aduana de un país, ésta determinará si corresponde comunicar de oficio a las autoridades aduaneras de los demás países acerca de la inexactitud o irregularidad detectada para que las mismas tomen los recaudos pertinentes conforme a lo establecido en su legislación.

Cabe destacar que en el marco de cooperación entre las aduanas de los países que forman parte de un acuerdo o convenio internacional, la normativa supranacional establece aspectos relacionados a la coordinación que debe existir entre aduanas para efectuar un adecuado control, sin dejar de lado la facilitación de las operaciones de tránsito aduanero, aspectos entre los cuales se pueden mencionar los siguientes:

- Comunicación mutua entre aduanas proporcionando información relacionada al inicio o finalización de operaciones de tránsito aduanero,
- Atención de solicitudes de información relativa a operaciones de tránsito aduanero de mercancías efectuadas por parte de las aduanas de los países que forman parte de acuerdos o convenios internacionales,

- Utilización de redes de transmisión electrónica de datos entre aduanas de los países para facilitar la gestión del tránsito aduanero y establecer los mecanismos de control pertinentes a través de la transmisión de información relativa a operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero.
- Designación de coordinadores que precautelen el cumplimiento de la normativa vigente y, adicionalmente, atiendan consultas, quejas y situaciones derivadas de la aplicación de las normas vigentes,
- Reducción del tiempo requerido para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en aduanas de paso de frontera; así como la adopción de un procedimiento simplificado y expedito para el régimen de tránsito aduanero,
- Facilitación de trámites para la finalización de operaciones de tránsito aduanero en una aduana distinta a la aduana de destino declarada, a solicitud del destinatario o responsable de las mercancías,
- Priorización del trámite aduanero de mercancías tales como: animales vivos, productos perecederos y mercancías que imperativamente requieran un rápido trámite (envíos de socorro, ayuda para desastres naturales, vacunas, por mencionar algunos ejemplos)

La ubicación geográfica de la República de Bolivia, cuyo territorio se encuentra enclaustrado sin acceso a un puerto marítimo propio en la costa del Océano Pacífico para desarrollar plenamente sus operaciones de comercio exterior (tanto de importación como de exportación), hacen que el transporte internacional de carga, especialmente el transporte carretero, cobre vital importancia para las operaciones de comercio exterior vinculadas a la importación de mercancías destinadas a territorio nacional, existiendo mecanismos para un adecuado control de las mismas en tanto los transportistas se sometan al control aduanero establecido por Ley, en aduanas de paso de frontera por las que ingresan legalmente las mercancías y en aduanas de destino bolivianas en las que se procederá a su entrega, para

que posteriormente las mismas sean sometidas al proceso de importación según lo estipula la normativa y los procedimientos vigentes aplicables para tal efecto.

En este sentido, la legislación boliviana vigente en materia aduanera determina que “la Aduana Nacional de Bolivia es la institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras, puertos, y aeropuertos del país, intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de ese movimiento, sin perjuicio de otras atribuciones o funciones que le fijen las leyes”<sup>3</sup>.

Sin embargo, existen algunos aspectos externos a la Aduana Nacional, como ser: fronteras extensas difíciles de controlar, utilización de vías y pasos fronterizos no autorizados para internar ilegalmente las mercancías, conflictos sociales generados en las fronteras de nuestro país, etc., los cuales dificultan o no permiten que esta institución pueda ejecutar eficientemente el control aduanero según lo determina la legislación vigente; requiriéndose la adopción de mecanismos que posibiliten la articulación de las opciones de control y seguimiento previstas en los Acuerdos y Convenios Internacionales suscritos por la República de Bolivia con otros países de la región, tanto en materia de transporte internacional como en materia de asuntos aduaneros, posibilitando de esta manera el ingreso de recursos a las arcas del Tesoro General de la Nación por tributos aduaneros aplicables a la importación de mercancías, además de establecer paralelamente medidas de orden preventivo orientadas a combatir la internación ilegal de mercancías a territorio boliviano y aplicar las sanciones en contra de los infractores una vez identificadas las operaciones que presentan irregularidades.

---

<sup>3</sup> Fuente: Artículo 3 de la Ley N° 1990 de 28/07/1999, Ley General de Aduanas.

## **CAPÍTULO II:**

### **JUSTIFICACIÓN DEL TEMA**

#### **2.1. JUSTIFICACIÓN TEÓRICA**

Desde el punto de vista teórico, más concretamente desde el punto de vista normativo, las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías iniciadas en países limítrofes al nuestro y no concluidas en las aduanas de destino bolivianas, se han convertido en un tema de constante preocupación para las autoridades bolivianas, tomando en cuenta la existencia de casos irregulares que representan una considerable cantidad de mercancías no entregadas por los transportadores internacionales en las aduanas de destino declaradas en la documentación que ampara estos trámites, lo cual lógicamente se traduce en menores niveles de recaudación de tributos aduaneros por parte de las administraciones aduaneras habilitadas para tal efecto por la Aduana Nacional de Bolivia en representación del Estado boliviano.

En tal sentido, considerando su directa relación con las recaudaciones aduaneras que forman una parte importante de los ingresos destinados al Tesoro General de la Nación de la República de Bolivia, el estudio de los mecanismos supranacionales y nacionales contemplados en los acuerdos y convenios suscritos por nuestro país y en la legislación nacional vigente en materia aduanera, en particular el análisis de las causas y efectos de las operaciones irregulares de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías iniciadas en países limítrofes al nuestro y no concluidas en las aduanas de destino declaradas se encuentra plenamente justificado.

#### **2.2. JUSTIFICACIÓN PRÁCTICA**

Por otra parte, desde el punto de vista práctico, directamente relacionado al ámbito operativo aduanero, al constituir este un problema estructural dentro de la Aduana Nacional y existiendo aspectos sobre los cuales se puede profundizar y trabajar a efecto de mejorar los niveles de control de operaciones y operadores de comercio exterior vinculados al

transporte de mercancías de importación destinadas para el uso o consumo en territorio nacional, optimizando de esta manera los niveles de recaudación por la percepción de tributos aduaneros determinados por Ley para la importación de mercancías, mediante el presente trabajo se busca contribuir a disminuir el alto índice de mercancías internadas por vías y rutas no autorizadas eludiendo el control aduanero y el pago de tributos aduaneros a la importación, aspectos que, como se indicó anteriormente, repercuten de manera negativa en las recaudaciones aduaneras que dejan de ser percibidas por el Tesoro General de la Nación de la República de Bolivia.

Las estadísticas existentes en materia de transporte internacional de mercancías demuestran que un gran porcentaje de las mercancías sometidas al proceso de importación en las aduanas habilitadas en territorio boliviano ingresan a nuestro país transportadas en medios de transporte y unidades de carga habilitados para el transporte carretero, el cual se constituye en uno de los principales modos de transporte utilizados para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías destinadas a territorio nacional.

Sin embargo, existen casos de operaciones de tránsito aduanero de mercancías iniciadas en países limítrofes al nuestro que no son sometidas al control aduanero establecido por Ley, generando un considerable daño económico al Estado boliviano el cual no percibe la recaudación de tributos aduaneros exigibles a la importación de dichas mercancías. Sobre este particular, la legislación boliviana establece que comete contrabando el que procede a “introducir o extraer mercancías a territorio aduanero nacional en forma clandestina o por rutas u horarios no habilitados, eludiendo el control aduanero”, “realizar tráfico de mercancías sin la documentación legal o infringiendo los requisitos esenciales exigidos por normas aduaneras o por disposiciones especiales” o “el transportador, que descargue o entregue mercancías en lugares distintos a la aduana, sin autorización de la Administración Tributaria”.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Fuente: Artículo 181° (Contrabando) de la Ley 2492 de 02/08/2003, Código Tributario Boliviano.

## **CAPÍTULO III:**

### **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

#### **3.1. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

Los Acuerdos y Convenios Internacionales sobre transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, suscritos por nuestro país y ratificados por las instancias legales pertinentes, establecen la libre circulación de medios de transporte, unidades de carga y mercancías por los territorios de las partes, siendo que las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero no están sujetas al pago de tributos aduaneros en tanto dure la operación; vale decir desde su inicio en una aduana de partida de un país hasta su finalización en la aduana de destino de otro país, siendo que en esta última las mercancías serán nacionalizadas o sometidas a otro régimen aduanero de acuerdo a la legislación vigente en materia aduanera.

Para tal efecto, el transportador internacional autorizado para ejecutar estas operaciones debe cumplir con las formalidades establecidas en los acuerdos y convenios internacionales antes mencionados, cumpliendo de la misma manera con los requerimientos establecidos por la legislación nacional.

En el periodo de análisis existe una considerable cantidad de mercancías provenientes de países vecinos con los que la República de Bolivia mantiene una frontera común que ingresan ilegalmente a nuestro territorio vía contrabando utilizando vías no habilitadas, evadiendo el control aduanero y omitiendo el pago de tributos aduaneros exigibles a la importación de tales mercancías.

Esta situación representa un problema atribuible a la carencia de mecanismos adecuados para ejecutar un óptimo control de los transportadores internacionales carreteros en cuyos medios de transporte se realiza la ilegal internación de mercancías por las cuales el Estado boliviano deja de percibir los correspondientes tributos aduaneros, planteándose una



solución viable a través del intercambio oportuno de información con las aduanas de los países vecinos en atención a lo establecido en el Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur (ATIT) y las Decisiones sobre transporte internacional y tránsito aduanero vigentes en la Comunidad Andina, de los cuales nuestro país es Parte Signataria o País Miembro.

En este contexto, ante la problemática expuesta de manera resumida en los párrafos precedentes y considerada detalladamente más adelante, corresponde determinar si la solución a los problemas que se presentan en el transporte internacional de mercancías por carretera radica en la articulación de medidas que le permitan a la administración tributaria representada por la Aduana Nacional de Bolivia aplicar controles prácticos y efectivos orientados principalmente a precautelar el cumplimiento de la legislación vigente en materia aduanera por parte de los operadores de comercio exterior que intervienen en estas operaciones y disminuir de esta manera el ingreso ilegal de mercancías que evaden el control aduanero e incumplen el pago de tributos aduaneros establecidos conforme a Ley, aprovechando para tal efecto los mecanismos de carácter supranacional previstos en Acuerdos y Convenios internacionales sobre transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías suscritos por la República de Bolivia con países dentro la región.

## **3.2. OBJETIVOS**

### **3.2.1. OBJETIVO GENERAL**

El objetivo general es el de evaluar y demostrar la incidencia económica que tienen sobre las recaudaciones aduaneras aquellas operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías por vía carretera, iniciadas en aduanas de partida de países limítrofes al nuestro y no concluidas legalmente en las aduanas de destino declaradas, ingresando a territorio boliviano sin cumplir las formalidades previstas en las normas y procedimientos aprobados tanto en el ámbito internacional como en el ámbito nacional, articulando para tal efecto los mecanismos de intercambio de información y cooperación mutua entre aduanas que forman parte de los Acuerdos y Convenios Internacionales

suscritos por nuestro país en materia de transporte y aduana para establecer medidas de control orientadas a la solución del problema identificado.

### **3.2.2. OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

a) Analizar las causas y efectos de las operaciones irregulares de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías iniciadas en países limítrofes al nuestro y no concluidas en las aduanas de destino declaradas, considerando que el ilegal desarrollo de estas operaciones, además de vulnerar la normativa de carácter internacional y nacional vigente en nuestro país, representa para el Estado boliviano un considerable perjuicio económico, toda vez el mismo deja de percibir recursos correspondientes a tributos aduaneros exigibles a la legal importación de mercancías.

b) Cuantificar el volumen de tributos aduaneros que el Estado boliviano dejó de percibir durante el periodo de análisis establecido, en cuanto se refiere a tributos aduaneros no pagados por los importadores por operaciones irregulares de transporte de mercancías realizadas con destino a nuestro país; tributos aduaneros que como se mencionó anteriormente se encuentran constituidos por el GA (Gravamen Arancelario), IVA (Impuesto al Valor Agregado aplicable a las Importaciones), ICE (Impuesto al Consumo Específico aplicable a las Importaciones) e IEHD (Impuesto Específico a los Hidrocarburos y sus Derivados)

c) Proponer y/o establecer mecanismos de control más eficientes para disminuir la ilegal internación de mercancías vía contrabando, reforzando los controles que por Ley le corresponde ejecutar a la Aduana Nacional para la recaudación de tributos aduaneros de importación aplicables a las mercancías extranjeras que ingresan a territorio nacional, articulando las medidas de intercambio de información sobre tránsitos aduaneros previstas en los Acuerdos y Convenios Internacionales suscritos por nuestro país con países de la región y subregión andina, así como los Acuerdos Interinstitucionales suscritos por la Aduana Nacional de Bolivia con las aduanas de países limítrofes; contribuyendo de esta manera a mejorar el nivel de las recaudaciones aduaneras destinadas al Tesoro General de la Nación para el sostenimiento de las necesidades básicas del país.

## **CAPÍTULO IV:**

### **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **4.1. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN**

La metodología utilizada en la elaboración y desarrollo del presente trabajo, se encuentra enmarcada principalmente en los siguientes aspectos:

Recopilación de información cuantitativa y cualitativa de fuente, relativa a operaciones de tránsito aduanero de mercancías destinadas a territorio boliviano y recaudaciones aduaneras registradas durante el periodo de análisis, con base a la información obtenida de la Aduana Nacional de Bolivia como ente encargado de la generación de normas y procedimientos aduaneros y como responsable del registro y control de operaciones de comercio exterior.

Información Estadística obtenida de la Aduana Nacional de Bolivia y del Instituto Nacional de Estadística relativa al flujo global de importaciones registradas durante las gestiones objeto de análisis; así como publicaciones de distintos medios de comunicación escrita y datos contenidos en Internet.

En el presente trabajo se aplica en gran medida el método inductivo de investigación, por cuanto del análisis de lo particular se pasa a la generalización de las conclusiones y de los efectos que en materia de recaudaciones aduaneras representan las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías iniciadas en países limítrofes al nuestro y no concluidas en las aduanas de destino bolivianas declaradas en los documentos que amparan tales operaciones, incumpliendo la normativa y los procedimientos vigentes.

#### **4.2. FUENTES DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN**

Para la elaboración y desarrollo del presente trabajo, en cuanto se refiere a la recolección de información, se recurrió a las siguientes fuentes primarias y secundarias:

#### **4.2.1. FUENTES PRIMARIAS**

La Aduana Nacional de Bolivia, como ente generador de normas y procedimientos aduaneros, responsable del registro de operaciones y operadores de comercio exterior, se constituye en la fuente primaria para la recolección de información cuantitativa y cualitativa referida a operaciones de tránsito aduanero de mercancías, volumen de carga importada, recaudación aduanera por concepto de tributos aduaneros de importación, procesos judiciales iniciados por presuntos delitos de contrabando y datos estadísticos de programas de regularización.

Asimismo, se sustenta el trabajo con información estadística publicada oficialmente tanto por la Aduana Nacional de Bolivia como por el Instituto Nacional de Estadística con relación al flujo global de importaciones durante el periodo objeto de la investigación.

Cabe mencionar que el Viceministerio de Transportes como organismo nacional competente para la emisión de autorizaciones otorgadas a empresas y cooperativas de transporte internacional legalmente constituidas que se encargan de ejecutar las operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, también se constituye en una fuente primaria de información.

#### **4.2.2. FUENTES SECUNDARIAS**

Constituyen fuentes secundarias para la recolección de información:

- a) Los estudios y publicaciones realizados por entidades gubernamentales y privadas con relación a la internación ilegal de mercancías a Bolivia vía contrabando.
- b) Libros, textos de consulta, reportes, revistas especializadas, publicaciones de prensa y boletines emitidos con relación al tema de estudio.

- c) Datos estadísticos sobre operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, recaudación de tributos aduaneros a la importación correspondientes al periodo de análisis.

## **CAPÍTULO V:**

### **DIAGNÓSTICO**

Centrándonos en el problema que representa para el Estado boliviano dejar de percibir tributos aduaneros de importación por operaciones de tránsito aduanero irregularmente ejecutadas por transportadores internacionales autorizados, la propuesta contenida en el presente trabajo se encuentra principalmente orientada a la solución del problema identificado.

Para tal efecto, se estima recomendable la articulación de mecanismos previstos en acuerdos y convenios internacionales suscritos por la República de Bolivia que permitan la ejecución de medidas de control de operaciones de comercio exterior a ser ejecutadas por la Aduana Nacional de Bolivia con la finalidad de mejorar las recaudaciones aduaneras y prevenir la realización de actividades al margen de la Ley.

Toda vez que el control y fiscalización del ingreso de mercancías corresponde a una de las funciones principales de la Aduana Nacional de Bolivia y al haberse presentado durante estos últimos años una cantidad considerable de operaciones de tránsito aduanero que no fueron concluidas en territorio boliviano conforme a lo declarado en las aduanas de partida extranjeras, el tema de análisis reviste importancia por cuanto el Estado boliviano dejó de percibir tributos aduaneros de importación aplicables a dichas mercancías; situación que puede solucionarse mediante la aplicación de las medidas propuestas en el presente trabajo.

## **CAPÍTULO VI:**

### **PROPUESTA**

#### **6.1. MARCO CONCEPTUAL**

##### **6.1.1. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS**

Con base a definiciones contenidas en los acuerdos y convenios internacionales suscritos sobre la materia por la República de Bolivia, corresponde definir al transporte internacional de carga como “el porte de mercancías que, amparadas en una Carta de Porte Internacional por Carretera y un Manifiesto de Carga Internacional, realiza el transportista autorizado en vehículos habilitados y en unidades de carga, debidamente registrados, desde un lugar en el cual las toma o recibe bajo su responsabilidad hasta otro designado para su entrega, ubicados en diferentes Países Miembros”<sup>5</sup>; pudiendo entenderse también como “el realizado por empresas autorizadas en los términos del presente Acuerdo, para trasladar cargas, en forma regular u ocasional, entre dos o más países”<sup>6</sup>.

De lo anterior se puede afirmar que el transporte internacional de mercancías, como un elemento por demás importante dentro del comercio exterior, requiere minimamente para su autorización, desarrollo y control por lo menos la intervención de las autoridades competentes de transporte de dos países. Generalmente, para que las mercancías lleguen desde el país de procedencia al país de destino es necesario que las mismas sean transportadas por el territorio de varios países y bajo diferentes modalidades de transporte; operaciones que son desarrolladas gracias a la existencia de acuerdos y convenios internacionales tendientes principalmente a establecer normativa y documentos de carácter uniforme y de aceptación general, orientados a facilitar las actividades comerciales entre todos los países que conforman dichos acuerdos y convenios internacionales.

---

<sup>5</sup> Fuente: Decisión 399 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera de la Comunidad Andina.

<sup>6</sup> Fuente: Artículo 19º del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

### 6.1.2. TRÁNSITO ADUANERO DE MERCANCÍAS

Con referencia al tránsito aduanero de mercancías, por una parte éste puede ser definido como el “régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales”<sup>7</sup> o también definirse como “el régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen.”<sup>8</sup>

Por su parte en la legislación nacional, principalmente contenida en la Ley General de Aduanas, se define al Tránsito Aduanero Internacional como “el régimen aduanero que permite el transporte de mercancías bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino, en una misma operación en el curso de la cual se cruzan una o más fronteras internacionales”<sup>9</sup>. Consecuentemente, este régimen aduanero posibilita el traslado de las mercancías compradas en el territorio de un país al territorio de otro país en el que se encuentra domiciliado el importador, haciendo uso para tal efecto de los documentos aceptados internacionalmente como declaraciones de tránsito aduanero de mercancías a ser presentadas a la administración aduanera conjuntamente a la carga transportada, para que se aplique el correspondiente control por parte de las autoridades aduaneras los países por los que se desarrolla la operación.

Para una mejor explicación, en el Gráfico N° 1<sup>10</sup> se presenta de manera esquemática las etapas contempladas en el desarrollo de una operación de tránsito aduanero de mercancías de un país a otro conforme a lo explicado precedentemente.

---

<sup>7</sup> Fuente: Artículo 1 del Anexo I – Aspectos Aduaneros del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

<sup>8</sup> Fuente: Artículo 1 de la Decisión 617 Tránsito Aduanero Comunitario de la Comunidad Andina.

<sup>9</sup> Fuente: Artículo 102 de la Ley N° 1990 de 28/07/1999 – Ley General de Aduanas.

<sup>10</sup> Ver Gráfico N° 1. Tránsito Aduanero Internacional de Mercancías



En resumen, se puede definir a una operación de tránsito aduanero internacional como el transporte o traslado de mercancías ejecutado por un transportador autorizado, desde la jurisdicción de una aduana de partida ubicada en un país donde se inicia la operación hasta la jurisdicción de una aduana de destino ubicada en otro país donde concluye la misma, debiendo para tal efecto someterse al respectivo control aduanero establecido en normas internacionales y nacionales.

En este contexto, se entiende por *aduanas de partida* toda oficina aduanera en la que comienza una operación de tránsito aduanero y por *aduanas de destino* toda oficina aduanera en la que dicha operación de tránsito aduanero finaliza; en tanto que las *aduanas de paso de frontera* son todas aquellas oficinas aduaneras que, no siendo aduanas de partida ni de destino, intervienen en el control de las operaciones de tránsito aduanero internacional aplicando el conjunto de medidas y procedimientos establecidos para asegurar y garantizar el cumplimiento de las normas y disposiciones legales vigentes en materia de tránsito aduanero internacional de mercancías.

En todo este proceso corresponde resaltar la importancia del transportador internacional en su condición de operador de comercio exterior autorizado por los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana para realizar el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero, enfatizando que según lo establecido en la legislación nacional el transportador “es toda persona autorizada por la autoridad nacional competente responsable de la actividad del transporte internacional. Dicha autorización será otorgada para realizar las operaciones de transporte internacional de mercancías, utilizando medios de transporte de uso comercial, y deberá incorporarse al Régimen General establecido en las normas tributarias en vigencia. El transportador internacional se responsabiliza por la correcta ejecución de la operación de transporte, bajo el Régimen de Tránsito Aduanero Internacional, dentro de las normas de la presente Ley y en los términos establecidos en los Convenios o Acuerdos Internacionales suscritos o que suscriba Bolivia y que estén debidamente ratificados por el Congreso Nacional” (referencia Artículo 53 de la Ley N° 1990 de 28/07/1999, Ley General de Aduanas)

### **6.1.3. DOCUMENTOS GENERALMENTE UTILIZADOS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL Y TRÁNSITO ADUANERO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA.**

#### **a) AUTORIZACIONES Y REQUISITOS.**

Las operaciones de transporte internacional de mercancías realizadas por carretera, necesariamente deben ser ejecutadas por empresas o cooperativas de transporte autorizadas por los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana de los países entre los que se vayan a realizar dichas operaciones, para lo cual los transportadores internacionales deben cumplir con los requisitos y formalidades específicamente establecidos en los diferentes acuerdos y convenios internacionales suscritos por nuestro país con otros países de la región y de la subregión.

Estas autorizaciones son otorgadas a los transportadores por los organismos competentes en materia de transporte internacional de carga en sus respectivos países de origen, bajo términos homologados y aceptados por los demás países merced a acuerdos y convenios internacionales; requiriéndose el registro de los transportadores y de sus medios de transporte ante la autoridad competente de aduanas. Corresponde indicar que en nuestro país la autoridad nacional competente de transportes está constituida por el Viceministerio de Transportes (dependiente del Ministerio de Servicios y Obras Públicas); en tanto que la autoridad nacional competente de aduanas está representada por la Aduana Nacional de Bolivia (dependiente del Ministerio de Hacienda)

#### **b) DOCUMENTOS DE TRANSPORTE.**

Con relación a los documentos de transporte requeridos para la ejecución del transporte internacional de mercancías, cabe acotar que, dependiendo del modo de transporte a ser utilizado para el traslado de las mismas de un país a otro, el transportador autorizado y el remitente o destinatario de las mercancías necesariamente deben suscribir un documento de

transporte (o en su caso un contrato de transporte) en el que se establezcan las condiciones en las que se ejecutará la operación de transporte.

En este sentido, los documentos de transporte (o en su caso los contratos de transporte) corresponden a documentos cuya suscripción por parte del remitente o del destinatario de las mercancías y el transportista autorizado que realiza la operación de tránsito aduanero acredita que este último ha tomado a su cargo las mercancías, comprometiéndose a su traslado y entrega en el lugar convenido conforme a las condiciones establecidas en el documento suscrito para el efecto.

Complementando lo anterior, se puede manifestar que los documentos de transporte constituyen elementos de índole jurídico que regulan las operaciones de transporte internacional de mercancías, toda vez que establecen las formalidades contractuales de cumplimiento mutuo; derechos, obligaciones y responsabilidades de los transportadores internacionales que ejecutan la operación y de las personas naturales o jurídicas que los contratan en su calidad de remitentes o destinatarios de las mercancías objeto de transporte; lugar de recepción y lugar de entrega de las mercancías; condiciones en las que el transportador autorizado recibe las mercancías; así como las rutas y plazos fijados para su entrega en el lugar establecido, por mencionar los aspectos más importantes.

#### **c) MANIFIESTOS DE CARGA Y DECLARACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO.**

En primera instancia, se puede definir al manifiesto de carga como un documento sujeto a control aduanero, utilizado para la ejecución de operaciones de transporte internacional de mercancías entre dos o más países. Este documento es emitido en los formatos aprobados para el efecto y suscrito por el transportador internacional que se responsabiliza por la custodia de las mercancías desde que estas son embarcadas en un medio de transporte que

opera bajo su responsabilidad hasta que son entregadas en el lugar establecido para su descarga y posterior entrega al destinatario<sup>11</sup>.

El manifiesto de carga es elaborado por el transportador autorizado considerando los aspectos acordados ya sea con el remitente o con el destinatario al momento de suscribir el documento de transporte o el contrato de transporte. Al respecto, cabe indicar que, además de los espacios a ser llenados por el transportador autorizado, los manifiestos de carga incluyen espacios destinados a registrar las actuaciones de las autoridades aduaneras que intervienen en el control de las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías.

Con relación a la declaración de tránsito aduanero, corresponde indicar que cuando las mercancías transportadas internacionalmente se encuentran sujetas al régimen de tránsito aduanero, además del documento de transporte y del manifiesto de carga antes mencionados, el transportador autorizado debe emitir y suscribir la correspondiente declaración de tránsito aduanero como un documento al amparo del cual se realizará el transporte de las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino ubicadas en diferentes países.

Es importante precisar que los datos de las mercancías declaradas en el manifiesto de carga utilizado para el transporte internacional y en la declaración utilizada para el régimen de tránsito aduanero (como ser cantidad y tipo de bultos, peso bruto, valor, marcas y números en los bultos, descripción comercial, por mencionar los datos más importantes) contribuyen al control por parte de las autoridades aduaneras de los países entre los cuales se efectúa la operación. Además, estos documentos incluyen también datos de los transportadores internacionales, medios de transporte y de las unidades de carga en los que se transportan las mercancías (como ser: número de NIT, número de placa, / matrícula / patente, año de fabricación, etc), lo cual permite que la Aduana Nacional aplique el control aduanero de empresas de transporte, medios de transporte y unidades de carga.

---

<sup>11</sup> Ver Cuadro N° 1. Documentos requeridos para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías por carretera.

En los Anexos VI y VII se presenta el detalle de los documentos de embarque, manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero utilizados para operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías por carretera, así como las normas supranacionales que respaldan la utilización de estos documentos en los países que forman parte de los acuerdos y convenios internacionales existentes en la región<sup>12</sup>.

## **6.2. MARCO LEGAL**

### **6.2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL.**

#### **a) ACUERDO PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE LOS PAÍSES SIGNATARIOS DEL CONO SUR – ATIT**

El Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur, más conocido como ATIT<sup>13</sup>, ratificado por el Honorable Congreso mediante Ley N° 1158 de 30 de mayo de 1990, establece la normativa aplicable al transporte internacional terrestre (carretero y ferroviario) realizado entre los Países que forman parte del Acuerdo suscrito en Santiago de Chile en septiembre de 1989 (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay), reconociendo al transporte internacional terrestre como un servicio de interés público fundamental para la integración del Cono Sur, considerando las características geográficas y económicas de cada uno de los países de la región.

Según lo dispuesto en este Acuerdo y sus Anexos, el transporte internacional de mercancías debe ser necesariamente realizado por empresas de transporte legalmente constituidas en uno de los países signatarios, asegurando el tratamiento equivalente para las empresas de transporte habilitadas para operaciones de transporte internacional de mercancías.

---

<sup>12</sup> Ver Anexo VI. Formatos de los documentos de transporte utilizados para el tránsito aduanero de mercancías por carretera.

Ver Anexo VII. Formatos de los manifiestos de carga y declaraciones de tránsito aduanero utilizados para el tránsito aduanero de mercancías por carretera

<sup>13</sup> Ver Anexo II. Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

En materia aduanera, este Acuerdo establece la vigencia de su Anexo I - “Aspectos Aduaneros” en el que se detalla la normativa aplicable al transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero internacional, contemplando normativa relacionada al ámbito de aplicación, la utilización de la declaración de tránsito aduanero requerida para la operación, formalidades a cumplirse en aduanas de partida, en aduanas de paso de frontera y en aduanas de destino, inscripción de las empresas o cooperativas de transporte ante la Aduana, utilización de precintos aduaneros y asistencia mutua administrativa, por mencionar los principales aspectos contenidos en dicho Anexo.

De manera puntual, en cuanto a *asistencia mutua administrativa* se refiere, el Anexo I de Aspectos Aduaneros del ATIT considera que a petición escrita de las autoridades aduaneras de un país que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de infracción a las disposiciones del Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su territorio y que se presuman falsas.<sup>14</sup>

Complementariamente, este Anexo determina que se procurará utilizar la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de las Partes entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, con la finalidad de lograr un mejor aprovechamiento de los avances y recursos tecnológicos, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los Países signatarios del Acuerdo.<sup>15</sup>

Por otra parte, el Acuerdo 1.97 aprobado en la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, llevada a cabo en la ciudad de Lima el año 1991, dispone la vigencia del formulario Manifiesto Internacional de Carga /

---

<sup>14</sup> Fuente: Artículo 22, Capítulo XII Asistencia Mutua Administrativa del Anexo I – Aspectos Aduaneros del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

<sup>15</sup> Fuente: Artículo 30, Capítulo XIV Disposiciones finales del Anexo I – Aspectos Aduaneros del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT

Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías que se realicen por modo carretero entre Países que conforman el Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

El Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero, más conocido por las siglas MIC/DTA, es un formulario bilingüe (español – portugués) que contempla información relativa al manifiesto de carga – MIC (requerido para las operaciones de transporte internacional de mercancías) e información relativa a la declaración de tránsito aduanero – DTA (requerida para el transporte de mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero). Contiene información del transportador internacional autorizado; del remitente, destinatario y consignatario de las mercancías; del lugar de embarque o procedencia y del lugar de entrega de las mercancías; datos de las mercancías transportadas (valor, flete, seguros, tipo y cantidad de bultos, peso bruto, marcas y números de los bultos, descripción de las mercancías, entre los datos más importantes) y de los documentos anexos que respaldan la operación (carta de porte, factura comercial, etc); datos de los medios de transporte o unidades de transporte utilizados para el transporte de las mercancías, así como los números de los precintos aduaneros colocados.

## **b) DECISIONES DE LA COMUNIDAD ANDINA**

La Decisión 399 de la Comunidad Andina<sup>16</sup> establece los requisitos y formalidades que se deben cumplir para el transporte internacional de mercancías por carretera entre los territorios de los Países Miembros de la Comunidad Andina (actualmente Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú), considerando los principios fundamentales de libertad de operación, acceso al mercado, trato nacional, transparencia, no discriminación, igualdad de tratamiento legal, libre competencia y nación más favorecida, con el compromiso de los Países Miembros de homologar autorizaciones y documentos de transporte, eliminando

---

<sup>16</sup> Ver Anexo III. Decisión 399 de la Comunidad Andina – Transporte Internacional de Mercancías por Carretera.

toda medida restrictiva que afecte o pueda afectar las operaciones del transporte internacional.

Las disposiciones de la Decisión 399 y sus normas complementarias, contenidas en la **Resolución 300** (Reglamento de la Decisión 399) y **Resolución 721** (modificaciones a la Resolución 300), rigen para el transporte internacional de mercancías por carretera, realizado entre Países Miembros o en tránsito por el territorio de éstos.

Conforme a lo establecido por la Decisión 399, el transporte internacional de mercancías debe necesariamente realizarse en vehículos habilitados y en unidades de carga registrados ante los organismos nacionales competentes de transporte y de aduana de los Países Miembros, debiendo utilizarse para el efecto rutas y cruces de frontera habilitados en cada uno de los países por los que se lleve a cabo la operación; además de presentar ante la Aduana la siguiente documentación: la Carta de Porte Internacional Por Carretera (CPIC), el Manifiesto de Carga Internacional (MCI) y la correspondiente Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) como documentos reconocidos para estas operaciones en la Comunidad Andina.

Acerca de la Decisión 617 de la Comunidad Andina<sup>17</sup> que regula las operaciones sujetas al Régimen de Tránsito Aduanero Comunitario, corresponde mencionar que los Países Miembros de la Comunidad Andina acordaron la adopción de una norma sobre tránsito aduanero con la finalidad de consolidar la libre circulación de mercancías en el territorio aduanero comunitario, destacando la importancia que representa establecer una intercomunicación permanente entre los Países Miembros a fin de precautelar que la circulación de las mercancías comunitarias desde origen a destino se realice sin que las mismas sean sometidas a operaciones de transbordo, revisión física de las mercancías, o trámites aduaneros innecesarios en aduanas de frontera, puertos o aeropuertos.

Además, con la finalidad de que la normativa prevista para el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario sea aplicada de manera uniforme en el territorio de los Países

---

<sup>17</sup> Ver Anexo IV. Decisión 617 de la Comunidad Andina – Tránsito Aduanero Comunitario.



Miembros, se estableció la urgente necesidad de introducir nuevas definiciones y mecanismos de carácter comunitario que marcan una notoria diferencia con relación a la normativa prevista en la Decisión 477 – Tránsito Aduanero Internacional (sustituida por la Decisión 617 – Tránsito Aduanero Comunitario) y unificar en un solo instrumento jurídico las normas sobre tránsito aduanero comunitario dispersas en Decisiones y Resoluciones de la Comunidad Andina.

Los aspectos relativos a cooperación entre aduanas de los Países Miembros de la Comunidad Andina se encuentran contemplados en el Capítulo XI Cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del Tránsito Aduanero Comunitario de la Decisión 617, considerando: designación de un Coordinador Nacional para velar por el cumplimiento de la Decisión, atender y resolver consultas, quejas y otras situaciones derivadas de la aplicación de la misma; comunicación mutua entre aduanas de información relativa a tránsitos aduaneros que hayan autorizado, así como comunicaciones de oficio de inexactitudes en declaraciones de tránsito aduanero o irregularidades verificadas; atención oportuna de requerimientos de información realizados por las aduanas de otros países y designación de aduanas habilitadas para el tránsito aduanero.

#### **6.2.2. ACUERDOS INTERINSTITUCIONALES.**

En el marco de lo establecido en los acuerdos y convenios internacionales de los cuales la República de Bolivia forma parte, la Aduana Nacional de Bolivia ha suscrito acuerdos de carácter interinstitucional con algunas de las aduanas de los países que conforman estos foros internacionales, de los cuales en el presente trabajo se han considerado los siguientes:

- Acuerdo sobre Controles Integrados de Frontera entre la República Argentina y la República de Bolivia, suscrito en Buenos Aires el 16 de febrero de 1998 y ratificado por el Honorable Congreso Nacional mediante Ley N° 1882 de 25 de junio de 1998.
- Memorando de entendimiento entre la Aduana Nacional de Bolivia y la Receita Federal Do Brasil, firmado en Santa Cruz de la Sierra el 25 de abril de 2002.

- Convenio entre la República de Chile y la República de Bolivia sobre Controles Integrados de Frontera, suscrito en Santiago de Chile en fecha 16 de febrero de 2004 y ratificado por el Honorable Congreso Nacional mediante Ley N° 3453 de 27 de julio de 2006.
- Acuerdo de Cooperación e Intercambio de Información en Materia Aduanera entre la República de Bolivia y la República de Chile de 17 de febrero de 2004 (Décimo Cuarto Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica N° 22 suscrito entre las Repúblicas de Bolivia y Chile)
- Acuerdo de Cooperación entre la Dirección General de Aduanas del Paraguay y la Aduana Nacional de Bolivia, suscrito en La Paz el 30 de julio de 1996;
- Acuerdo interinstitucional de cooperación e intercambio de información entre la Dirección General de Aduanas del Paraguay y la Aduana Nacional de Bolivia, suscrito en Asunción el 11 de marzo de 2002;
- Acuerdo Interinstitucional de Asistencia y Cooperación Mutua en Asuntos Aduaneros entre la Dirección General de Aduanas del Paraguay y la Aduana Nacional de Bolivia, suscrito en La Paz el 21 de abril de 2005.
- Acuerdo entre la Superintendencia Nacional de Administración Tributaria de Perú y la Aduana Nacional de Bolivia relativo a la Asistencia y Cooperación Mutua en Asuntos Aduaneros, suscrito en Desaguadero el 13 de agosto de 2003.
- Reunión de Trabajo sobre Seguimiento del Acuerdo de Asistencia y Cooperación Mutua suscrito entre las Aduanas de Bolivia y Perú, celebrada en el Callao el 12 de diciembre de 2003.

### **6.2.3. NORMATIVA NACIONAL**

#### **a) LEY GENERAL DE ADUANAS Y SU REGLAMENTO**

La Ley General de Aduanas, aprobada mediante Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999, establece los siguientes aspectos de orden normativo con relación al tema:

- Los aspectos relativos al transporte internacional se encuentran contemplados en los Artículos 53 al 73 de la Ley General de Aduanas, en los cuales se define al transportador internacional como responsable de la actividad del transporte internacional previa obtención de las autorizaciones establecidas en los términos de la Ley y de los Acuerdos y Convenios Internacionales ratificados por el Congreso Nacional; estableciendo además las formalidades relativas a la utilización de vías y rutas autorizadas sujetas a control aduanero, condiciones en las que deben ser entregadas las mercancías ante la administración aduanera, así como lo inherente al ingreso y salida de medios de transporte de uso comercial utilizados en operaciones sujetas a tránsito aduanero.
- En cuanto se refiere a tránsito aduanero, los aspectos inherentes a este régimen se encuentran contenidos en los Artículos 102 a 112 de la Ley General de Aduanas, definiéndose al tránsito aduanero e incluyéndose disposiciones aplicables a las operaciones que se desarrollan al amparo de este régimen aduanero, principalmente relacionadas a temas como ser: la libre circulación de las mercancías mientras se encuentren en tránsito aduanero, asignación de rutas y plazos por parte de la aduana, responsabilidad del transportador internacional de entregar las mercancías, casos en los que corresponde la verificación física de las mercancías en tránsito aduanero, utilización de una declaración de tránsito aduanero y aspectos relativos al transbordo de las mercancías, operación que consiste en trasladar las mercancías de un medio de transporte a otro bajo control aduanero.
- Asimismo, corresponde mencionar lo previsto por el Artículo 254 de la Ley General de Aduanas, el cual establece las condiciones en las que serán utilizados los sistemas

informáticos de la Aduana Nacional para el procesamiento de los distintos regímenes y operaciones aduaneros; sistemas informáticos que deben constituirse en herramientas orientadas a brindar información para realizar el control aduanero que por Ley le corresponde ejecutar a la Aduana Nacional.

Por su parte, el Reglamento a la Ley General de Aduanas, aprobado mediante Decreto Supremo N° 25870 de 11 de agosto de 2000, complementa las disposiciones de la Ley General de Aduanas, correspondiendo tomar en cuenta los siguientes aspectos relacionados al tema de análisis:

- Todos los aspectos inherentes al transporte internacional se encuentran previstos en los Artículos 70 al 98 del Reglamento a la Ley General de Aduanas, precisándose con detalle los requisitos que deben cumplir las empresas de transporte para su registro ante la Aduana Nacional; los documentos aceptados para las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías; la obligación del transportador internacional de presentar la documentación y las mercancías en las aduanas de partida, de paso de frontera y de destino; la obligación de utilizar rutas y plazos establecidos por la Aduana Nacional; así como la aplicación del procedimiento general para la entrega de documentación y mercancías ante la administración aduanera y la correspondiente recepción de las mercancías en un depósito autorizado en el cual permanecerán hasta que sean sometidas a otro régimen aduanero, principalmente al régimen de importación a consumo.
- Acerca del régimen de tránsito aduanero, los Artículos 144 al 152 del Reglamento a la Ley General de Aduanas establecen de manera más puntual las modalidades de tránsito aduanero existentes; refuerzan lo inherente a la utilización de rutas y vías autorizadas para operaciones de tránsito aduanero; determinan cuando se da por concluida una operación sujeta a este régimen aduanero y brindan mayores detalles acerca de las operaciones de transbordo de mercancías de un medio de transporte a otro, reiterándose que esta operación debe realizarse bajo control aduanero.

## **b) CÓDIGO TRIBUTARIO BOLIVIANO**

El Código Tributario Boliviano, aprobado por Ley N° 2492 de 02 de agosto de 2000, que deroga varias de las disposiciones contenidas en la Ley General de Aduanas, en su Artículo 181 establece todas las conductas que se consideran como delito de contrabando entre las cuales podemos verificar la existencia de varias relacionadas al régimen de tránsito aduanero, como la relativa a “introducir o extraer mercancías de territorio aduanero nacional en forma clandestina o por rutas u horarios no habilitados, eludiendo el control aduanero”; “realizar tráfico de mercancías sin la documentación legal o infringiendo los requisitos esenciales exigidos por normas aduaneras o por disposiciones especiales”; o “el transportador que descargue o entregue mercancías en lugares distintos a la aduana, sin autorización previa de la Administración Tributaria”<sup>18</sup>.

## **c) PROCEDIMIENTOS ADUANEROS**

Respecto a los procedimientos aduaneros aprobados por la Aduana Nacional para el registro y autorización de las operaciones de transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías, se pueden mencionar los siguientes:

- Procedimiento para la Gestión de Manifiestos, aprobado por Resolución de Directorio RD 01-041-01 de 14 de noviembre de 2001, entre cuyos objetivos se pueden mencionar el de establecer las formalidades que deben cumplirse para recibir, procesar y registrar el manifiesto internacional de carga en aduanas de ingreso; posibilitando de esta manera tener un registro informático de los datos de la carga que ingresa a territorio nacional para luego someterse a un régimen aduanero específico (tránsito aduanero, importación a consumo o depósito de aduana) y, consiguientemente, generar información exacta y oportuna respecto al ingreso de mercancías y de medios y unidades de transporte a territorio nacional.

---

<sup>18</sup> Fuente: Incisos a), b) y d) del Artículo 181 de la Ley N° 2492 de 02/08/2003, Código Tributario Boliviano

- Procedimiento para el Régimen de Tránsito Aduanero, aprobado por Resolución de Directorio RD 01-025-02 de 22 de agosto de 2002, cuyo objetivo es el de establecer los mecanismos y formalidades que deben cumplir los operadores de comercio exterior que ejecutan operaciones sujetas al régimen de tránsito aduanero, tanto en aduanas de partida, aduanas de paso de frontera, como en aduanas de destino. Este procedimiento aduanero es explicado de manera detallada más adelante en el numeral 6.3.2. Sistema Aplicado por la Aduana Nacional para el Registro y Control de las Operaciones de Tránsito Aduanero de Mercancías.
- Procedimiento para la Evaluación de Exportaciones y Tránsitos Originados en Aduanas Extranjeras No Sometidos a Control Aduanero Boliviano, aprobado por Resolución de Directorio RD 01-014-04 de 12 de mayo de 2004, que establece el procedimiento aplicable para la recepción, evaluación y custodia de documentos aduaneros presentados como descargos por operaciones de tránsito aduanero observadas por no presentarse a control aduanero en administraciones aduaneras de frontera bolivianas luego de haber cumplido con las formalidades aduaneras en los países limítrofes.
- Procedimiento para el Control de Tránsitos Aduaneros No Arribados, aprobado por Resolución de Directorio RD 01-034-04 de 29 de octubre de 2004, determina la aplicación de un mecanismo de orden administrativo operativo de control diario de las operaciones de tránsito aduanero realizadas vía carretera iniciadas en aduanas de partida y no arribadas a las aduanas de destino declaradas (Tránsitos no arribados), considerando la información registrada a través de los sistemas informáticos de la Aduana Nacional.

### **6.3. MARCO TEÓRICO**

#### **6.3.1. LA ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA**

De acuerdo a lo establecido por la Ley General de Aduanas, “La Aduana Nacional de Bolivia es la institución encargada de vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las

fronteras, puertos y aeropuertos del país, intervenir en el tráfico internacional de mercancías para los efectos de la recaudación de los tributos que gravan las mismas y de generar las estadísticas de este movimiento, sin perjuicio de otras atribuciones o funciones que le fijen las leyes”<sup>19</sup>.

Su visión es la de constituirse en un sistema aduanero moderno, efectivo y transparente que ejecute eficientemente las políticas nacionales de comercio exterior permitiendo a la República de Bolivia insertarse en el mercado global y generar importantes recursos que contribuyan al desarrollo del país.

Su misión principal es la de controlar, recaudar, fiscalizar y facilitar el tráfico internacional de mercancías con el fin de recaudar correcta y oportunamente los tributos aduaneros que los gravan, asegurando la debida aplicación de la legislación relativa a los regímenes aduaneros bajo los principios de buena fe, transparencia y legalidad, previniendo y reprimiendo los ilícitos aduaneros en observancia a la normativa vigente sobre la materia.

Es importante hacer notar que en el contexto actual del comercio exterior, la Aduana Nacional no solo tiene la función de recaudar los tributos aduaneros establecidos por Leyes de la República; sino también tiene la función de brindar un eficiente servicio a sus usuarios mediante la agilización y facilitación de las operaciones de comercio exterior.

Con la promulgación de la Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999 se inicia un proceso de institucionalización de la Aduana Nacional, estableciéndose que la primera autoridad de la institución es el Directorio compuesto por cinco miembros (un Presidente Ejecutivo y cuatro Directores) elegidos por una votación de dos tercios del Congreso Nacional, siendo la primera autoridad ejecutiva elegida por el Presidente de la República de una terna presentada por el Congreso Nacional. El Directorio es la instancia llamada a definir políticas, normas internas y de aplicación general, así como estrategias administrativas, operativas y financieras. El Presidente Ejecutivo, máxima autoridad ejecutiva de la institución, tiene el mandato de organizar, dirigir y supervisar las funciones y actividades

---

<sup>19</sup> Fuente: Artículo 3 de la Ley N° 1990 de 28/07/1999, Ley General de Aduanas

establecidas por Ley para la institución.

En cuanto a la estructura organizacional de la Aduana Nacional de Bolivia, corresponde mencionar que como resultado de la aplicación de la Ley N° 1990 de 28 de julio de 1999 y de la reforma aduanera, se estableció una nueva estructura mucho más funcional y descentralizada que la anterior, gracias a la creación de una Gerencia General, cinco Gerencias Nacionales (Gerencia Nacional de Normas, Gerencia Nacional Jurídica, Gerencia Nacional de Fiscalización, Gerencia Nacional de Sistemas y Gerencia Nacional de Administración y Finanzas) y cinco Gerencias Regionales (establecidas en La Paz, Cochabamba, Santa Cruz, Oruro y Tarija) dependientes de un nivel ejecutivo central; Gerencias Regionales de las cuales a su vez dependen todas las administraciones aduaneras creadas y habilitadas para ejercer operativamente el control aduanero.

Con la creación de las Gerencias Nacionales y Gerencias Regionales se logró desconcentrar la toma de decisiones facilitando y efectivizando las acciones operativas y administrativas de la institución, permitiendo de esta manera un mayor y mejor control de los ilícitos aduaneros. Considerando lo anterior, cabe indicar que las Gerencias Nacionales son las encargadas de establecer los lineamientos generales de acción en cada área; en tanto que las Gerencias Regionales, a través de sus administraciones aduaneras, son las instancias llamadas a controlar operativamente el tráfico internacional de mercancías en sus respectivas jurisdicciones, debiendo para tal efecto aplicar la normativa y procedimientos operativos vigentes en materia aduanera.

Para mayor información de lo anteriormente expuesto, en Anexo V de este documento se presenta la Estructura Organizacional de la Aduana Nacional de Bolivia<sup>20</sup>, distinguiéndose tanto el nivel central como el nivel operativo de la institución.

---

<sup>20</sup> Ver Anexo V. Estructura Organizacional de la Aduana Nacional de Bolivia.



### **6.3.2. SISTEMA APLICADO POR LA ADUANA NACIONAL PARA EL REGISTRO Y CONTROL DE LAS OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO DE MERCANCÍAS**

Como se ha manifestado anteriormente, el traslado de las mercancías provenientes de países limítrofes al nuestro para su legal importación en territorio nacional es encomendado, ya sea por vendedores o compradores de las mercancías, a los operadores de comercio exterior constituidos por los transportadores internacionales autorizados que operan según lo establecido en los acuerdos y convenios internacionales suscritos sobre la materia. Estos transportadores internacionales efectúan el transporte de las mercancías bajo el régimen de tránsito aduanero, al amparo de documentos aduaneros aprobados para el efecto, tales como la Carta de Porte (CRT) y el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA), vigentes en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur – ATIT, o la Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC), el Manifiesto de Carga Internacional (MCI) y la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI) vigentes en los Países Miembros de la Comunidad Andina.

La correcta aplicación del régimen de tránsito aduanero implica que la operación de transporte de mercancías iniciada en una aduana de partida ubicada en un país limítrofe, sea sometida a control en las aduanas de paso de frontera y arribe a la aduana de destino declarada en la documentación que respalda el trámite, aduana de destino en la que el importador cumplirá con las formalidades del despacho aduanero de importación para la nacionalización de las mercancías y la cancelación de los correspondientes tributos aduaneros conforme a los procedimientos aprobados para tal efecto.

Conforme a lo anterior, cabe aclarar que actualmente las operaciones de tránsito aduanero iniciadas en aduanas extranjeras solamente son de conocimiento de la Aduana Nacional de Bolivia una vez que se presentan en una aduana de frontera y el transportador internacional inicia el trámite ante la correspondiente administración aduanera, procediendo a ingresar a territorio aduanero nacional hasta la aduana de destino declarada una vez cumplidas las

formalidades establecidas en la legislación y normativa vigentes; estableciéndose que el control y registro de los medios y unidades de transporte se realice bajo responsabilidad de las administraciones aduaneras de frontera, habilitadas por la aduana boliviana como vías de ingreso autorizadas.

Sobre el particular, debe destacarse que conforme a lo establecido en la Ley General de Aduanas “el ingreso y salida de los medios de transporte habilitados y unidades de transporte de mercancías de uso comercial, por el territorio aduanero nacional, debe efectuarse por las rutas y vías aduaneras expresamente autorizadas por la Aduana Nacional”<sup>21</sup>, lo cual implica que constituye obligación de los transportadores internacionales efectuar su ingreso a territorio nacional cumpliendo las formalidades aduaneras previstas por Ley, utilizando una de las administraciones aduaneras de frontera habilitadas como vías de ingreso autorizadas. Las administraciones aduaneras de frontera habilitadas por la Aduana Nacional para el control de ingreso y salida de mercancías de nuestro territorio, se presentan en el Cuadro N° 2 de este documento.<sup>22</sup>

En el caso puntual de nuestro país, gran porcentaje de los tránsitos aduaneros de mercancías de importación tienen como destino una de las administraciones aduaneras ubicadas al interior de nuestro territorio, en las cuales puede efectuarse la nacionalización de las mercancías aplicando para tal efecto el procedimiento de importación vigente.

Asimismo, las zonas francas comerciales e industriales establecidas en nuestro territorio se constituyen también en aduanas de destino de mercancías internadas bajo régimen de tránsito aduanero; en este caso, las mercancías que se destinan e ingresan a zonas francas generalmente son nacionalizadas en dichas zonas francas en forma posterior a la conclusión de las operaciones de tránsito aduanero.

---

<sup>21</sup> Fuente: Artículo 68 de la Ley N° 1990 de 28/07/1999, Ley General de Aduanas.

<sup>22</sup> Ver Cuadro N° 2. Administraciones aduaneras de frontera habilitadas por la Aduana Nacional.

Las administraciones aduaneras habilitadas por la Aduana Nacional como aduanas de destino se presentan en el Cuadro N° 3 de este documento.<sup>23</sup>

En el periodo objeto de análisis del presente trabajo se considera el flujo operativo aplicable para el registro de operaciones de tránsito aduanero de mercancías provenientes de países limítrofes al nuestro, como son las Repúblicas de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay o Perú. Para efectos de control de la aduana boliviana el registro de las operaciones se realiza en una Agencia de la Aduana Nacional en el exterior, como es el caso de las Agencias de Arica y Matarani, o en una aduana de frontera de ingreso a territorio nacional, en el caso particular de análisis nos referimos a una de las administraciones aduaneras de frontera terrestre habilitadas en territorio boliviano descritas en el Cuadro N° 2 del presente trabajo.

Cabe indicar que para realizar operaciones de tránsito aduanero de mercancías los transportadores internacionales autorizados deben contar con acceso al sistema informático de la Aduana Nacional (Sistema Informático SIDUNEA)

Una vez que el transportador internacional cuenta con el acceso antes mencionado, con base a la documentación aprobada y vigente para realizar operaciones de tránsito aduanero internacional, procede a ingresar la información en los módulos del sistema informático de la Aduana Nacional (SIDUNEA), mediante el cual se realizan una serie de verificaciones a efecto de establecer que los datos hayan sido debidamente declarados, para finalmente ser almacenados y estar a disposición de las administraciones aduaneras que efectuarán las verificaciones pertinentes en aplicación de la normativa vigente.

En este sentido, los documentos que el transportador internacional debe presentar ante la administración aduanera en una operación de tránsito aduanero de mercancías por carretera son los siguientes:

- La Declaración de Tránsito Aduanero en los ejemplares requeridos para la operación, pudiendo tratarse del MIC/DTA aprobado en el marco del Acuerdo Parcial sobre

---

<sup>23</sup> Ver Cuadro N° 3. Administraciones Aduaneras Interiores y de Zona Franca Habilitadas por la Aduana Nacional como Aduanas de Destino

Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT o la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI de la Comunidad Andina, según corresponda.

- Una copia del documento de embarque (Carta de Porte – CRT aprobada en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT o la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC vigente en el ámbito de los Países Miembros de la Comunidad Andina)
- Autorizaciones previas, cuando corresponda a mercancías cuyo transporte e internación requieren la presentación de estos documentos.
- Un ejemplar impreso de la Declaración de Tránsito Aduanero almacenada por el transportador en el sistema informático (SIDUNEA)
- Tarjeta chip del medio de transporte, para transporte carretero.

Realizado lo anterior, un funcionario de aduana verifica que la documentación presentada esté correctamente llenada; que los datos de la documentación soporte coincidan con los datos consignados en la Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA o DTAI, según corresponda) y que la misma esté debidamente numerada, firmada y sellada por la aduana extranjera del país limítrofe donde se generó el tránsito aduanero; verificando también la validez y vigencia de la documentación soporte presentada.

Con referencia a la utilización de los sistemas informáticos de la Aduana Nacional, el funcionario de aduana realiza las verificaciones en la tarjeta chip del transportador internacional (a efecto de establecer que el mismo no registre un tránsito aduanero iniciado anteriormente y no concluido en la aduana de destino) y en la información almacenada en el sistema informático. Realizadas las verificaciones, mediante el sistema informático se asigna la ruta y el plazo para la finalización del tránsito aduanero en la aduana de destino, generando un número de registro que es anotado en la Declaración de Tránsito Aduanero

(MIC/DTA o DTAI, según corresponda). El número de registro antes mencionado se encuentra compuesto de la siguiente manera:

**AAA D CCCCCCCC DD/MM/GGGG**

Donde:

AAA: Código de la administración aduanera donde se registra el inicio del tránsito aduanero

D: Carácter alfabético fijo que identifica el registro del inicio de un tránsito aduanero

CCCCCCCC: Número correlativo por aduana

DD/MM/GGGG: Fecha (día/mes/año)

Finalmente, mediante el sistema informático se registra la información de la operación de tránsito aduanero en la tarjeta chip del transportador internacional, reteniendo los ejemplares correspondientes al archivo de la administración aduanera y entregando la documentación pertinente al transportador internacional, el mismo que debe arribar a la aduana de destino por las rutas autorizadas y dentro el plazo otorgado.

Una vez que el medio de transporte y las mercancías por este transportadas arriban a la aduana de destino, el transportador internacional presenta ante la administración aduanera la siguiente documentación, debidamente intervenida por las autoridades aduaneras que intervinieron en el control de la operación de tránsito aduanero:

- La Declaración de Tránsito Aduanero en los ejemplares requeridos para la operación MIC/DTA aprobado en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT o la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional – DTAI de la Comunidad Andina, según corresponda.
- Una copia del documento de embarque (Carta de Porte por Carretera – CRT aprobada en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT o la Carta de Porte Internacional por Carretera – CPIC vigente en el ámbito de los Países Miembros de la Comunidad Andina)

- Tarjeta chip del medio de transporte, para transporte carretero.

El funcionario de aduana encargado de tránsitos en la aduana de destino procede a realizar las verificaciones pertinentes tanto en la documentación como en la información del tránsito aduanero registrada en el sistema informático de la Aduana Nacional, controlando que el transportador internacional haya cumplido con la ruta y plazo otorgados por la administración aduanera de frontera en la que se registró el tránsito aduanero. En señal de conformidad el funcionario de aduana procede a la validación de los datos registrados en el sistema informático y al cierre de la operación de tránsito aduanero, asignándose al trámite un número compuesto de la siguiente manera:

**AAA R CCCCCCCC DD/MM/GGGG**

Donde:

AAA: Código de la administración aduanera donde se registra la finalización del tránsito aduanero

R: Carácter alfabético fijo que identifica el registro de la finalización de un tránsito aduanero

CCCCCCCC: Número correlativo por aduana

DD/MM/GGGG: Fecha (día/mes/año)

Finalmente, concluida la validación del tránsito aduanero, se genera un registro del manifiesto de carga de llegada en el sistema informático, como constancia de que las mercancías se encuentran bajo custodia de la aduana de destino y bajo control aduanero, reteniendo los ejemplares de la documentación destinada al archivo de la administración aduanera y entregando la documentación pertinente al transportador internacional. La numeración del manifiesto de carga de llegada se sujeta al siguiente formato:

**GGGG CCCC DD/MM/GGGG**

Donde:

GGGG: Gestión o Año

CCCC: Número de manifiesto consecutivo nacional

DD/MM/GGGG: Fecha (día/mes/año)

A partir del manifiesto de carga de llegada generado en el sistema informático de la Aduana Nacional, se procede a la recepción y almacenaje de las mercancías entregadas por el

transportador internacional, registrándose las condiciones en las que estas ingresan a depósito aduanero, para posteriormente ser sometidas al proceso de nacionalización mediante la aplicación del procedimiento vigente para el despacho de importación a consumo.

En esta instancia, corresponde indicar que la información generada tanto por las aduanas de frontera como por las aduanas de destino es transmitida de manera automática a un servidor instalado en la Oficina Central de la Aduana Nacional ubicada en la ciudad de La Paz, esta información es procesada mediante la Gerencia Nacional de Sistemas, a objeto de contar con elementos válidos para llevar a cabo todas las tareas de control que tiene bajo su cargo la Aduana Nacional.

El sistema de registro de una operación de tránsito aduanero aplicado durante el periodo de análisis en las administraciones aduaneras habilitadas para tal efecto por la Aduana Nacional se presenta en el Gráfico N° 2 de este documento.<sup>24</sup>

### **6.3.3. CAUSAS Y EFECTOS DE LAS OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO DE MERCANCÍAS QUE EVADEN EL CONTROL ADUANERO.**

En este punto se explican cuales son las causas que motivan la existencia de operaciones de tránsito aduanero de mercancías provenientes de países limítrofes al nuestro que no son entregadas por los transportadores internacionales en las aduanas interiores o de zona franca a las que se encuentran destinadas, acción que se considera al margen de la legislación y normativa vigente sobre la materia tanto en el ámbito nacional e internacional; detallándose cuales son las consecuencias de dichas operaciones en los niveles de recaudación aduanera.

Resultado del trabajo efectuado, se puede establecer que el origen de las operaciones de tránsito aduanero de mercancías extranjeras provenientes de países limítrofes que son

---

<sup>24</sup> Ver Gráfico N° 2. Sistema de registro y control de operaciones de tránsito aduanero.

internadas ilegalmente al país evadiendo el control aduanero establecido por Ley debe ser considerado desde dos puntos de vista:

- Operaciones de tránsito aduanero que son iniciadas en aduanas de partida extranjeras de países limítrofes en las que los transportadores internacionales, luego de cumplir con las formalidades correspondientes ante la aduana de dichos países, ingresan a territorio boliviano sin someterse al control aduanero establecido en la legislación nacional, utilizando para ello vías y rutas no autorizadas.
- Operaciones de tránsito aduanero iniciadas en aduanas de partida extranjeras de países limítrofes en las que los transportadores, luego de cumplir con las formalidades correspondientes ante la aduana de dichos países, también cumplen con las formalidades aduaneras en las aduanas de frontera bolivianas; pero no arriban a las aduanas de destino declaradas.

En ambos casos, las mercancías que ingresan al país son descargadas en lugares no autorizados por la Aduana Nacional, la cual deja de percibir los tributos aduaneros exigibles por la nacionalización de estas mercancías que no son entregadas en las aduanas de destino declaradas, constituyéndose en un ilícito en materia aduanera por cuanto de conformidad a lo determinado por la Ley General de Aduanas, el transportista internacional se responsabiliza por la correcta ejecución de la operación de transporte, encontrándose claramente establecido dentro de las obligaciones que son de su competencia la de “entregar las mercancías en la administración aduanera de destino en condiciones similares en que las recibió, de acuerdo con su naturaleza y a las características señaladas en la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional o en el Manifiesto Internacional de Carga.”<sup>25</sup>

Las operaciones de tránsito aduanero de mercancías descritas en los puntos anteriores se presentan de manera esquemática en el Gráfico N° 3 de este documento.<sup>26</sup>

---

<sup>25</sup> Fuente: Artículo 58 de la Ley N° 1990 de 28/07/1999, Ley General de Aduanas

<sup>26</sup> Ver Gráfico N° 3. Operaciones de tránsito aduanero no concluidas en aduanas de destino bolivianas



Considerando lo anteriormente indicado, se puede manifestar que las principales causas que originan operaciones de tránsito aduanero de mercancías que evaden el control establecido para la internación legal de mercancías al país radican principalmente en los siguientes aspectos:

- Fronteras extensas en las que el control aduanero es difícil de aplicar considerando las limitaciones de recursos humanos y materiales requeridos para el seguimiento y la incautación de medios de transporte que ingresan ilegalmente con mercancías extranjeras a territorio boliviano,
- Ausencia de medidas efectivas que permitan a la Aduana nacional realizar el cruce oportuno de información con las instancias pertinentes, a fin de identificar las operaciones de tránsito aduanero efectuadas al margen de la Ley y hacer exigibles los tributos aduaneros de importación no pagados,
- Coexistencia de sistemas de registro informático y de registro manual, estos últimos aplicados en administraciones aduaneras que no cuentan con el sistema informático implementado y por situaciones de contingencia que impiden el uso normal del sistema informático oficial, lo cual no permite en muchos casos a la Aduana Nacional contar con la información de manera oportuna,
- Operaciones realizadas por transportadores internacionales extranjeros que cuentan con los denominados “permisos provisionales” otorgados por los organismos competentes de transporte, los cuales se constituyen en un grupo de alto riesgo para la ocurrencia de operaciones que no son concluidas en aduanas de destino bolivianas, considerando que en estos casos no se presentan garantías efectivas ante la Aduana Nacional,
- Información dispersa y administrada por varias unidades al interior de la Aduana Nacional.

En cuanto a las consecuencias que ocasionan estas operaciones efectuadas al margen del ordenamiento legal vigente, pueden mencionarse las siguientes:

- La existencia de una considerable cantidad de mercancías que son internadas a territorio boliviano ilegalmente y no son entregadas por los transportadores internacionales en las aduanas de destino declaradas.
- Ingresos por concepto de recaudación de tributos aduaneros aplicables a la importación de mercancías que no son percibidos por el Estado boliviano.
- Al no ser nacionalizadas las mercancías, la Aduana Nacional y consiguientemente el Estado boliviano dejó de percibir ingresos por concepto de tributos aduaneros exigibles a la importación de mercancías; vale decir que se registraron menores niveles de recaudación aduanera por concepto de tributos aduaneros sobre operaciones de importación.

#### **6.3.4. NIVEL DE OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO QUE EVADEN EL CONTROL ADUANERO Y VOLUMEN DE CARGA NO ENTREGADA EN ADUANAS DE DESTINO.**

Considerando los datos estadísticos administrados por la Aduana Nacional, en el período de análisis se ha establecido la existencia de operaciones de tránsito aduanero de mercancías que, encontrándose destinadas a nuestro país, no arribaron a las aduanas de destino declaradas en la documentación presentada ante las aduanas extranjeras en las que se iniciaron tales operaciones.

De manera complementaria, corresponde indicar que las operaciones mencionadas en el párrafo precedente representan en términos de volumen de carga transportada la cantidad de 19.106 TM de carga correspondiente a operaciones de tránsito aduanero de mercancías que no fueron debidamente entregadas por los transportadores internacionales responsables de

dichas operaciones en las administraciones aduaneras interiores y zona franca declaradas como aduanas de destino. En el Gráfico N° 4 de este documento se presenta el volumen de carga no entregada en aduanas de destino bolivianas correspondiente a mercancías que, lógicamente, no fueron sometidas al proceso de importación a consumo.<sup>27</sup>

### **6.3.5. NIVEL GENERAL DE IMPORTACIONES Y RECAUDACIONES ADUANERAS PERCIBIDAS.**

A objeto de presentar información actualizada del nivel general de importaciones registrado por la Aduana Nacional, con base a los datos oficiales contenidos en los boletines estadísticos publicados por esta Institución, se ha tomado como muestra datos correspondientes a las Gestiones 2004, 2005 y 2006, pudiendo establecerse que el volumen de mercancías sometidas al proceso de importación durante dichas gestiones es de 3.531.837 TM de carga, las cuales corresponden a aproximadamente 198.030 casos presentados ante las diferentes administraciones aduaneras en las que las mercancías fueron entregadas y posteriormente nacionalizadas. La ocurrencia de las operaciones antes mencionadas representa para el Estado boliviano la percepción de \$Us. 1.401.006.543 por concepto de tributos aduaneros que ingresaron a cuentas fiscales habilitadas para el efecto en el Tesoro General de la Nación, los cuales representan Bs. 11.262.255.608. En el Cuadro N° 5 se presenta el volumen de carga legalmente importada y los tributos aduaneros percibidos por el Estado boliviano presentándose cifras en Bolivianos y en Dólares Estadounidenses.<sup>28</sup>

Presentado de manera gráfica, el volumen de importación de carga destinada a territorio boliviano durante el periodo de análisis que fue legalmente nacionalizada en cada una de las aduanas de destino habilitadas para tal efecto por la Aduana Nacional (que corresponde a 3.531.837 Toneladas Métricas) se detalla en el Gráfico N° 5; en tanto que los datos referidos a los tributos aduaneros que la Aduana Nacional percibió como resultado de la

---

<sup>27</sup> Ver Gráfico N° 4. Volumen de carga no entregada en aduanas de destino bolivianas.

<sup>28</sup> Ver Cuadro N° 5. Volumen de carga legalmente importada y tributos aduaneros percibidos.

legal importación de mercancías en el periodo de análisis se presentan en el Gráfico N° 6 de este documento.<sup>29</sup>

### **6.3.6. ESTIMACIÓN DEL PROMEDIO DE TRIBUTOS ADUANEROS POR TM DE MERCANCÍAS LEGALMENTE IMPORTADAS.**

Con la finalidad de presentar información que permita establecer un cálculo promedio de tributos aduaneros que ingresaron a las arcas del Estado boliviano producto de las recaudaciones efectivizadas por la Aduana Nacional en aplicación de los procedimientos aduaneros aprobados para tal efecto; se realizó un cálculo promedio tomando en cuenta la relación del total de los tributos aduaneros recaudados durante el periodo de análisis y los volúmenes totales de carga de importación registrados durante dicho periodo, considerando para tal efecto la información estadística que se presenta en los Cuadros N° 6 y N° 7 de este documento.<sup>30</sup>

### **6.3.7. TRIBUTOS ADUANEROS NO PERCIBIDOS POR OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO DE MERCANCÍAS NO NACIONALIZADAS.**

Con base al cálculo promedio de tributos aduaneros que el Estado boliviano percibió por TM por la importación de mercancías legalmente realizada ante la Aduana Nacional durante el periodo de análisis, a continuación se procede a efectuar una aproximación o estimación de los tributos aduaneros que el Estado boliviano dejó de percibir como consecuencia de operaciones de tránsito aduanero de mercancías no sometidas al control aduanero establecido en la normativa nacional e internacional vigente.

En consecuencia, el cálculo promedio de tributos aduaneros antes mencionado se realizó multiplicando el promedio de tributos aduaneros percibidos por la Aduana Nacional por cada Tonelada Métrica de mercancías legalmente importadas, por el volumen de carga que

---

<sup>29</sup> Ver Gráfico N° 5. Volumen de carga legalmente importada.  
Ver Gráfico N° 6. Tributos aduaneros por importación de mercancías.

<sup>30</sup> Ver Cuadro N° 6. Recaudación aduanera según tributos aplicables.  
Ver Cuadro N° 7. Promedio de tributos aduaneros por tonelada de carga legalmente importada.

no fue sometida a control aduanero en aduanas de destino bolivianas durante el periodo de análisis (también expresados en TM), cálculo presentado en el Cuadro N° 8 de este documento.<sup>31</sup>

Considerando la información antes mencionada, se puede establecer que el total de tributos aduaneros que la Aduana Nacional y consiguientemente el Estado boliviano dejó de percibir por operaciones de tránsito aduanero irregularmente ejecutadas alcanza al importe de \$us. 7.571.325,68; suma por demás significativa que justificaría evaluar otras alternativas de control con base a lo establecido en acuerdos y convenios internacionales suscritos por la República de Bolivia para el transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías transportadas por carretera, a fin de establecer medidas orientadas a fortalecer los sistemas de registro y control actualmente implementados por la Aduana Nacional.

Asimismo, con base a este cálculo se puede cuantificar razonablemente los niveles de recaudación efectiva y potencial que la Aduana Nacional podría haber alcanzado durante el periodo de análisis, los mismos que ascienden a \$us. 1.856.382.051.-, pueden apreciarse con mayor detalle en la información presentada en el Cuadro N° 9 de este documento.<sup>32</sup>

Por lo anteriormente expresado, se puede afirmar que existen las condiciones necesarias para optimizar el control del ingreso de mercancías provenientes de países limítrofes, posibilitando que el Estado boliviano perciba recursos correspondientes a tributos aduaneros aplicables a la importación de dichas mercancías.

Para tal efecto, se propone la articulación de la normativa vigente en el ámbito internacional en materia aduanera para realizar cruces de información con base a datos proporcionados de manera oportuna por las autoridades aduaneras extranjeras de países limítrofes en los que se inician las operaciones de tránsito aduanero de mercancías destinadas a nuestro país, medidas cuyo éxito dependerá del grado de aplicación de

---

<sup>31</sup> Ver Cuadro N° 8. Nivel de tributos aduaneros no percibidos por tránsitos aduaneros irregulares.

<sup>32</sup> Ver Cuadro N° 9. Nivel de recaudación aduanera efectiva y potencial.

mecanismos de fiscalización y control que la Aduana Nacional implemente y aplique para el correcto desarrollo de una operación de tránsito aduanero.

#### **6.4. PROPUESTA**

A objeto de resumir las facultades específicas de la Administración Tributaria en materia aduanera, conviene citar lo establecido en el Código Tributario Boliviano aprobado mediante Ley N° 2492 de 02 de agosto de 2003, el cual establece que “en materia aduanera, la Administración Tributaria tiene las siguientes facultades:

1. Controlar, vigilar y fiscalizar el paso de mercancías por las fronteras puertos y aeropuertos del país, con facultades de inspección, revisión y control de mercancías, medios y unidades de transporte;
2. Intervenir en el tráfico internacional para la recaudación de los tributos aduaneros y otros que determinen las leyes;
3. Administrar los regímenes y operaciones aduaneras.”<sup>33</sup>

En tal sentido, una vez identificada la problemática existente, así como los efectos emergentes de la ocurrencia de operaciones de tránsito aduanero de mercancías que son iniciadas en países limítrofes al nuestro para luego ser internadas a territorio boliviano por vías no habilitadas evadiendo el pago de tributos aduaneros exigibles a la importación, para que la Aduana Nacional cumpla a cabalidad con las facultades que la Ley le otorga, se considera de importancia plantear alternativas y propuestas de solución al tema del control de las operaciones de tránsito aduanero internacional de mercancías destinadas al país.

Estas alternativas y propuestas en un futuro cercano serían también de suma utilidad para el control de operaciones de tránsito aduanero de mercancías destinadas a terceros países que muchas veces se quedan en nuestro territorio sin que se realice el correspondiente pago de

---

<sup>33</sup> Fuente: Artículo 66 de la Ley N° 2492 de 02/08/2003, Código Tributario Boliviano

tributos aduaneros, las cuales se verían incrementadas con la implementación plena de los denominados “corredores interoceánicos” en cuyo esquema la República de Bolivia juega un papel por demás importante por su ubicación geográfica.

Considerando lo anteriormente expuesto, a continuación se detallan alternativas propuestas como posibles medidas de solución al problema identificado como resultado del análisis realizado:

#### **6.4.1. INFORMACIÓN OPORTUNA DE LAS OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO.**

En la actualidad casi todas las actividades (económicas, bursátiles, de negocios, comerciales, etc.) están asociadas a la utilización de sistemas automatizados para el tratamiento de la información, sistemas informáticos que facilitan de gran manera las tareas relacionadas con dichas actividades. Esta situación no es ajena al desarrollo de las operaciones de comercio exterior en las que indudablemente los sistemas automatizados juegan un rol por demás importante para los fines de facilitación y control que la Aduana Nacional está encargada de aplicar.

En este contexto, un requisito indispensable para ejecutar razonablemente las medidas propuestas es contar con un sistema informático que responda a las necesidades de la Aduana Nacional brindando de manera oportuna la información especializada que permita a esta Institución realizar los controles pertinentes, a fin de identificar a los transportadores internacionales que no se someten al control aduanero en territorio boliviano e internan mercancías al margen del ordenamiento legal vigente, entregando las mismas en lugares no autorizados sin que se efectivice el pago de los correspondientes tributos aduaneros aplicables a la importación de mercancías.

En tal sentido, es preciso que en materia de control de tránsito aduanero de mercancías y de manera general para el control y fiscalización del resto de las operaciones aduaneras a las que pueden ser sometidas las mercancías que son objeto del comercio exterior, se disponga

de un sistema informático centralizado e integrado a nivel nacional, que garantice no solo el correcto cumplimiento de las operaciones de tránsito aduanero, sino fundamentalmente que permita efectuar el seguimiento toda la gestión aduanera hasta la correspondiente nacionalización de las mercancías internadas a territorio nacional y la percepción de los tributos aduaneros aplicables a la importación de mercancías; considerando que en reciprocidad al envío de datos de las aduanas de los países limítrofes, la Aduana Nacional debe también brindar información de las operaciones que se inician en territorio boliviano.

#### **6.4.2. ASISTENCIA MUTUA Y SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE INFORMACION CON LOS PAÍSES LIMÍTROFES.**

Si bien se puede afirmar que el sistema informático de la Aduana Nacional, salvo algunos ajustes requeridos para mejorar su funcionalidad, responde a los requerimientos necesarios para llevar a cabo las tareas de fiscalización y control aduanero encomendadas por Ley, es preciso optimizar las tareas de control de operaciones de tránsito aduanero de mercancías, previniendo y combatiendo de esta manera delitos aduaneros que en la medida que son cometidos afectan las recaudaciones aduaneras, para lo cual se requiere articular los aspectos de cooperación mutua, asistencia administrativa, intercambio de información y controles integrados previstos en acuerdos y convenios internacionales existentes en la región (multilaterales y bilaterales) suscritos por la República de Bolivia y ratificados constitucionalmente; recurriendo complementariamente a los mecanismos previstos en acuerdos de orden interinstitucional que la Aduana Nacional ha suscrito con aduanas de países limítrofes al nuestro, los cuales se detallan como parte del Marco Legal que respalda el presente trabajo.<sup>34</sup>

Es decir, con el sistema planteado, a los controles ya establecidos para el control de todas aquellas operaciones de tránsito aduanero de mercancías en las cuales los transportadores internacionales se presentan y se someten a los controles y registro correspondiente en nuestras aduanas de frontera habilitadas (y posteriormente en las aduanas de destino en las que las mercancías son nacionalizadas), se sumaría el control de todas aquellas otras

---

<sup>34</sup> Ver Acuerdos Interinstitucionales, Capítulo II Marco Legal.



operaciones que, autorizadas por las aduanas de partida ubicadas en los países limítrofes (países exportadores), ingresan a territorio boliviano por vías y rutas no autorizadas sin someterse al correspondiente control aduanero. En este sentido, la Aduana Nacional tendría conocimiento de tales operaciones y consecuentemente estaría en condiciones de ejecutar las medidas de fiscalización y control que le corresponde gracias a la información sobre tránsitos aduaneros proporcionada por las aduanas de países limítrofes en los que se autorizan dichas operaciones, todo enmarcado dentro de un proceso de intercambio de información previsto en los acuerdos internacionales e interinstitucionales antes mencionados.

De conformidad a lo señalado por los acuerdos y convenios sobre transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías por carretera de los cuales nuestro país forma parte, lo indicado anteriormente es posible si se aplicaría plenamente lo previsto para el intercambio de información y asistencia mutua en operaciones de tránsito aduanero, considerando particularmente los siguientes aspectos previstos en la normativa supranacional vigente en nuestro país:

- a) El Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT, en cuanto a *asistencia mutua administrativa* se refiere, establece que “a petición escrita de las autoridades aduaneras de una Parte que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de infracción a las disposiciones del presente Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible: a) cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su territorio y que se presuman falsas...”<sup>35</sup>

En este mismo sentido, el Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur, señala que la Comisión destinada a la evaluación permanente del convenio debe procurar entre otros “que se utilice la transmisión

---

<sup>35</sup> Fuente: Artículo 22, Capítulo XII Asistencia Mutua Administrativa del Anexo I de Aspectos Aduaneros del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de la Partes entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esta materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de las Partes”<sup>36</sup>.

- b) Por su parte, la Decisión 617 que aprueba el régimen de tránsito aduanero comunitario vigente en la Comunidad Andina, con referencia a la cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del Tránsito Aduanero Comunitario, establece que “las autoridades aduaneras de cada País Miembro deberán designar a un Coordinador Nacional, a más tardar a la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, quien velará por el cumplimiento de esta Decisión, atenderá y resolverá consultas, quejas y cualquier situación que se derive de la aplicación de la misma, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan a las autoridades administrativas, legislativas y judiciales en el cumplimiento de esta Decisión”<sup>37</sup>, instancia que se considera la adecuada para establecer los canales de comunicación y coordinación para ejercer el control correspondiente.

Adicionalmente, esta Decisión determina que “las autoridades aduaneras de los Países Miembros se comunicarán mutuamente las informaciones relativas a los tránsitos aduaneros comunitarios que ellos hayan autorizado”, estableciendo además que “cuando una autoridad aduanera de un País Miembro solicite información a otra autoridad aduanera de otro País Miembro, referente a una operación de tránsito aduanero comunitario, la autoridad aduanera requerida debe proporcionar la información solicitada en forma inmediata, de acuerdo con la Decisión 478 y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan”.<sup>38</sup>

---

<sup>36</sup> Fuente: Artículo 30, Capítulo XIV Disposiciones Finales del Anexo I – Aspectos Aduaneros del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT.

<sup>37</sup> Fuente: Artículo 60, Capítulo XI Cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del Tránsito Aduanero Comunitario de la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario.

<sup>38</sup> Fuente: Artículos 61 y 62, Capítulo XI Cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del Tránsito Aduanero Comunitario de la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario

Para facilitar la aplicación de estos mecanismos de control también existe la previsión de que “Las autoridades aduaneras de los Países Miembros establecerán una red de transmisión electrónica de datos entre ellas, y adoptarán los formatos electrónicos y esquema de seguridad, con el objeto de facilitar la aplicación de los procedimientos de gestión del tránsito aduanero comunitario y los mecanismos de control establecidos en los artículos 18, 30 y 34 de la presente Decisión.”<sup>39</sup>

Cabe aclarar que los artículos 18, 30 y 34 mencionados precedentemente se relacionan a la emisión de comunicados denominados “Aviso de Partida”, “Aviso de Paso de Frontera” y “Aviso de Fin de Tránsito” establecidos para que el tránsito aduanero comunitario sea reportado entre las aduanas de los Países Miembros entre los que se realiza la operación.<sup>40</sup>

Consecuentemente, merced a lo establecido en los acuerdos y convenios internacionales en materia de transporte internacional terrestre de mercancías, será preciso ampliar las labores de control y fiscalización de estas operaciones con la cooperación de las aduanas de los países limítrofes de los que provienen las mercancías de importación, mecanismo que permitiría a la Aduana Nacional disponer de información sobre operaciones de tránsito aduanero internacional iniciadas en el extranjero con destino a una aduana de destino boliviana y realizar los cruces de información pertinentes para identificar operaciones irregulares y aplicar las sanciones que correspondan.

El sistema de control y registro de las operaciones de tránsito aduanero es actualmente desarrollado de acuerdo a lo reflejado en el Gráfico N° 7 de este documento <sup>41</sup>.

En este contexto, la plena aplicación de los aspectos de cooperación y asistencia mutua en materia aduanera previstos en los acuerdos y convenios sobre transporte internacional y tránsito aduanero de mercancías de los cuales la República de Bolivia forma parte,

---

<sup>39</sup> Fuente: Artículo 67, Capítulo XI Cooperación entre las aduanas de los Países Miembros para la facilitación del Tránsito Aduanero Comunitario de la Decisión 617 sobre Tránsito Aduanero Comunitario

<sup>40</sup> Ver: “Aviso de Partida”, “Aviso de Paso de Frontera” y “Aviso de Fin de Tránsito” del Anexo I Glosario de Términos

<sup>41</sup> Ver Gráfico N° 7. Control y registro de operaciones de tránsito aduanero

constituyen un elemento por demás importante a considerar a efectos de ejercer un eficiente control de las operaciones de tránsito aduanero de mercancías destinadas a nuestro país.

Las disposiciones emanadas sobre transporte internacional y tránsito aduanero, tanto en el ámbito del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT y de las Decisiones de la Comunidad Andina, una vez implementadas determinarían un considerable avance en materia de control y fiscalización del tránsito aduanero de mercancías destinadas a nuestro país repercutiendo de manera positiva en la recaudación de tributos aduaneros aplicables a la importación de mercancías; considerando que un país mediterráneo como el nuestro necesita de mecanismos adecuados que faciliten no sólo el control del tránsito aduanero de importación, sino también contar con información de los tránsitos aduaneros de exportación iniciados en nuestro país para proporcionársela a las aduanas de los países limítrofes que así lo demanden en el marco de reciprocidad previsto en los ya mencionados acuerdos y convenios internacionales.

De conformidad a lo establecido por los convenios internacionales suscritos por nuestro país, el control de las operaciones de tránsito aduanero podría ejecutarse conforme a lo detallado en el Gráfico N° 8 de este documento<sup>42</sup>.

---

<sup>42</sup> Ver Gráfico N° 8. Mecanismos de control establecidos en los acuerdos internacionales

## **CAPÍTULO VII:**

### **CONCLUSIONES**

La aplicación del régimen de tránsito aduanero posibilita que un transportador internacional autorizado realice el transporte internacional de mercancías desde una aduana de partida ubicada en un país hasta una aduana de destino ubicada en otro existiendo una suspensión temporal del pago de tributos aduaneros exigibles a la importación, en tanto la operación de tránsito aduanero se lleve a cabo y se produzca la entrega de las mercancías en la aduana de destino declarada en la documentación establecida para tal efecto en el ámbito de los acuerdos y convenios internacionales vigentes, aspecto que requiere la implementación de mecanismos adecuados de seguimiento y control de estas operaciones por parte de la Aduana Nacional de Bolivia.

Conforme a la información presentada en este documento, durante el periodo de análisis los niveles de recaudación aduanera alcanzados por concepto de tributos de importación exigibles a las mercancías que fueron entregadas satisfactoriamente en las aduanas de destino declaradas por los transportadores autorizados, permiten establecer la importancia de los ingresos percibidos por el Estado boliviano y la necesidad de atender la problemática identificada en cuanto se refiere a la ocurrencia de operaciones iniciadas en aduanas extranjeras establecidas en países limítrofes y no concluidas debidamente en una de las aduanas de destino existentes en el territorio nacional; operaciones que por sus características representan una pérdida económica que afecta a la recaudación aduanera que la Aduana Nacional de Bolivia lleva a cabo según lo determinado en la legislación vigente.

En este sentido, corresponde puntualizar que para realizar un adecuado control del tránsito aduanero de mercancías destinadas a nuestro país y precautelar el pago de tributos aduaneros exigibles a la importación de las mismas, se considera que las medidas contenidas en la sección propositiva del presente documento constituyen mecanismos de control a ser implementados de manera gradual por la Aduana Nacional de Bolivia, con el respaldo de la información generada en las aduanas de partida de los países limítrofes al

nuestro en los que se inician las operaciones de tránsito aduanero y de la información generada en las aduanas bolivianas por las que se realice una determinada operación.

Por otra parte, toda vez que el Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur – ATIT y las Decisiones de la Comunidad Andina de los cuales la República de Bolivia forma parte establecen las condiciones necesarias para el intercambio de información de operaciones de tránsito aduanero entre las aduanas de los países, fortalecidas en muchos casos por acuerdos interinstitucionales suscritos entre la Aduana Nacional de Bolivia y autoridades aduaneras de otros países dentro la región, se considera de vital importancia la utilización de dichos mecanismos para ejecutar el control de las mercancías provenientes de países limítrofes con destino al nuestro.

Adicionalmente, existe la posibilidad de que la aplicación de las medidas propuestas pueda ampliarse al control de operaciones de tránsito aduanero de mercancías provenientes de países limítrofes en las que transportadores inescrupulosos cumplen con las formalidades aduaneras establecidas en dichos países hasta la salida de las mercancías de sus territorios, ingresando a territorio nacional por vías no habilitadas eludiendo por completo el control aduanero que corresponde ser aplicado para la legal internación de mercancías extranjeras a nuestro país.

También debe considerarse que, por sus características, las operaciones irregulares antes mencionadas son consideradas en nuestra legislación como delito de contrabando cometido por el transportador internacional que no entrega las mercancías en la aduana de destino declarada procediendo a su descarga en lugares no autorizados, el cual al vulnerar la legislación vigente en materia aduanera establecida tanto en el ámbito internacional como en el ámbito nacional, es pasible a la aplicación de las sanciones que determina la legislación supranacional y la legislación boliviana; sanciones que también se aplican a los consignatarios de las mercancías que figuran en la documentación que respalda el tránsito aduanero, los cuales son responsables por no haber cumplido con las formalidades para el pago de los tributos aduaneros exigibles a la importación de tales mercancías.

## BIBLIOGRAFÍA

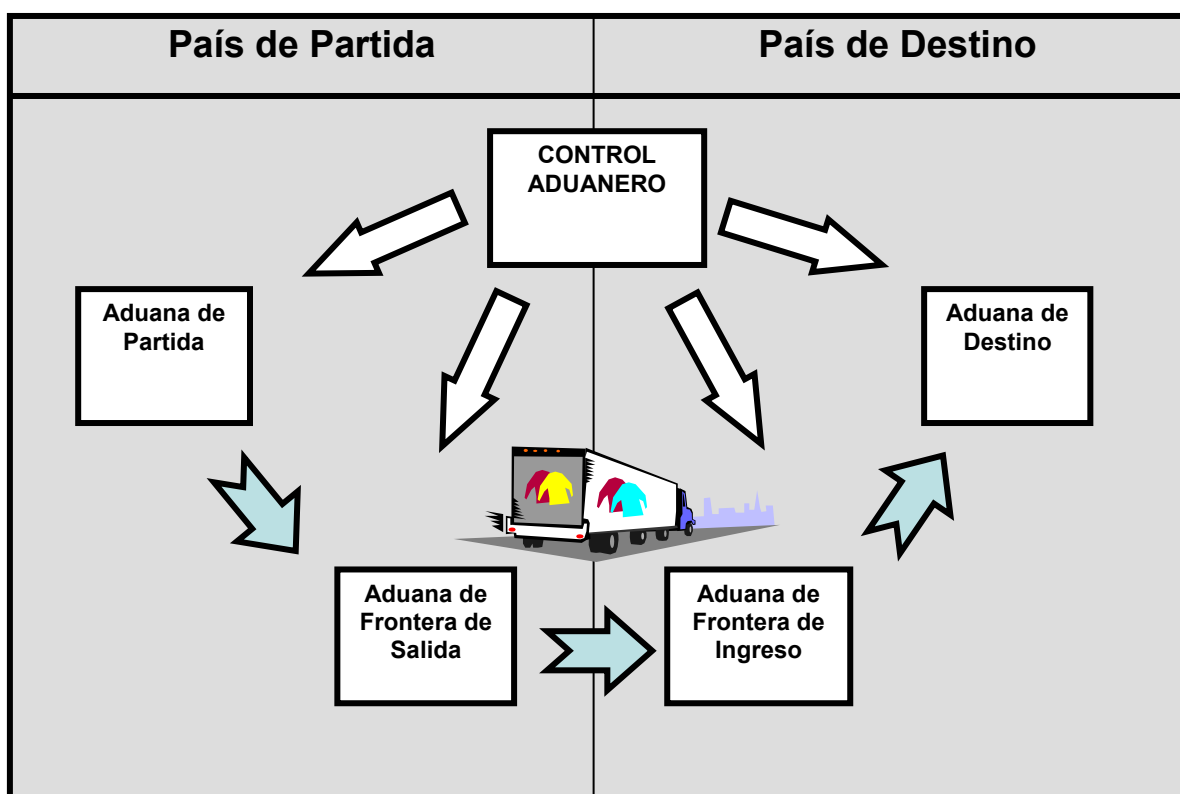
- Gaceta Oficial de Bolivia 1999 Ley N° 1990 de 28/07/1999  
AÑO XXXIX N° 2152 Ley General de Aduanas.  
La Paz – Bolivia
- Gaceta Oficial de Bolivia 2000 Decreto Supremo N° 25870 de 11/08/2000  
AÑO XL N° 2238 Reglamento a la Ley General de Aduanas  
La Paz – Bolivia
- Gaceta Oficial de Bolivia 2003 Ley N° 2492 de 02/08/2003  
AÑO XLIII N° 2508 Código Tributario Boliviano  
La Paz – Bolivia
- Gaceta Oficial de Bolivia 2004 Decreto Supremo N° 27310 de 09/01/2004,  
AÑO XLIV N° 2556 Reglamento al Código Tributario Boliviano  
La Paz – Bolivia
- Gaceta Oficial del Acuerdo de 2005 Decisión 617  
Cartagena Régimen de Tránsito Aduanero Comunitario  
AÑO XXII Número 1221  
Lima – Perú
- Gaceta Oficial del Acuerdo de 1997 Decisión 399  
Cartagena Transporte Internacional de Mercancías por  
AÑO XIII Número 243 Carretera.  
Lima – Perú
- Gaceta Oficial del Acuerdo de 1999 Resolución 300  
Cartagena Reglamento a la Decisión 399 sobre Transporte  
AÑO XVI Número 494 Internacional de Mercancías por Carretera  
Lima – Perú
- Gaceta Oficial de Bolivia 1990 Ley N° 1158 de 30/05/1990.  
Ratifica el Acuerdo Parcial sobre Transporte  
Internacional Terrestre de los Países signatarios  
del Cono Sur – ATIT.

Circular N° 287/2001 Aduana Nacional de Bolivia	2001	Resolución de Directorio RD 01-041-01 de 14/11/2001 Procedimiento para la Gestión de Manifiestos.
Circular N° 197/2002 Aduana Nacional de Bolivia	2002	Resolución de Directorio RD 01-025-02 de 22/08/2002 Procedimiento para el Régimen de Tránsito Aduanero.
Publicación Aduana Nacional de Bolivia.	2006	Anuario Estadístico de Recaudaciones por Importación. Gestión 2005 La Paz – Bolivia
Instituto Boliviano de Comercio Exterior – IBCE	de 2005	El Contrabando en Bolivia La Paz – Bolivia
Instituto Boliviano de Comercio Exterior – IBCE	de 2004	El Contrabando en Bolivia, Una Visión Heterodoxa La Paz – Bolivia
Barreda Ojeda, René	1997	El ABC del Operador de Comercio Exterior y Aduanas. Editorial HISBOL SRL. La Paz – Bolivia.
Choque Capuma, Juan	1999	Transporte Internacional Vía Carretera. Editorial INDUSTRIAS GRÁFICA LA MODERNA. Oruro – Bolivia.
Uculmana Suárez, Peter	1955	Manual de Transporte Internacional de Mercancías. Editorial PAPIRO. La Paz – Bolivia



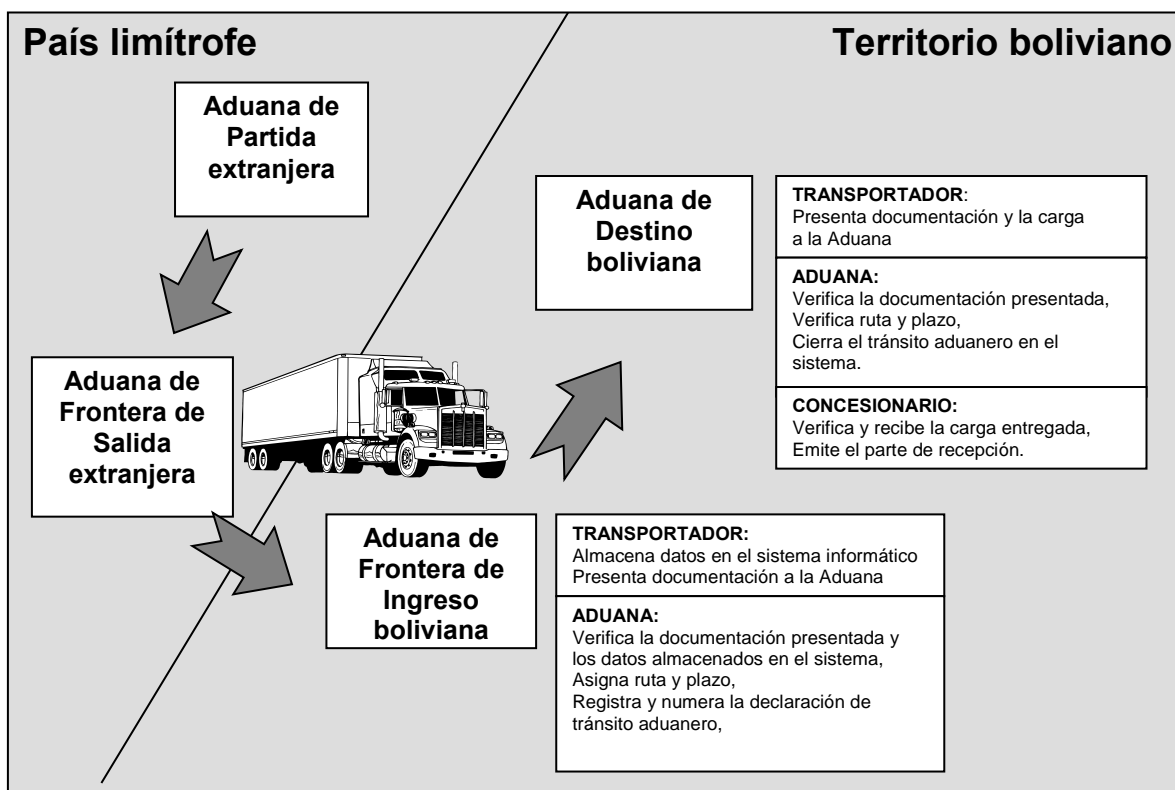
# GRÁFICOS

**GRÁFICO N° 1**  
**TRÁNSITO ADUANERO INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS**



Fuente: Elaboración propia.

**GRÁFICO N° 2**  
**SISTEMA DE REGISTRO Y CONTROL DE OPERACIONES DE**  
**TRÁNSITO ADUANERO**



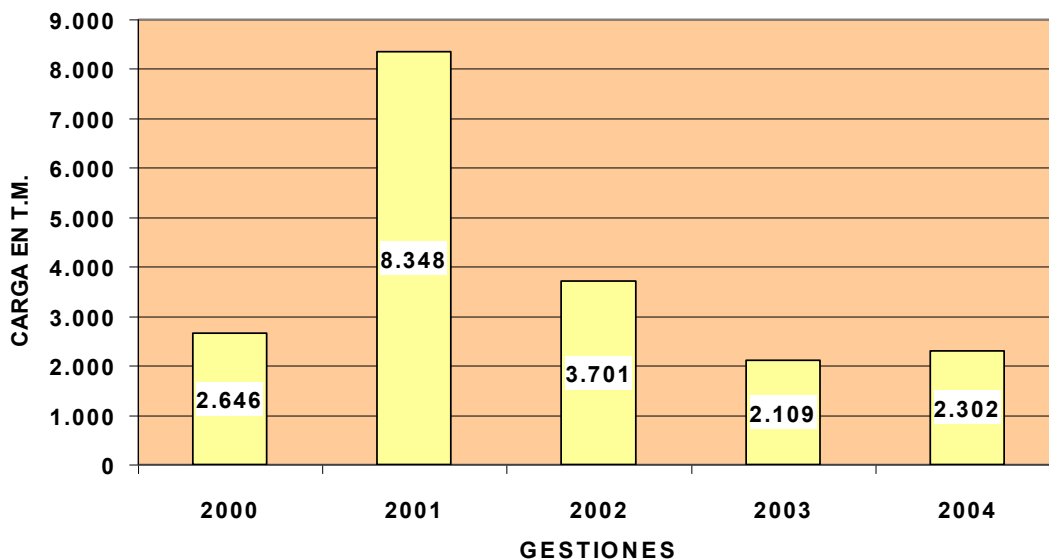
Fuente: Elaboración propia.

**GRÁFICO N° 3**  
**OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO NO CONCLUIDAS EN ADUANAS**  
**DE DESTINO BOLIVIANAS**

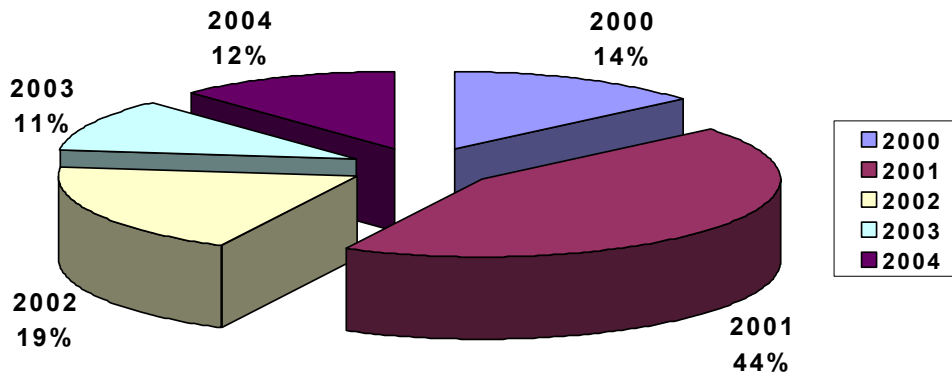


Fuente: Elaboración propia.

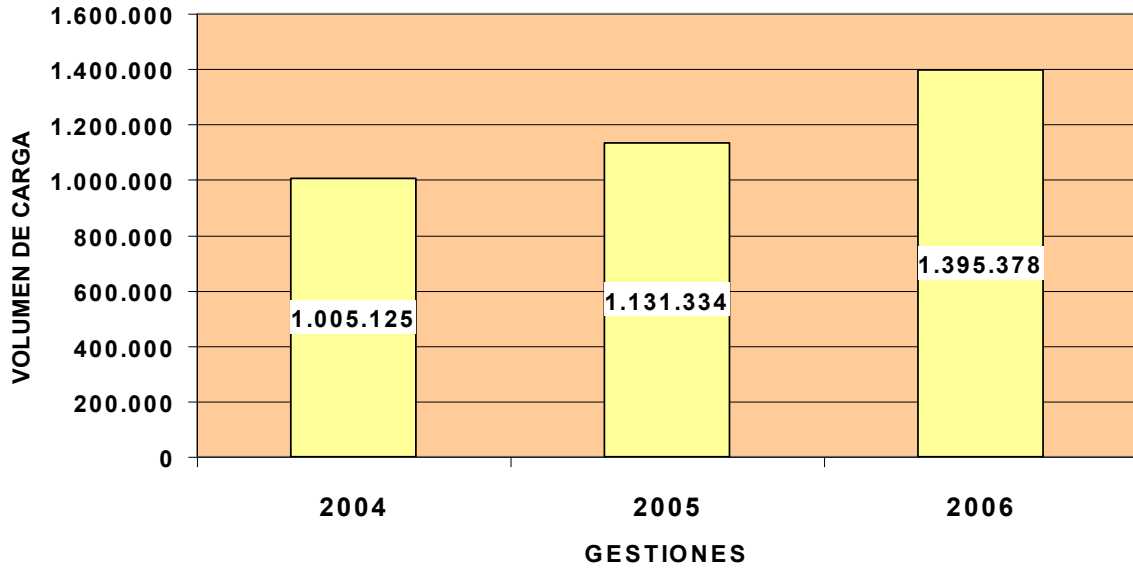
**GRÁFICO N° 4**  
**VOLUMEN DE CARGA NO ENTREGADA**  
**EN ADUANAS DE DESTINO**  
**PERIODO 2000 A 2004**  
**(EXPRESADO EN TONELADAS MÉTRICAS)**



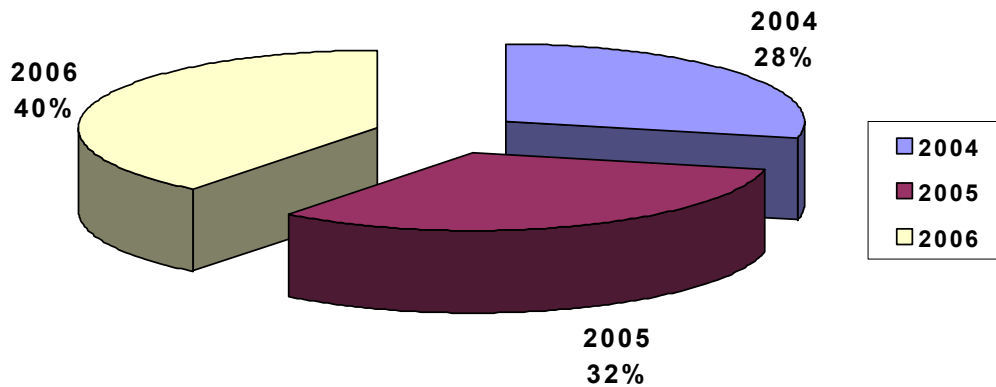
**VOLUMEN DE CARGA NO ENTREGADA**  
**EN ADUANAS DE DESTINO**  
**PERIODO 2000 A 2004**  
**(EXPRESADO EN PORCENTAJE POR GESTIÓN)**



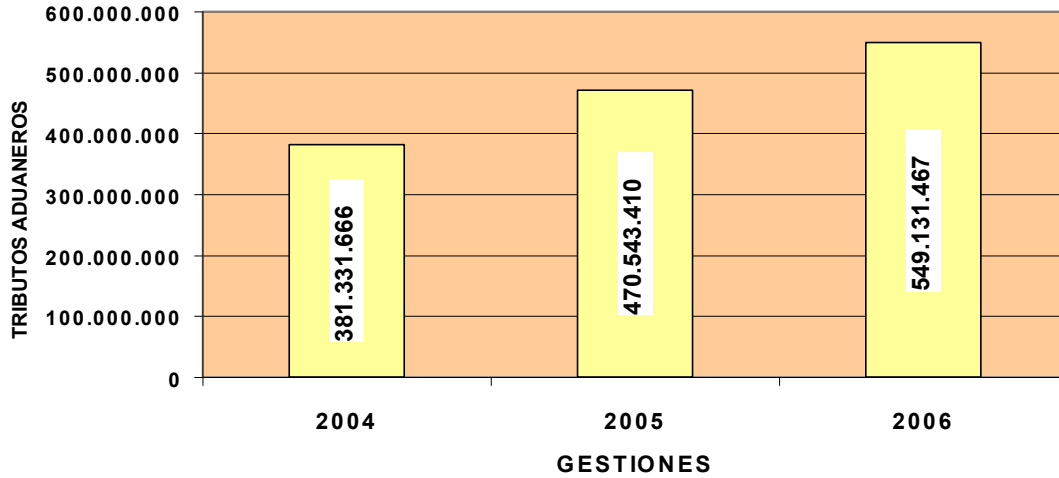
**GRÁFICO N° 5**  
**VOLUMEN DE CARGA LEGALMENTE IMPORTADA**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADO EN TONELADAS MÉTRICAS)**



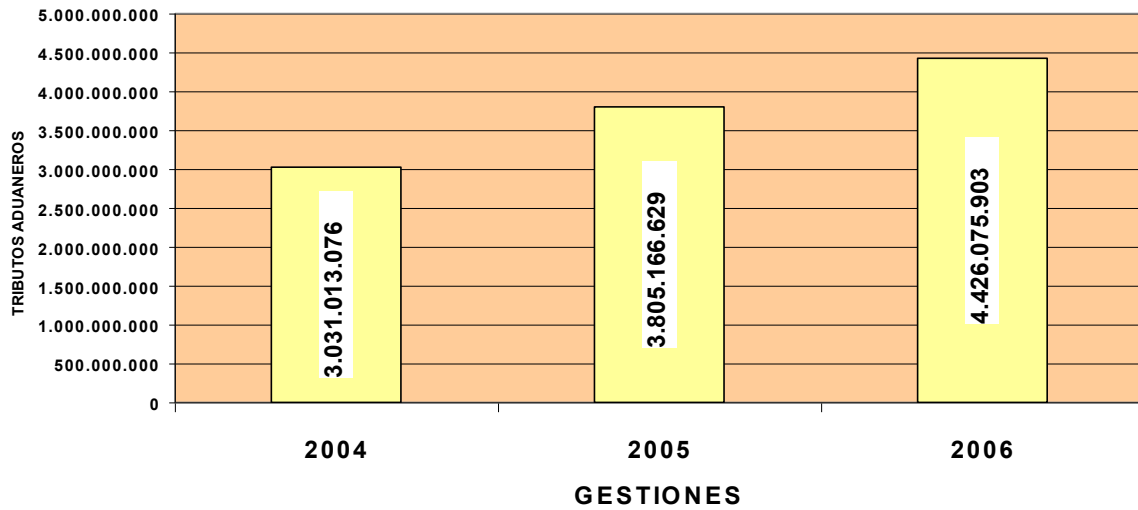
**VOLUMEN DE CARGA LEGALMENTE IMPORTADA**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADO EN PORCENTAJES POR GESTIÓN)**



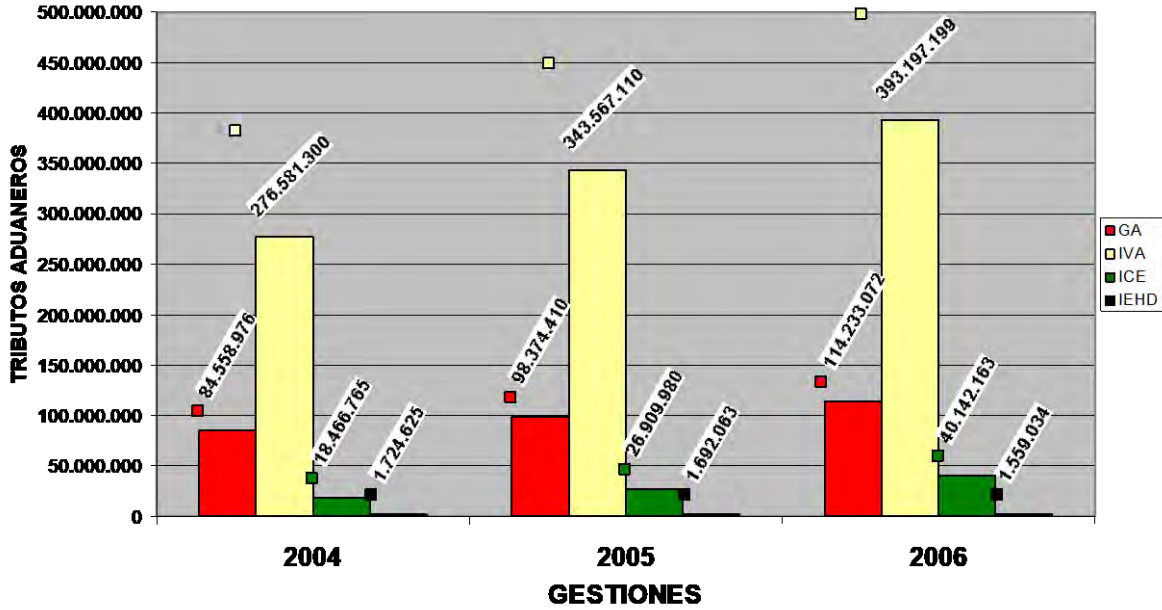
**GRÁFICO N° 6-A**  
**TRIBUTOS ADUANEROS POR IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADOS EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES)**



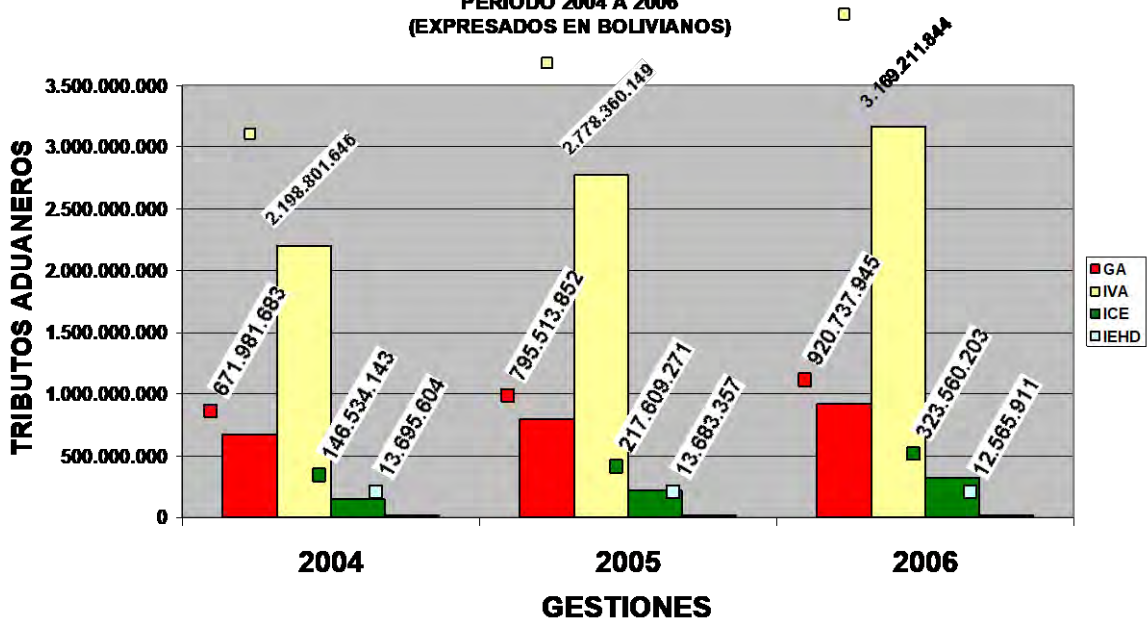
**GRÁFICO N° 6-B**  
**TRIBUTOS ADUANEROS POR IMPORTACIÓN DE MERCANCÍAS**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADOS EN BOLIVIANOS)**



**GRAFICO N° 6-C**  
**RECAUDACIÓN ADUANERA SEGÚN TRIBUTOS ADUANEROS APLICABLES**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADOS EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES)**



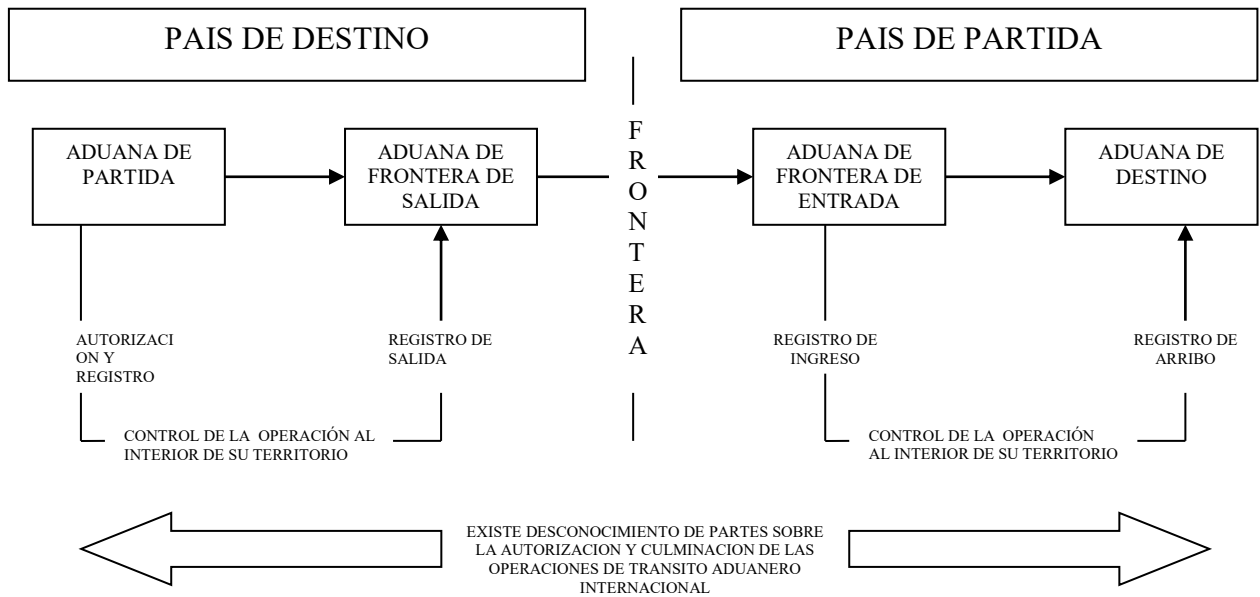
**GRÁFICO N° 6-D**  
**RECAUDACIÓN ADUANERA SEGÚN TRIBUTOS ADUANEROS APLICABLES**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADOS EN BOLIVIANOS)**





## GRÁFICO N° 7

### CONTROL Y REGISTRO DE OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO



Elaboración propia



# CUADROS

**CUADRO N° 1**  
**DOCUMENTOS REQUERIDOS PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL**  
**Y TRÁNSITO ADUANERO DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

<b>Documento de transporte</b>	<b>Manifiesto de carga</b>	<b>Declaración de Tránsito Aduanero</b>	<b>Acuerdo o Convenio Internacional</b>
Carta de Porte – Conhecimento de Transporte Internacional (CRT)	Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)	Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA)	Acuerdo 1.76 <sup>43</sup> XV Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (ATIT)  Acuerdo 1.97 XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (ATIT)
Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC)	Manifiesto de Carga Internacional (MCI)	Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI)	Decisión 399 Transporte Internacional de Mercancías por Carretera, (Comunidad Andina), y  Resolución 300 Reglamento de la Decisión 399. (Comunidad Andina)

Fuente: Acuerdos y convenios internacionales vigentes.

<sup>43</sup> Acuerdos que aprueban el Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y la Carta de Porte CRT) en el marco del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur - ATIT

**CUADRO N° 2**  
**ADMINISTRACIONES ADUANERAS DE FRONTERA**  
**HABILITADAS POR LA ADUANA NACIONAL**

<b>N°</b>	<b>Cód</b>	<b>Descripción aduana</b>	<b>País limítrofe</b>
1.	221	Frontera Charaña	Chile
2.	242	Frontera Kasani	Perú
3.	244	Frontera Puerto Acosta	Perú
4.	421	Frontera Pisiga	Chile
5.	422	Frontera Tambo Quemado	Chile
6.	521	Frontera Villazón	Argentina
7.	542	Frontera Apacheta	Chile
8.	543	Frontera Avaroa	Chile
9.	621	Frontera Yacuiba	Argentina
10.	641	Frontera Bermejo	Argentina
11.	643	Frontera Villamontes	Paraguay
12.	721	Frontera Puerto Suárez	Brasil
13.	722	Frontera Arroyo Concepción	Brasil
14.	741	Frontera San Matías	Brasil
15.	743	Frontera San Vicente	Brasil
16.	841	Frontera Guayaramerín	Brasil
17.	931	Zona Franca Cobija <sup>44</sup>	Brasil

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.

<sup>44</sup> Administración Aduanera de Zona Franca ubicada en la frontera con Brasil que actúa también como aduana de frontera al no existir otra aduana en esa región.

**CUADRO N° 3**  
**ADMINISTRACIONES ADUANERAS INTERIORES Y DE ZONA FRANCA**  
**HABILITADAS POR LA ADUANA NACIONAL COMO ADUANAS DE DESTINO**

<b>N°</b>	<b>Cód</b>	<b>Descripción aduana</b>	<b>Departamento</b>
1.	101	Interior Sucre	Chuquisaca
2.	201	Interior La Paz	La Paz
3.	211	Aeropuerto El Alto	La Paz
4.	231	Zona Franca Comercial El Alto	La Paz
5.	232	Zona Franca Industrial El Alto	La Paz
6.	233	Zona Franca Comercial Desaguadero	La Paz
7.	234	Zona Franca Patacamaya	La Paz
8.	301	Interior Cochabamba	Cochabamba
9.	311	Aeropuerto Cochabamba	Cochabamba
10.	331	Zona Franca Comercial Cochabamba	Cochabamba
11.	332	Zona Franca Industrial Cochabamba	Cochabamba
12.	401	Interior Oruro	Oruro
13.	431	Zona Franca Comercial Oruro	Oruro
14.	432	Zona Franca Industrial Oruro	Oruro
15.	501	Interior Potosí	Potosí
16.	601	Interior Tarija	Tarija
17.	631	Zona Franca Yacuiba	Tarija
18.	701	Interior Santa Cruz	Santa Cruz
19.	711	Aeropuerto Santa Cruz	Santa Cruz
20.	731	Zona Franca Comercial Puerto Aguirre	Santa Cruz
21.	732	Zona Franca Comercial Santa Cruz	Santa Cruz
22.	733	Zona Franca Comercial San Matías	Santa Cruz
23.	734	Zona Franca Comercial Puerto Suárez	Santa Cruz
24.	735	Zona Franca Comercial Winner	Santa Cruz
25.	736	Zona Franca Industrial Puerto Suárez	Santa Cruz
26.	737	Zona Franca Industrial Winner	Santa Cruz
27.	738	Zona Franca Industrial Santa Cruz	Santa Cruz
28.	831	Zona Franca Comercial Guayaramerín	Beni
29.	931	Zona Franca Comercial e Industrial Cobija	Pando

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.

**CUADRO N° 4**  
**NIVEL DE OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO QUE**  
**EVADIERON EL CONTROL ADUANERO**

<b>GESTIÓN</b>	<b>CANTIDAD DE OPERACIONES DE TRÁNSITO ADUANERO</b>	<b>VOLUMEN DE CARGA TRANSPORTADA (EN TONELADAS MÉTRICAS)</b>
<b>2000</b>	123	2.646
<b>2001</b>	388	8.348
<b>2002</b>	172	3.701
<b>2003</b>	98	2.109
<b>2004</b>	107	2.302
<b>TOTALES</b>	<b>888</b>	<b>19.106</b>

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia

**CUADRO N° 5.**  
**VOLUMEN DE CARGA LEGALMENTE IMPORTADA (EN T.M.) Y TRIBUTOS**  
**ADUANEROS PERCIBIDOS POR IMPORTACIONES**  
**PERIODO GESTIONES 2004 A 2006**

<b>GESTIÓN</b>	<b>VOLUMEN DE CARGA DE IMPORTACIÓN (EN T.M.)</b>	<b>TRIBUTOS ADUANEROS RECAUDADOS POR IMPORTACIONES</b>	
		<b>BS.</b>	<b>\$US</b>
<b>2004</b>	<b>1.005.125</b>	<b>3.031.013.076</b>	<b>381.331.666</b>
<b>2005</b>	<b>1.131.334</b>	<b>3.805.166.629</b>	<b>470.543.563</b>
<b>2006</b>	<b>1.395.378</b>	<b>4.426.075.903</b>	<b>549.131.468</b>
<b>TOTALES</b>	<b>3.531.837</b>	<b>11.262.255.608</b>	<b>1.401.006.697</b>

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.  
Instituto Nacional de Estadística – INE.



**CUADRO N° 6-A.**  
**RECAUDACIÓN ADUANERA SEGÚN TRIBUTOS ADUANEROS APLICABLES**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADA EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES)**

TRIBUTO	GESTIÓN			TOTAL POR TRIBUTO
	2004	2005	2006	
<b>GA</b>	<b>84.558.976</b>	<b>98.374.410</b>	<b>114.233.072</b>	<b>297.166.458</b>
<b>IVA</b>	<b>276.581.300</b>	<b>343.567.110</b>	<b>393.197.199</b>	<b>1.013.345.609</b>
<b>ICE</b>	<b>18.466.765</b>	<b>26.909.980</b>	<b>40.142.163</b>	<b>85.518.908</b>
<b>IEHD</b>	<b>1.724.625</b>	<b>1.692.063</b>	<b>1.559.034</b>	<b>4.975.722</b>
<b>TOTALES</b>	<b>381.331.666</b>	<b>470.543.563</b>	<b>549.131.468</b>	<b>1.401.006.697</b>

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.  
Instituto Nacional de Estadística – INE.

**CUADRO N° 6-B.**  
**RECAUDACIÓN ADUANERA SEGÚN TRIBUTOS ADUANEROS APLICABLES**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADA EN BOLIVIANOS)**

TRIBUTO	GESTIÓN			TOTAL POR TRIBUTO
	2004	2005	2006	
<b>GA</b>	<b>671.981.683</b>	<b>795.513.852</b>	<b>920.737.945</b>	<b>2.388.233.480</b>
<b>IVA</b>	<b>2.198.801.646</b>	<b>2.778.360.149</b>	<b>3.169.211.844</b>	<b>8.146.373.639</b>
<b>ICE</b>	<b>146.534.143</b>	<b>217.609.271</b>	<b>323.560.203</b>	<b>687.703.617</b>
<b>IEHD</b>	<b>13.695.604</b>	<b>13.683.357</b>	<b>12.565.911</b>	<b>39.944.872</b>
<b>TOTALES</b>	<b>3.031.013.076</b>	<b>3.805.166.629</b>	<b>4.426.075.903</b>	<b>11.262.255.608</b>

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.  
Instituto Nacional de Estadística – INE.

**CUADRO N° 7**  
**PROMEDIO DE TRIBUTOS ADUANEROS POR TONELADA**  
**DE CARGA LEGALMENTE IMPORTADA**  
**PERIODO 2004 A 2006**  
**(EXPRESADO EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES)**

<b>GESTIÓN</b>	<b>VOLUMEN DE CARGA (EN TONELADAS MÉTRICAS)</b>	<b>TRIBUTOS ADUANEROS POR IMPORTACIONES</b>	<b>PROMEDIO TRIBUTOS POR TONELADA MÉTRICA (EN \$US)</b>
<b>2004</b>	<b>1.005.125</b>	<b>381.331.666</b>	<b>379,39</b>
<b>2005</b>	<b>1.131.334</b>	<b>470.543.410</b>	<b>415,92</b>
<b>2006</b>	<b>1.395.378</b>	<b>549.131.467</b>	<b>393,53</b>
<b>TOTALES</b>		<b>1.848.810.726</b>	<b>Promedio 396.28</b>

Fuente: Boletines estadísticos oficiales publicados por la Aduana Nacional de Bolivia.  
Instituto Nacional de Estadística – INE.

**CUADRO N° 8**  
**NIVEL DE TRIBUTOS ADUANEROS NO PERCIBIDOS POR TRÁNSITOS**  
**ADUANEROS IRREGULARES**  
**PERIODO 2000 A 2004**  
**(EXPRESADO EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES)**

<b>GESTIÓN</b>	<b>CANTIDAD TRÁNSITOS ADUANEROS IRREGULARES</b>	<b>VOLUMEN DE CARGA NO ENTREGADA (EN T.M.)</b>	<b>PROMEDIO TRIBUTOS ADUANEROS POR T.M. (EN \$US)</b>	<b>TRIBUTOS ADUANEROS NO PERCIBIDOS (EN \$US)</b>
2000	123	2.646	396.28	1.048.556,88
2001	388	8.348	396.28	3.308.145,44
2002	172	3.701	396.28	1.466.632,28
2003	98	2.109	396.28	835.754,52
2004	107	2.302	396.28	912.236,56
<b>TOTALES</b>	<b>888</b>	<b>19.106</b>	<b>396.28</b>	<b>7.571.325,68</b>

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.

**CUADRO N° 9**  
**NIVEL DE RECAUDACIÓN ADUANERA EFECTIVA Y POTENCIAL**  
**PERIODO 2000 A 2004**  
**(EXPRESADA EN DÓLARES ESTADOUNIDENSES)**

<b>GESTIÓN</b>	<b>RECAUDACIÓN ADUANERA EFECTIVA</b>	<b>TRIBUTOS ADUANEROS NO PERCIBIDOS</b>	<b>RECAUDACIÓN ADUANERA POTENCIAL</b>
<b>2000</b>	427.736.474	1.048.556,88	<b>428.785.030,88</b>
<b>2001</b>	362.676.475	3.308.145,44	<b>365.984.620,44</b>
<b>2002</b>	355.983.455	1.466.632,28	<b>357.450.087,28</b>
<b>2003</b>	321.082.656	835.754,52	<b>321.918.410,52</b>
<b>2004</b>	381.331.666	912.236,56	<b>382.243.902,56</b>
<b>TOTALES</b>	<b>1.848.810.726</b>	<b>7.571.325,68</b>	<b>1.856.382.051,68</b>

Fuente: Aduana Nacional de Bolivia.

# **ANEXOS**

**ANEXO I**

**GLOSARIO  
DE TÉRMINOS**

## GLOSARIO DE TÉRMINOS

**Administración Aduanera:** Es la unidad administrativa, desconcentrada de la Aduana Nacional.

**Aduana Nacional de Bolivia:** Organismo encargado de aplicar la legislación aduanera, relativa a la importación y exportación de mercancías y a los otros regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los tributos aduaneros que les sean aplicables y de cumplir las demás funciones que se le encomienden.

**Aduana de Partida:** Toda oficina aduanera donde comienza una operación de tránsito aduanero.

**Aduana de Destino:** Toda oficina aduanera donde finaliza una operación de tránsito aduanero.

**Aduana de Ingreso:** Administración aduanera boliviana por la que se registra el ingreso de medios y unidades de transporte hacia territorio aduanero nacional, pudiendo tratarse de una administración aduanera de frontera o de aeropuerto, o una zona franca situada en puertos nacionales ubicados sobre aguas internacionales de acuerdo a Convenios Internacionales.

**Aduana de Frontera:** Cumple el control del comercio exterior, tanto en importación como en exportación de mercancías, en las fronteras del territorio nacional, en las principales vías de comunicación del país con el exterior y en aquellos lugares que se consideren estratégicos.

**Aduana de Paso:** Administración aduanera boliviana ubicada en frontera, constituida como una aduana intermedia entre una aduana de partida (constituida por una Agencia de la Aduana Nacional de Bolivia en el exterior) y una aduana de destino diferente a la aduana de frontera por la que ingresa la carga.

**Aduanas Interiores con depósito aduanero:** Están ubicadas en lugares en el interior del territorio nacional, facultadas para controlar el ingreso y salida de mercancías, permitiendo en importaciones y exportación de mercancías la aplicación de distintos regímenes aduaneros.

**Aduanas interiores de Zonas Francas:** Son las que están ubicadas en proximidades de las zonas francas, cuya función es de realizar el control y fiscalización de las operaciones de comercio exterior, así como de las labores desarrolladas por los concesionarios de zonas francas.

**Asistencia administrativa mutua:** Acciones de una autoridad de aduana en nombre de o en colaboración con otra autoridad de aduana que permite la aplicación correcta de las leyes aduaneras, sea impidiendo, investigando o reprimiendo los ilícitos aduaneros.

**Contrabando:** Ilícito aduanero que consiste en extraer o introducir del o al territorio aduanero nacional clandestinamente mercancías, sin la documentación legal, en cualquier medio de transporte, sustrayéndolos así al control de la aduana.

**Control de aduana:** Conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera que la Aduana esté encargada de aplicar.

**Declaración de Tránsito Aduanero:** La manifestación de las mercancías sujetas al régimen de tránsito aduanero por parte del transportador ante la aduana.

**Delito aduanero:** Todo acto u omisión mediante el cual se incurra en hechos o actos tipificados como delito de contrabando, defraudación aduanera u otros.

**Documento e embarque:** Documento que respalda la emisión de un manifiesto internacional de carga y/o una declaración de tránsito aduanero, el cual una vez suscrito por el transportador autorizado establece que el mismo ha tomado las mercancías bajo su responsabilidad, obligándose a transportarlas y entregarlas de conformidad con las condiciones establecidas en este documento o en el contrato correspondiente, pudiendo tratarse de:

- **Carta de Porte Internacional por Carretera (CPIC):** Documento de embarque utilizado para el transporte internacional de carga por carretera, aprobado en el marco de la Comunidad Andina.
- **Carta de Porte Internacional – Conhecimento de Transporte Internacional (CRT):** Documento de embarque utilizado para el transporte internacional de carga por carretera, aprobado en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur (ATIT)



- **Conocimiento – Carta de Porte Internacional / Declaración de Tránsito Aduanero (TIF/DTA):** Documento de embarque / Declaración de tránsito aduanero utilizado para el transporte internacional de carga por vía férrea, aprobado en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur (ATIT)
- **Conocimiento de embarque marítimo (Bill of Lading):** Recibo dado por el transportista o su agente por las mercancías recibidas para su embarque, o embarcadas a bordo del navío. Es un documento de título semi-negociable, y al mismo tiempo que es un contrato contiene evidencias de primera clase de los términos de tal.
- **Guía aérea de carga:** Documento de embarque utilizado en el transporte comercial de mercancías vía aérea, en virtud del cual el transportador se compromete, contra el pago de un flete, a transportar las mercancías desde un punto a otro.

**Formalidades aduaneras previas a la entrega de mercancías:** El conjunto de procedimientos que deberán realizar las personas naturales o jurídicas y la administración aduanera, desde la introducción de mercancías en el territorio aduanero hasta el momento en que se les aplique un determinado régimen aduanero.

**Ilícito aduanero:** Todo acto u omisión mediante los cuales se infringe la legislación aduanera, en operaciones aduaneras y de comercio exterior.

**Importación para el consumo:** El régimen aduanero por el cual las mercancías importadas pueden permanecer definitivamente dentro del territorio aduanero.

**Manifiesto de Carga:** Documento que detalla la relación de toda la carga transportada por el medio de transporte así como las características de éste. Es emitido según el modo de transporte utilizado, pudiendo tratarse de:

- **Manifiesto Aéreo de Carga:** Documento que detalla la relación de toda la carga transportada por una aeronave así como las características de ésta, de acuerdo a lo establecido en el Acuerdo sobre Aviación Civil Internacional – OACI.
- **Manifiesto de Carga Internacional (MCI):** Documento aprobado en el marco de la Comunidad Andina de Naciones en el que constan todos los datos e información referidos al medio de transporte y la carga transportada por vía carretera.
- **Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA):** Documento aprobado en el marco del Acuerdo Parcial sobre Transporte

Internacional Terrestre de los Países Signatarios del Cono Sur (ATIT) en el que constan todos los datos e información referidos al medio de transporte y la carga transportada por vía carretera.

- **Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero Fluvial (MIC/DTA fluvial):** Documento aprobado en el marco del Acuerdo sobre Transporte Fluvial por la Hidrovía Paraguay – Paraná en el que constan todos los datos e información referidos al medio de transporte y la carga transportada por vía fluvial.

**Medios de Transporte de uso comercial:** Nave, aeronave, vagón ferroviario, camiones, tracto-camión o cualquier otro vehículo utilizado para el transporte de mercancías por determinada vía.

**Transbordo:** El régimen aduanero en aplicación del cual se trasladan, bajo control de una misma administración aduanera, mercancías de un medio de transporte a otro, o al mismo en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, a objeto de que continúe hasta su lugar de destino.

**Transportador internacional:** Es toda persona autorizada por la autoridad nacional competente, responsable de la actividad de transporte internacional para realizar las operaciones de transporte internacional de mercancías, utilizando uno o más medios de transporte de uso comercial.

**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.

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

**Tránsito aduanero internacional:** Régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales.

**Tránsito aduanero comunitario:** El régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen. DECISIÓN 617 CAN

**Tributos aduaneros:** Los gravámenes o impuestos interno que gravan a las importaciones o exportaciones de mercancías.

**Unidad de transporte:** Parte del equipo de transporte que sea adecuado para la utilización de mercancías que deban ser transportadas y que permita su movimiento completo durante el recorrido y en todos los medios de transporte utilizados.

**ANEXO II**

**ACUERDO PARCIAL  
SOBRE TRANSPORTE  
INTERNACIONAL TERRESTRE  
DE LOS PAÍSES SIGNATARIOS DEL  
CONO SUR - ATIT**

## **ACUERDO PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE LOS PAÍSES SIGNATARIOS DEL CONO SUR - ATIT**

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, de la República de Bolivia, de la República Federativa del Brasil, de la República de Chile, de la República del Paraguay, de la República del Perú y de la República Oriental del Uruguay, acreditados por sus respectivos Gobiernos según poderes, otorgados en buena y debida forma, que fueron depositados oportunamente en la Secretaría General de la Asociación, proceden a formalizar el presente Acuerdo.

CONSCIENTES De la necesidad de 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,

CONSIDERANDO Que tal cuerpo legal debe contribuir a una efectiva integración de los países de la región, contemplando las necesidades y características geográficas y económicas de cada uno de ellos,

CONFORME A la experiencia recogida en la aplicación del Convenio suscrito por los mismos países el 11 de noviembre de 1977,

TENIENDO PRESENTE Lo dispuesto en el artículo décimo de la Resolución 2 del Consejo de Ministros de Relaciones Exteriores de la ALADI,

CONVIENEN En celebrar, al amparo del Tratado de Montevideo 1980, un Acuerdo sobre transporte internacional terrestre.

### **CAPÍTULO I**

#### **Disposiciones generales**

Artículo 1º.- Los términos de este Acuerdo se aplicarán al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país.

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

Artículo 3º.- Las empresas serán consideradas bajo jurisdicción del país en que:

- a) Estén legalmente constituidas.
- b) Estén radicados y matriculados los vehículos que se utilicen en la prestación de los servicios; y
- c) Tengan domicilio real de acuerdo a las disposiciones legales del país respectivo.

Artículo 4°.-

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 5°.- Cada país signatario asegurará a las empresas autorizadas de los demás países signatarios, sobre la base de reciprocidad, un tratamiento equivalente al que da a sus propias empresas.

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.

Artículo 6°.- La entrada y salida de los vehículos del territorio de los países signatarios, para la realización del transporte internacional se autorizará, en los términos del presente Acuerdo, a través de los pasos habilitados.

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.

Artículo 8°.- 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.

Artículo 9°.-

1. Los documentos que habilitan para conducir vehículos, expedidos por un país signatario a los conductores que realicen tráfico regulado por el presente Acuerdo, serán reconocidos como válidos por los demás países signatarios. Esta documentación no se podrá retener en caso de infracciones de tránsito, salvo que al conllevar estas infracciones

otra sanción distinta a la pecuniaria requiera necesariamente su entrega a la autoridad competente.

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.

Los requerimientos que a tal efecto realicen los Tribunales, serán notificados al representante indicado, ante el respectivo Organismo Nacional Competente.

Artículo 10°.- El transporte de mercancías efectuado bajo el régimen de tránsito aduanero internacional se realizará conforme a las normas que se establecen en el Anexo "Aspectos Aduaneros".

Artículo 11°.-

1. Las cargas transportadas serán nacionalizadas de acuerdo a la legislación vigente en cada país signatario.

2. Los países signatarios promoverán la adopción de un sistema de nacionalización en destino de las mercancías transportadas en unidades susceptibles de ser precintadas.

3. Despachada la mercancía y hecho efectivo los derechos aduaneros, tasas y demás gravámenes a la importación o exportación, se permitirá que el vehículo con su carga siga a destino.

Artículo 12°.- Las autoridades migratorias de cada país signatario autorizarán el ingreso y estada de los tripulantes en su territorio por el tiempo que permanezca el vehículo en que viajan, conforme al procedimiento establecido en el Anexo "Aspectos Migratorios" del presente Acuerdo.

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 14°.- Los países signatarios podrán llegar a acuerdos bilaterales o multilaterales sobre los diferentes aspectos considerados en el Acuerdo y, en especial, en materia de reciprocidad en los permisos, regímenes tarifarios y otros aspectos técnico-operativos. Dichos acuerdos no podrán en ningún caso contrariar los logrados en el presente Acuerdo.

Artículo 15°.- El presente Acuerdo no significa en ningún caso restricción a las facilidades que, sobre transporte y libre tránsito, se hubiesen concedido los países signatarios.

Artículo 16°.- Los países signatarios designarán sus Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del presente Acuerdo, cuyas autoridades o sus representantes constituirán una Comisión destinada a la evaluación permanente del Acuerdo y sus Anexos, de modo de proponer a sus respectivos Gobiernos, las modificaciones que su aplicación sugiera. La Comisión se reunirá por convocatoria de cualquiera de los países signatarios, lo que deberá hacerse con una antelación mínima de 60 días.

Artículo 17°.- El formato y contenido de los documentos que se requieren para la aplicación del presente Acuerdo son los que se establecen en los apéndices respectivos. La Comisión establecida en el artículo 16, podrá modificar estos apéndices y aprobar otros complementarios.

Artículo 18°.- Cuando uno de los países signatarios adopte medidas que afecten al transporte internacional terrestre, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes antes de su entrada en vigencia.

## CAPÍTULO II

### Transporte internacional por carretera

Artículo 19°.- A los efectos del presente Capítulo, se entiende por:

1. Transporte terrestre con tráfico bilateral a través de frontera común: el tráfico realizado entre dos países signatarios limítrofes.
2. Transporte terrestre con tráfico bilateral, con tránsito por terceros países signatarios: el realizado entre dos países signatarios con tránsito por terceros países signatarios, sin efectuar en éstos tráfico local alguno, permitiéndose solamente las operaciones de transbordo en estaciones de transferencias, expresamente autorizadas por los países signatarios.
3. Transporte terrestre con tráfico en tránsito hacia terceros países no signatarios: el realizado por un país signatario con destino a otro que no sea signatario del Acuerdo, con tránsito por terceros países signatarios, con la misma modalidad que la definida en el párrafo 2 del presente artículo.
4. Empresa: todo transportador autorizado por su país de origen para realizar tráfico internacional terrestre, en los términos del presente Acuerdo; el término transportador



comprende toda persona natural o jurídica incluyendo cooperativas, o similares que ofrecen servicios de transporte a título oneroso.

5. Vehículo: artefacto, con los elementos que constituyen el equipo normal para el transporte, destinado a transportar personas o bienes por carretera, mediante tracción propia o susceptible de ser remolcado.

6. Vinculación por carretera: corresponde a las conexiones directas por caminos sin solución de continuidad y la conexión de carreteras, por puentes, balsas, transbordadores y túneles.

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.

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.

10. Equipos: el conjunto de implementos y accesorios instalados en vehículos de transporte de pasajeros o carga, tales como radios, pasa-cassettes, aparatos de radio transmisión, tacógrafos, heladeras, televisores, aparatos de video-cassettes, acondicionadores de aire y calentadores; y otros aparatos necesarios para el desarrollo de la actividad tales como extintores, llantas, cubiertas y cámaras de repuesto, gatos, herramientas, piezas de recambio para emergencias, botiquines, linternas.

11. Vehículos y equipos de apoyo operacional: son aquellos que se utilizan exclusivamente para ejecutar tareas auxiliares al transporte internacional con prohibición de realizar éste, tales como vehículos de auxilio, grúas, montacargas, fajas transportadoras y otros similares.

12. Autotransporte: es la importación o exportación de vehículos que se transportan por sus propios medios.

13. Permiso originario: autorización para realizar transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, otorgada por el país con jurisdicción sobre la empresa.

14. Permiso complementario: autorización concedida por el país de destino o de tránsito a aquella empresa que posee permiso originario.

Artículo 20°.- 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.

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.

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. Los contratos sociales reconocidos por el Organismo Nacional Competente del país signatario en cuyo territorio está constituida y tiene domicilio real la empresa, serán aceptados por los Organismos Nacionales Competentes, de los demás países signatarios. 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 español 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. Esta modificación será comunicada vía télex, facsímil y otro medio similar, incluyéndose la relación actualizada de la flota. Las unidades dadas de alta estarán autorizadas para operar, con la sola exhibición de la copia autenticada del télex o facsímil.

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.

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.

2. Tratándose del permiso de tránsito, sólo se requerirá que la empresa presente al Organismo Nacional Competente del país transitado, el documento de idoneidad que acredite el permiso originario.

Artículo 25°.-

Los permisos originarios deberán ser otorgados con una vigencia prorrogable por períodos 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.

En el documento de idoneidad se consignará el período 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.

Artículo 26°.-

1. Las autoridades competentes deberán decidir sobre el otorgamiento de los permisos complementarios que se les soliciten, dentro del plazo de 180 días de presentada la solicitud correspondiente.
2. Mientras se tramita el permiso complementario, las autoridades competentes otorgarán dentro de un plazo de 5 días hábiles, con la sola presentación de los documentos a que se refiere el artículo 24, un permiso provisorio que se oficializará, mediante télex o facsímil, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo. Vencido el plazo de 5 días desde la presentación de la solicitud, la autoridad competente que no haya concedido el permiso complementario provisorio informará, dentro de un plazo similar, sobre las causas que ha tenido para ello a la autoridad competente del país de origen de la empresa que lo ha solicitado.
3. La autoridad del país al que se solicite el permiso complementario, certificará su otorgamiento en fotocopia del respectivo documento de idoneidad, autenticada por el Organismo Nacional Competente, no siendo necesaria la extensión de ninguna otra documentación.

Artículo 27°.- Sin perjuicio de lo establecido precedentemente, las autoridades competentes podrán convenir el otorgamiento de permisos de carácter ocasional de pasajeros o carga a empresas de su país, aplicándose en estos casos las normas contenidas en los apéndices 4 y 5 según corresponda. El otorgamiento de estos permisos no podrá implicar el establecimiento de servicios regulares o permanentes.

Artículo 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.

3. Las menciones consignadas en la "carta de porte - conocimiento" 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 la "carta de porte - conocimiento" para las indicaciones del remitente resultara insuficiente, deberán utilizarse hojas complementarias, que se convertirán en parte integrante del documento. Dichas hojas deberán tener el mismo formato de éste, se emitirán en igual número y serán firmadas por el remitente y porteador. La "carta de porte - conocimiento" deberá mencionar la existencia de las hojas complementarias.

#### Artículo 29°.-

1. El tráfico de pasajeros y cargas entre los países signatarios se distribuirá mediante acuerdos bilaterales de negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.

2. En casos de transporte en tránsito por terceros países, conforme a lo definido en los párrafos 2 y 3 del artículo 19, igualmente se celebrarán acuerdos entre los países interesados, asegurando una justa compensación por el uso de la infraestructura del país transitado, sin perjuicio de que bilateral o tripartitariamente se acuerde que el país transitado pueda participar en ese tráfico.

Artículo 30°.- Los países signatarios acordarán las rutas y terminales a utilizarse dentro de sus respectivos territorios y los pasos habilitados de acuerdo a los principios establecidos en el Acuerdo.

#### 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.

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

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.

Artículo 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.

2. 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.

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.

### CAPITULO III

#### Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (TIF)

Nota: No se incluyen los artículos 36° al 57° por corresponder a un modo de transporte diferente al contemplado en el Proyecto de Grado.

## CAPITULO IV

### Disposiciones finales

#### Artículo 58°.-

Los países signatarios designan como organismos nacionales competentes para la aplicación del presente Acuerdo en sus respectivas jurisdicciones a los siguientes:

#### ARGENTINA:

Secretaría de Transportes (Subsecretaría de Transportes Terrestres)

#### BOLIVIA:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

#### BRASIL:

Ministerio dos Transportes

#### CHILE:

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

#### PARAGUAY:

Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones

#### PERU:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

#### URUGUAY:

Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Cualquier modificación en la designación de los Organismos Nacionales Competentes deberá ser comunicada a los demás países signatarios.

Artículo 59°.- Cada Organismo Nacional Competente será responsable del cumplimiento de las disposiciones del presente Acuerdo dentro de su país.

Artículo 60°.- Cada país signatario ratificará el presente Acuerdo conforme a sus ordenamientos legales.

Artículo 61°.- El presente Acuerdo entrará en vigencia a partir del 1° de febrero de 1990 para los países que lo hayan puesto en vigor administrativamente en sus respectivos territorios. Para los demás países, entrará en vigencia a partir de la fecha en la cual lo pongan en vigor administrativo en sus territorios y tendrá una duración de cinco años prorrogables automáticamente por períodos iguales.

Artículo 62°.- El presente Acuerdo estará abierto a la adhesión, mediante negociación, de los países miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI.

La adhesión se formalizará una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional al presente Acuerdo, que entrará en vigor 30 días después de su depósito en la Secretaría General de la ALADI.

Artículo 63°.- Cualquier país signatario del presente Acuerdo podrá denunciarlo transcurridos tres años de su participación en el mismo. Al efecto, notificará su decisión con sesenta días de anticipación, depositando el instrumento respectivo en la Secretaría General de la ALADI, quien informará de la denuncia a los demás países signatarios. Transcurridos ciento veinte días de formalizada la denuncia, cesarán automáticamente para el país denunciante los derechos y obligaciones contraídas en virtud del presente Acuerdo.

Artículo 64°.- El presente Acuerdo sustituye al Convenio de Transporte Internacional Terrestre suscrito en Mar del Plata, Argentina, el 11 de noviembre de 1977, para el transporte que se realice entre los países signatarios que lo hayan ratificado. No obstante lo anterior, tendrán plena vigencia los acuerdos de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y de Transporte y de los Organismos Nacionales Competentes de los países del Cono Sur, que hayan sido adoptados en el marco del Convenio que se sustituye, en todo cuanto fueren compatibles con las disposiciones del presente Acuerdo.

La Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración será la depositaria del presente Acuerdo y enviará copias del mismo, debidamente autenticadas, a los Gobiernos de los países signatarios y adherentes.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Acuerdo en la ciudad de Montevideo, el primer día del mes de enero de mil novecientos noventa, en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente válidos.

Por el Gobierno de la República Argentina:	María Esther Bondanza
Por el Gobierno de la República de Bolivia:	René Mariaca Valdéz
Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:	Rubens A. Barbosa
Por el Gobierno de la República de Chile:	Juan Guillermo Toro Dávila
Por el Gobierno de la República del Paraguay:	Antonio Félix López Acosta
Por el Gobierno de la República del Perú:	Pablo Portugal Rodríguez
Por el Gobierno de la República Oriental del Uruguay:	Gustavo Magariños





Anexo al documento de idoneidad N°

de

### Descripción de los vehículos habilitados

TIPO DE VEHICULO	MARCA	TIPO DE CARROCE RIA	AÑO	CHASSIS No.	No. EJES	CAPACIDAD CARGA 0 N° TOTAL ASIENTOS	PATENTE 0 PLACA O MATRÍCULA

Lugar y fecha:.....

Firma y sello de la autoridad competente

APENDICE 2

Solicitud de permiso complementario para efectuar servicio  
internacional de transporte terrestre de pasajeros

Al Señor ....., .....

.....

.....  
Nombre o Razón Social.....

domiciliada en calle.....Ciudad.....

País.....representada por.....

con domicilio en calle.....Ciudad.....

Teléfono..... , solicita tenga a bien otorgar permiso complementario para  
efectuar transporte de pasajeros (o carga) entre..... y .....

utilizando el (los) Paso(s) Fronterizo(s) de.....

.....

de conformidad con el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre vigente, para lo  
cual se adjunta la siguiente documentación:

1. Documento de Idoneidad y sus anexos.
2. Prueba de designación, en el territorio del país de destino y tránsito del 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 de dicho país.

Agradeceré a Usted otorgarme permiso provisorio mientras no se otorga el permiso complementario definitivo.

Saluda atentamente a Usted,

.....

Firma interesado o Representante Legal

### APENDICE 3

#### Modelo de Comunicación de Modificación de la Flota Habilitada

Conforme a lo establecido en el artículo 22, del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre y su Apéndice 3, se detalla la modificación de la Flota autorizada por esta ..... a la empresa.....conformando el certificado N°.....

#### ALTAS

TIPO DE VEHICULO	MARCA	TIPO DE CARROCE RIA	AÑO	CHASIS No.	No. EJES	CAPACIDAD CARGA N° ASIENTOS	PATENTE 0 MATRÍCULA

#### BAJAS

TIPO DE VEHICULO	MATRICULA

#### CAMBIOS DE ESTRUCTURAS

TIPO DE VEHICULO	MATRICULA	SITUACION ANTERIOR	SITUACION ACTUAL

En consecuencia, la flota habilitada a partir de esta fecha.....queda compuesta por ..... camiones,..... tractores, .....acoplados y .....semi-remolques, correspondiéndole una capacidad de carga de ..... toneladas.

La presente comunicación modifica la flota asociada al Certificado N°.....de fecha.....

## APENDICE 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:

- 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).

## APÉNDICE 5

### Procedimiento para otorgar permiso ocasional de transporte de carga por carretera

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.

ANEXO I  
ASPECTOS ADUANEROS

CAPITULO I

Definiciones

Artículo 1

A los fines del presente Anexo, se entiende por:

1. Admisión temporal: régimen aduanero especial que permite recibir en un territorio aduanero, con suspensión del pago de los gravámenes a la importación, ciertas mercancías ingresadas con un fin determinado y destinadas a ser reexportadas, dentro de un plazo establecido, sin haber sufrido modificaciones salvo la depreciación normal como consecuencia del uso que se haga de ellas.
2. Aduana de carga: aduana bajo cuyo control son cargadas las mercancías en las unidades de transporte y donde se colocan precintos aduaneros, a fin de facilitar el comienzo de una operación TAI en una aduana de partida.
3. Aduana de destino: aduana de un país bajo cuya jurisdicción concluye una operación TAI.
4. Aduana de partida: aduana de un país bajo cuya jurisdicción comienza una operación TAI.
5. Aduana de paso de frontera: aduana de un país por la cual ingresa o sale del país una unidad de transporte en el curso de una operación TAI.
6. Cargamento excepcional: uno o varios objetos pesados o voluminosos que, por razón de su peso, sus dimensiones o su naturaleza, no puedan ser transportados en unidades de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificados, en este concepto también se comprenden los vehículos nuevos que se transportan por sus propios medios.
7. Contenedor: elemento del equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil o análogo con sus accesorios, incluidos los equipos de refrigeración, carpas, etc.) que responda a las siguientes condiciones:
  - a) Constituya un 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.
8. Control aduanero: conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esté encargada de aplicar.
9. Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTA): la manifestación de la mercancía ante la Aduana por el declarante.
10. Declarante: la persona que, de acuerdo a la legislación de cada país, solicita el inicio de una operación de tránsito aduanero internacional, en los términos del presente Anexo, presentando una declaración DTA ante la aduana de partida y responde frente a las autoridades competentes por la exactitud de su declaración.
11. Depósito aduanero: régimen aduanero especial en virtud del cual las mercancías son almacenadas bajo control de la aduana en un recinto aduanero con suspensión del pago de los gravámenes que inciden sobre la importación o exportación.
12. Garantía: obligación que se contrae, a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas frente a ella.



13. Gravámenes a la importación o exportación: derechos aduaneros y cualesquiera otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza que incidan sobre las importaciones y exportaciones. No quedan comprendidos en este concepto las tasas y recargos análogos cuando respondan al costo de los servicios prestados.
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.
15. Persona: indistintamente una persona física o natural o una persona jurídica, a menos que el contexto disponga otra cosa.
16. Recinto aduanero: lugar habilitado por la aduana destinado a la realización de operaciones aduaneras.
17. Transbordo: traslado de mercancías efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde una unidad de transporte a otra, o a la misma en distinto viaje, incluida su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta su lugar de destino.
18. Tránsito aduanero internacional: régimen aduanero especial bajo el cual las mercancías sujetas a control aduanero son transportadas de un recinto aduanero a otro en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de acuerdo con arreglos bilaterales o multilaterales.
19. Transportador: la persona autorizada para realizar el transporte internacional terrestre en los términos del presente Acuerdo, y que asume la responsabilidad ante las autoridades competentes por la correcta ejecución de la operación TAI, en todo lo que es de su incumbencia.
20. Unidades de transporte:
- a) Los contenedores;
  - b) Los vehículos de carretera, comprendidos los remolques y semirremolques;
  - c) Los vagones de ferrocarril.

## CAPITULO II

### Campo de aplicación

#### Artículo 2

1. El presente Anexo es aplicable al transporte de mercancías en unidades de transporte, cuya realización comprenda al menos los territorios de dos países, a condición de que la operación de transporte incluya el cruce de por lo menos una frontera entre la aduana de partida y la aduana de destino.
2. Las disposiciones del presente Anexo no son aplicables al transporte de mercancías provenientes o destinadas a terceros países que no sean países signatarios.
3. Las disposiciones del párrafo 1 del presente artículo son aplicables incluso si la operación de tránsito comprende un trayecto por vía acuática sin que se produzca transbordo de las mercancías.
4. En el presente Anexo, salvo disposiciones en contrario, la expresión "unidades de transporte" comprende igualmente los cargamentos excepcionales.
5. Asimismo, las operaciones de tránsito aduanero internacional estarán sujetas a las restricciones que se deriven de la aplicación de lo establecido en el artículo 50 del Tratado de Montevideo 1980.

### CAPITULO III

#### Suspensión de gravámenes a la importación o exportación

##### Artículo 3

Las mercancías transportadas en tránsito aduanero internacional (TAI) al amparo del presente Anexo, gozarán de la suspensión de los gravámenes a la importación o a la exportación eventualmente exigibles mientras dure la operación TAI, sin perjuicio del pago de tasas por los servicios efectivamente prestados.

### CAPITULO IV

#### Condiciones aplicables a las empresas y a las unidades de transporte

##### Artículo 4

1. Para autorizar la admisión temporal de vehículos, conduciendo o no mercancías, se exigirá la inscripción de las empresas transportadoras y sus vehículos en la Administración de Aduanas del país de origen, la cual emitirá un documento para cada vehículo, donde conste tal inscripción para ser presentado en las aduanas habilitadas para el tránsito aduanero internacional de acuerdo al artículo 26 del presente Anexo. Dicho documento

deberá contener los mismos datos que se indican en el permiso originario que deberá presentar la empresa transportadora para su inscripción.

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

#### Artículo 5

1. Las unidades de transporte precintables utilizadas para el transporte de mercancías en aplicación del presente Anexo deben estar construidas y fabricadas de tal modo:

- a) Que pueda serles colocado un precinto aduanero de manera sencilla y eficaz;
- b) Que ninguna mercancía pueda ser extraída de la parte precintada de la unidad de transporte o ser introducida en ésta sin dejar huellas visibles de manipulación irregular o sin ruptura del precinto aduanero;
- c) Que no tengan ningún espacio oculto que permita disimular mercancías;
- d) Que todos los espacios capaces de contener mercancías sean fácilmente accesibles para las inspecciones aduaneras; y
- e) Que sean identificables mediante marcas y números grabados que no puedan alterarse o mortificarse.

2. Los países reunidos conforme a las disposiciones del artículo 31 del presente Anexo prepararán, en caso necesario, recomendaciones que estipulen las condiciones y modalidades de aprobación de las unidades de transporte, para que la actuación de las diferentes aduanas que intervengan en una operación TAI sea uniforme.

#### Artículo 6

Los vehículos y su equipo deben salir del país al que ingresaron dentro de los plazos que bilateralmente se acuerden, conservando las mismas características y condiciones que tenían al ingresar, las que serán controladas por las autoridades aduaneras.

#### Artículo 7

Las aduanas por las cuales se admitan temporalmente los vehículos amparados por el presente Acuerdo y sus anexos, procederán a verificar el equipamiento normal del mismo, para su correcta identificación al momento del ingreso, salida o reingreso, según corresponda, oportunidades en las cuales se tendrá en cuenta el desgaste natural provocado por el uso.

#### Artículo 8

1. Las autoridades aduaneras podrán permitir el establecimiento de depósitos particulares fiscalizados a los efectos de almacenar repuestos y accesorios indispensables para el mantenimiento de las unidades de transporte y equipos de las empresas extranjeras habilitadas.
2. El ingreso y egreso de los mismos estará exento de gravámenes a la importación y exportación, siempre y cuando procedan de cualquier país, aunque sean originarios de un tercer país.
3. Los repuestos y accesorios que hayan sido reemplazados serán reexportados a su país de procedencia, abandonados a favor de la Administración de Aduanas o destruidos o privados de todo valor comercial, bajo control aduanero, debiendo asumir el transportador cualquier costo que ello origine.

#### Artículo 9

Cada aduana en cuya jurisdicción se produzca la entrada o salida de los vehículos sujetos al régimen de admisión temporal, llevará un registro de control de dichos movimientos.

### CAPITULO V

#### Precintos aduaneros

#### Artículo 10

1. Los precintos aduaneros utilizados en una operación de tránsito aduanero internacional efectuada al amparo del presente Anexo deben responder a las condiciones mínimas prescritas en el Apéndice 1 al presente Anexo.
2. En la medida de lo posible, los países aceptarán los precintos aduaneros que respondan a las condiciones mínimas prescritas en el párrafo 1, cuando hayan sido colocados por las autoridades aduaneras de otro país. Sin embargo, cada país tendrá el derecho de colocar sus propios precintos cuando los que se hayan empleado se consideren insuficientes o no ofrezcan la seguridad requerida.
3. Cuando los precintos aduaneros colocados en el territorio de un país son aceptados por el otro país, gozarán en el territorio de éste de la misma protección jurídica que los precintos nacionales.

### CAPITULO VI

#### Declaración de las mercancías y responsabilidad

### 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 de; 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 12

1. El transportador es responsable ante las autoridades aduaneras del cumplimiento de las obligaciones que se derivan de la aplicación del régimen de tránsito aduanero internacional; en particular, está obligado a asegurar que las mercancías lleguen intactas a la aduana de destino, de acuerdo con las condiciones establecidas en el presente Anexo.
2. El declarante es el único responsable por las infracciones aduaneras que se deriven de las inexactitudes de sus declaraciones.

## CAPITULO VII

### Garantías sobre las mercancías y los vehículos

#### Artículo 13

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

## CAPITULO VIII

### Formalidades a observar en las aduanas de partida

#### Artículo 14

1. En la aduana de partida la unidad de transporte con la carga deberá ser presentada junto con la declaración DTA.
2. Las autoridades de la aduana de partida controlarán:
  - a) Que la declaración DTA esté en regla;
  - b) Que la unidad de transporte ofrezca la seguridad necesaria conforme a las condiciones estipuladas en el artículo 5;
  - c) Que las mercancías transportadas correspondan en naturaleza y número a las especificadas en la declaración; y
  - d) Que se hayan adjuntado todos los documentos necesarios para la operación.
3. Una vez realizadas las comprobaciones de rigor, las autoridades de la aduana de partida colocarán sus precintos y refrendarán la declaración DTA.
4. Las autoridades de la aduana de partida se limitarán, en la medida de lo posible, y sin perjuicio del derecho que tienen con carácter general de Proceder al examen de las mercancías, a efectuar este examen por el sistema de muestreo.
5. La declaración DTA se registrará y se devolverá al declarante, quien adoptará las disposiciones necesarias para que en las diferentes etapas de la operación TAI, pueda ser presentada a los fines del control aduanero. Las autoridades de la aduana de partida conservarán un ejemplar de la declaración DTA.
6. En lo que concierne a los cargamentos excepcionales se seguirá el siguiente procedimiento:
  - a) La autorización para realizar la operación TAI se subordina a que según el criterio de las autoridades aduaneras sea posible identificar fácilmente los cargamentos excepcionales así como cualquier accesorio en relación con los mismos. Para estos efectos, como medio de identificación se utilizarán especialmente las marcas o números de fabricación de que vayan provistos, o la descripción que se haga de los mismos, o la colocación de marcas de identificación o precintos aduaneros, de tal forma que estos cargamentos o accesorios no puedan ser sustituidos en su totalidad o en parte por otros y que ninguno de sus componentes pueda ser retirado, sin que ello sea evidente;

- b) Si las autoridades aduaneras exigen que se adjunte documentación adicional identificatoria de la carga se hará mención de la misma en la declaración DTA.

## CAPITULO IX

### Formalidades a observar en las aduanas de paso de frontera

#### 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 estén 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.

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 20

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

#### Artículo 21

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.

1. 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.

2. 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.

## CAPITULO XII

### Asistencia mutua administrativa

#### Artículo 22

1. A petición escrita de las autoridades aduaneras de un país que haya iniciado investigaciones en caso de infracción o de sospecha de infracción a las disposiciones del presente Anexo, las autoridades aduaneras de cualquier otro país comunicarán tan pronto como sea posible:

- a) Cualquier información de que dispongan en relación con declaraciones de tránsito aduanero internacional de mercancías que hayan sido presentadas o aceptadas en su territorio y que se presuman falsas;
- b) Cualquier información de que dispongan y que permita comprobar la autenticidad de precintos que puedan haber sido colocados en su territorio.

#### Artículo 23

Cuando las autoridades aduaneras de un país constaten inexactitudes en una declaración DTA o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones del presente Anexo, lo comunicarán de oficio y en el más breve plazo a las autoridades aduaneras de los demás países afectados, si estiman que estas informaciones presentan interés para dichas autoridades.

## CAPITULO XIII

### Disposiciones diversas

#### Artículo 24

A petición de la persona que tenga el derecho a disponer de las mercancías, la autoridad de una aduana distinta de la designada en la declaración DTA como aduana de destino, puede poner fin a esta operación, debiendo mencionarse este cambio en la declaración DTA por la

autoridad aduanera que así lo autorice. Esta deberá comunicar el hecho tanto a la aduana de paso de frontera de entrada al país como a la de destino.

#### Artículo 25

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

- a) Señalar un plazo para que se complete la operación en su territorio;
- b) Exigir que las unidades de transporte sigan itinerarios determinados.

#### Artículo 26

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

2. Los países deberán:

- a) Reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y establecer un procedimiento separado y expedito para las mercancías sujetas a la operación TAI;
- b) Conceder prioridad al despacho de las mercancías perecederas, animales vivos y otras mercancías que requieren imperativamente un transporte rápido, tales como los envíos urgentes o de socorro con ocasión de catástrofes;
- c) Facilitar en las aduanas de paso de frontera, a pedido del interesado, el cumplimiento de las formalidades aduaneras fuera de los días y horarios normalmente previstos.

3. Los países cuyos territorios sean limítrofes deberán armonizar los horarios de atención y las atribuciones de todos los organismos que intervienen en los pasos de frontera correspondientes.

#### Artículo 27

1. Por la práctica de las formalidades aduaneras mencionadas en el presente Anexo, la intervención del personal de aduanas no dará lugar a pago alguno, a excepción de lo dispuesto en el párrafo siguiente.

2. Los Países permitirán, a pedido de cualquier persona interesada, el funcionamiento de las aduanas de paso de frontera en días, horas y locales fuera de los establecidos normalmente. En tal caso, se podrá cobrar el costo de los gastos realizados con motivo de dicha atención especial, inclusive la remuneración extraordinaria del personal.

#### 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).

#### Artículo 29

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

### CAPITULO XIV

#### Disposiciones finales

#### Artículo 30

1. A petición de uno o más de los países se convocará a reuniones de la Comisión establecida por el artículo 16 del Acuerdo con la participación de expertos de aduana de los mismos, con el objeto de examinar las disposiciones del presente Anexo y proponer la aplicación de medidas que aseguren la uniformidad de los procedimientos empleados por cada aduana para su puesta en práctica.
2. Asimismo, la citada Comisión procurará que se utilice la transmisión electrónica de datos para el intercambio de información de las aduanas de los países entre sí y con otros proveedores y usuarios de información del comercio internacional, a fin de lograr un mejor aprovechamiento de los avances tecnológicos en esa materia, facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los países.

## ANEXO I

### APENDICE 1

#### CONDICIONES MINIMAS A QUE DEBEN RESPONDER LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD ADUANERA (SELLOS Y PRECINTOS)

Los elementos de seguridad aduanera deberán cumplir las siguientes condiciones mínimas:

1. Requisitos generales de los elementos de seguridad aduanera

- a) ser fuertes y durables;
- b) ser fáciles de colocar;
- c) ser fáciles de examinar e identificar;
- d) no poder quitarse o deshacerse sin romperlos o efectuarse manipulaciones irregulares sin dejar marcas;
- e) no poder utilizarse más de una vez; y
- f) ser de copia o imitación tan difícil como sea posible.

2. Especificaciones materiales del sello

- a) El tamaño y forma del sello deberán ser tales que las marcas de identificación sean fácilmente legibles;
- b) La dimensión de cada ojal de un sello corresponderá a la del precinto utilizado y deberá estar ubicado de tal manera que éste se ajuste firmemente cuando el sello esté cerrado;
- c) El material utilizado deberá ser suficientemente fuerte como para prevenir roturas accidentales Un deterioro demasiado rápido (debido a condiciones climáticas, agentes químicos, etc.) o manipulaciones irregulares que no dejen marcas; y
- d) El material utilizado se escogerá en función del sistema de precintado adoptado.

3. Especificaciones de los precintos

- a) los precintos deberán ser fuertes y durables, resistentes al tiempo y a la corrosión;
- b) el largo del precinto debe ser calculado de manera de no permitir que una abertura sellada sea abierta en todo o en parte sin que el sello o precinto se rompa o deteriore visiblemente; y
- c) el material utilizado debe ser escogido en función del sistema de precintado adoptado.

#### 4. Marcas de identificación

El sello o precinto, según convenga, debe comprender marcas que:

- a) indiquen que se trata de un sello aduanero, por la aplicación de la palabra "aduana", en español o portugués;
- b) identifiquen el país que aplica el sello, preferiblemente por medio de los signos que se emplean para indicar el país de matrícula de los vehículos motorizados en el tráfico internacional; y
- c) permitan la identificación de la aduana que coloca el sello, o bajo cuya autoridad fue colocado.

**ANEXO III**

**DECISION 399**  
**DE LA COMUNIDAD ANDINA**  
**TRANSPORTE INTERNACIONAL**  
**DE MERCANCÍAS POR CARRETERA**

## DECISION 399

Transporte Internacional de Mercancías por Carretera,

LA COMISION DEL ACUERDO DE CARTAGENA,

VISTOS: El Capítulo XI del Acuerdo de Cartagena, la Decisión 257 de la Comisión, y la Propuesta 293 de la Junta.

CONSIDERANDO:

Que el transporte internacional de mercancías por carretera constituye uno de los instrumentos de ayuda eficaz para la consolidación del espacio económico subregional y el logro de los objetivos del Acuerdo de Cartagena;

Que, asimismo, es una herramienta valiosa de integración que brinda un apoyo determinante al intercambio comercial, a la expansión competitiva de la base productiva y a la dinamización del comercio exterior;

Que a partir de la vigencia de la Decisión 257, el transporte internacional por carretera ha alcanzado un desarrollo y especialización, y ha sufrido un proceso de modificación en los patrones de organización y funcionamiento que amerita de una modernización de su marco normativo;

Que el mercado internacional cada día más exigente requiere de normas que aseguren la eficiencia del servicio, determinando en forma clara y precisa las condiciones del contrato y la responsabilidad que debe tener tanto el transportista como el usuario y el destinatario;

DECIDE:

CAPITULO I

DEFINICIONES

Artículo 1.- Para la aplicación de la presente Decisión y de las demás normas comunitarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera entre países del Acuerdo de Cartagena, se entiende por:

Aduana de Carga, aquella en donde se adoptan determinadas medidas preliminares de carácter aduanero y bajo cuyo control son cargadas las mercancías en los vehículos habilitados o en las unidades de carga, debidamente registrados, a fin de facilitar el inicio de una operación de transporte o tránsito aduanero internacional, en una aduana de partida.



Aduana de Destino, aquella que interviene en una operación de transporte internacional por carretera para asignar a las mercancías un régimen aduanero en particular, previa solicitud del interesado, o en donde termina una operación de tránsito aduanero internacional.

Aduana de Partida, aquella que en una operación de transporte internacional por carretera interviene en el control y despacho de las mercancías, o en donde comienza una operación de tránsito aduanero internacional. La aduana de partida puede ser, a su vez, la de carga.

Aduana de Cruce de Frontera, aquella ubicada en los cruces de frontera habilitados por los Países Miembros, que no siendo aduana de partida ni de destino, interviene en el control de las mercancías transportadas, de los vehículos habilitados y de las unidades de carga que se encuentran en operación de transporte o de tránsito aduanero internacional.

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

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

Centro Nacional de Atención en Frontera (CENAF) o Centro Binacional de Atención en Frontera (CEBAF), la infraestructura ubicada en forma aledaña a los cruces de frontera habilitados, con sus instalaciones y equipos necesarios, donde se concentran las autoridades nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte, tránsito, aduana, migración, sanidad y otros relacionados con el acceso de personas, vehículos y mercancías cuando ingresen o salgan del territorio de un País Miembro, y en donde se brindan, además, servicios complementarios de facilitación a dichas operaciones y de atención al usuario.

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

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

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

Contenedor, el elemento o equipo de transporte (cajón portátil, tanque móvil 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 m<sup>3</sup>).

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

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

Declarante, la persona que de acuerdo a la legislación de cada País Miembro suscribe una Declaración de Tránsito Aduanero Internacional y, por tanto, se hace responsable ante la

aduana por la información en ella declarada y por la correcta ejecución de la operación de tránsito aduanero internacional.

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

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

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

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

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

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

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

Organismo Nacional Competente, el organismo responsable del transporte por carretera en cada uno de los Países Miembros, así como de la aplicación integral de la presente Decisión y sus normas complementarias. Estos son:

Bolivia: Dirección General de Transporte Terrestre

Colombia: Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre Automotor

Ecuador: Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres

Perú: Dirección General de Circulación Terrestre

Venezuela: Servicio Autónomo de Transporte y Tránsito Terrestre.

En materia de aduana y de migración los Organismos Nacionales son:

Bolivia: Dirección General de Aduanas

Dirección General de Migración y Extranjería

Colombia: Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales

Subsecretaría de Asuntos Consulares y Migración, para la expedición de la Libreta de Tripulante Terrestre; y, Departamento Administrativo de Seguridad (DAS), para el control migratorio

Ecuador: Dirección Nacional del Servicio de Aduanas

Dirección Nacional de Migración

Perú: Superintendencia Nacional de Aduanas

Dirección de Migraciones y Naturalización

Venezuela: Servicio Nacional Integrado de Administración Tributaria (SENIAT) - Gerencia de Aduanas.

Dirección General Sectorial de Extranjería

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

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

Registro, la inscripción que realizan los organismos nacionales competentes de transporte o la anotación que realizan los organismos nacionales de aduana, de cada uno de los

vehículos habilitados y de las unidades de carga a ser utilizados en el transporte internacional, a efecto de ejercer los controles correspondientes.

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

Sistema Andino de Carreteras, los ejes troncales, interregionales y complementarios definidos e identificados como tales mediante Decisión de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO II

### PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Artículo 2.- La presente Decisión establece las condiciones para la prestación del servicio de transporte internacional de mercancías por carretera entre los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, con el objeto de liberalizar su oferta.

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

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

## CAPITULO III

### DEL AMBITO DE APLICACION

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 13.- Los Países Miembros, en sus respectivos territorios, conceden al transportista autorizado, a quien le hubieren otorgado Permiso de Prestación de Servicios, el derecho a

ofertar y prestar el servicio de transporte internacional, así como a establecer oficinas o sucursales.

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

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

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

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

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

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

#### CAPITULO IV

##### DE LAS CONDICIONES PARA EL TRANSPORTE

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

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



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

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

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

Artículo 20.- Para solicitar el Certificado de Idoneidad y el Permiso de Prestación de Servicios, el transportista deberá estar constituido como empresa en cualquiera de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena.

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

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

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

- a) Directo, sin cambio del camión o tracto-camión y del remolque o semirremolque; o,
- b) Directo, con cambio del tracto-camión, sin transbordo de las mercancías.

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

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

Cuando esté sujeta al régimen de tránsito aduanero internacional, dicha mercancía deberá estar amparada con una DTAI.

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

El transportista que sólo cuenta con Certificado de Idoneidad no podrá emitir tales documentos hasta tanto obtenga el Permiso de Prestación de Servicios que le permita

realizar el transporte, y haya cumplido con las demás condiciones señaladas en la presente Decisión.

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

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

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

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

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

Artículo 27.- El transportista autorizado y su representante legal en cada uno de los Países Miembros de su ámbito de operación, son solidariamente responsables del pago de las multas impuestas a los conductores de los vehículos habilitados de su empresa, por las infracciones de tránsito cometidas durante la prestación del servicio de transporte internacional.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 32.- En materia de tributación se aplicarán al transporte internacional las disposiciones pertinentes para evitar la doble tributación entre los Países Miembros, previstas en el Ordenamiento Jurídico del Acuerdo de Cartagena.

## CAPITULO V

### DE LAS AUTORIZACIONES PARA EL TRANSPORTE

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 39.- El Certificado de Idoneidad será solicitado por el transportista mediante petición escrita, adjuntando los siguientes documentos e información:

- 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) Ambito de operación, señalando los Países Miembros por cuyo territorio pretende operar, incluido el de origen;
- f) Relación e identificación de los vehículos cuya habilitación y registro solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento

financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 63; y,

- g) Relación e identificación de las unidades de carga cuyo registro se solicita. Indicará los que son de su propiedad, los de terceros vinculados y los tomados en arrendamiento financiero (leasing) y se acompañará los documentos e información señalados en el artículo 69.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO VI DE LA TRIPULACION

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

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

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

Artículo 52.- Los conductores de los vehículos habilitados deberán cumplir con las disposiciones sobre tránsito terrestre, vigentes en los Países Miembros por cuyo territorio circulen.

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

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

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

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

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

Artículo 56.- El transportista autorizado está obligado a cubrir los gastos que demande el retorno de la tripulación de sus vehículos habilitados, cuando deba abandonar un país luego

de concluido el servicio de transporte. Asimismo, deberá cubrir tales gastos en caso que el tripulante no pueda continuar por incumplimiento de las leyes o reglamentos nacionales.

## CAPITULO VII

### DE LA HABILITACION Y DEL REGISTRO DE LOS VEHICULOS Y UNIDADES DE CARGA

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Artículo 66.- El organismo nacional competente expedirá y entregará los Certificados de Habilidad de los camiones o tracto-camiones conjuntamente con el Certificado de Idoneidad.

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

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

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

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

- a) Copia de la matrícula o registro de propiedad de cada remolque o semi-remolque; y,

b) Características de las unidades de carga: placa, marca, tipo, número de ejes, peso o tara, dimensiones externas, capacidad máxima de carga, año de fabricación y número o serie del chasis.

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO VIII

### DEL CONTRATO DE TRANSPORTE

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 79.- La CPIC será expedida en un original y dos copias igualmente válidas, en forma nominativa, a la orden o al portador. El original que queda en poder del remitente

podrá ser endosable o no endosable, la primera copia acompañará a las mercancías durante el transporte y la segunda quedará en poder del transportista autorizado.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## CAPITULO IX

### DE LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES Y DE LA RESPONSABILIDAD

#### Sección Primera

##### Del transportista autorizado

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

al transportista autorizado. Los daños causados a terceros serán de cuenta del transportista autorizado, salvo pacto distinto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 107.- El transportista autorizado que dolosamente haga constar en la CPIC información inexacta sobre las mercancías que le han sido entregadas para su transporte, será responsable de los daños y perjuicios que por este motivo ocasionen al remitente, consignatario, destinatario o a un tercero, no pudiendo, en este caso, ampararse en las disposiciones que limitan su responsabilidad.

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

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

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

Artículo 111.- Si las circunstancias permiten la ejecución del transporte en unas condiciones diferentes a las previstas en la CPIC o en el contrato de transporte, y siempre que el transportista autorizado no haya recibido las instrucciones a que se refiere el artículo



anterior, éste deberá tomar las medidas que juzgue convenientes en interés de la persona que tiene el derecho de disposición de las mercancías.

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

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

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

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

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

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

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

Si la entrega se hace imposible por culpa de quien tenga derecho a disponer de las mercancías, éstas se reputarán entregadas en el lugar donde se encuentren, quedando el

transportista autorizado liberado de toda responsabilidad en cuanto a la ejecución del contrato.

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

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

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

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

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

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

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

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

## Sección Segunda

### Del remitente

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 128.- El remitente es responsable por los daños y perjuicios que, por defectos de embalaje, se ocasionen a las personas, a las mismas mercancías o a otras, así como por los gastos que por este motivo se efectúen, a menos que tales defectos fuesen manifiestos o ya conocidos por el transportista autorizado en el momento en que se hizo cargo de éstas, sin que haya expresado oportunamente sus reservas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Sección Tercera

#### Del destinatario

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

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

Artículo 137.- En caso de retraso o incumplimiento en la entrega de las mercancías, así como en la pérdida o deterioro de las mismas, el destinatario o cualquier otra persona que tenga derecho sobre ellas, conforme lo establecido en la presente Decisión, podrá hacer valer, frente al transportista autorizado, los derechos que resulten del contrato de transporte.

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

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

#### Sección Cuarta

##### De los límites de la responsabilidad

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

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

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

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

Artículo 143.- El límite de responsabilidad del transportista autorizado por los daños y perjuicios resultantes de la demora en la entrega, no podrá exceder del valor del flete de las

mercancías transportadas, salvo que las partes expresamente hubieran convenido uno mayor.

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

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

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

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

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

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

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

- a) Acto u omisión del remitente, consignatario o de su representante o agente;

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

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

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

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

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

## CAPITULO X

### JURISDICCION Y COMPETENCIA

Artículo 152.- Cualquier conflicto o diferencia derivados de la aplicación o ejecución de un contrato de transporte internacional, que no involucre normas de orden público de la



presente Decisión, se regirá por la ley prevista en el contrato. A falta de pacto, se aplicarán las disposiciones de la presente Decisión y sus normas complementarias y en lo no previsto por éstas, las normas del derecho nacional aplicable.

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

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

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

Artículo 154.- Cuando las partes acuerden que las diferencias que se originen como consecuencia de la aplicación o incumplimiento del contrato de transporte sean sometidas a conocimiento y decisión de un Arbitro o Tribunal Arbitral, éste se realizará de conformidad con el procedimiento y demás estipulaciones pactados por ellas.

Si se trata de un Arbitro único, su nombramiento será de común acuerdo por las partes, si no hay consenso, éste será nombrado por la autoridad nominadora designada por ellas. Si se han de nombrar tres Arbitros, cada una de las partes nombrará uno y los Arbitros así nombrados escogerán el tercer Arbitro, que ejercerá las funciones de Presidente del Tribunal.

Artículo 155.- Las sentencias ejecutoriadas o pasadas por autoridad de cosa juzgada o los laudos, dictados por un Juez, Tribunal, Arbitro o Tribunal Arbitral de un País Miembro en aplicación de la presente Decisión, podrán hacerse cumplir o ejecutar en el territorio de otro País Miembro, sin necesidad de homologación o *exequátur*.

Cuando se deba ejecutar un laudo o sentencia fuera del territorio nacional del Juez, Tribunal, Arbitro o Tribunal Arbitral que la dictó, se deberá cumplir con las formalidades exigidas para ello por la legislación del País Miembro en que se solicita la ejecución de la misma.

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

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

## CAPITULO XI DE LOS ASPECTOS ADUANEROS

### Sección Primera

#### Del registro y de la garantía

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 161.- Los vehículos habilitados y las unidades de carga, debidamente registrados, se constituyen 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 aplicables sobre las mercancías transportadas internacionalmente, por los vehículos habilitados y unidades de carga, y por los equipos, que ingresen temporalmente en una operación de transporte.

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

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

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

Artículo 163.- Los vehículos habilitados o las unidades de carga tomados en arrendamiento financiero (leasing), así como los vinculados, se constituyen en garantía ante la aduana,

para los efectos a que se refiere el artículo 161, siempre que medie una declaración expresa en este sentido suscrita por el arrendador o propietario del vehículo o unidad de carga.

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

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

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

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

Artículo 165.- En aquellos casos en que la aduana tenga que hacer efectiva la garantía del vehículo habilitado o unidad de carga, se observará lo dispuesto en los artículos 44 y 45 de la Decisión 327. En los demás casos, cuando se tenga que hacer efectiva otro tipo de garantía, se aplicará la legislación nacional del País Miembro respectivo.

## Sección Segunda

### Del Manifiesto de Carga Internacional

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

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

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

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

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Número del Certificado de Idoneidad y los números de los Permisos de Prestación de Servicios por cuyos Países Miembros se realiza el transporte;

- c) Nombre del conductor o conductores, así como la nacionalidad, número de los documentos de identidad, licencia de conducir y Libreta de Tripulante Terrestre;
- d) Identificación del vehículo habilitado (camión o tracto-camión) y de la unidad de carga (remolque o semi-remolque), debidamente registrados;
- e) Lugar y país de carga y descarga;
- f) Naturaleza de la carga, indicando si es de carácter peligrosa y, particularmente, si se trata de sustancias químicas o precursoras.
- g) Número de las CPIC;
- h) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- i) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- j) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- k) Precio de las mercancías;
- l) Aduanas de partida, de cruce de frontera y de destino;
- m) Fecha de emisión;
- n) Firma del transportista autorizado o de su representante; y,
- o) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

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

### Sección Tercera

#### De la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional

Artículo 169.- Los Países Miembros conceden en sus respectivos territorios libertad para las operaciones de tránsito aduanero internacional que efectúen los transportistas autorizados en vehículos habilitados y unidades de carga, debidamente registrados.

Artículo 170.- Una aduana distinta a la designada en la DTAI como de destino, puede poner fin a una operación de tránsito aduanero internacional, a solicitud de la persona que tenga derecho a disponer de las mercancías.

La autoridad de aduana que intervino, dejará constancia de este hecho en la DTAI, y comunicará a la aduana de cruce de frontera de entrada a su país, así como a la inicialmente señalada como de destino.

Artículo 171.- La DTAI deberá contener la siguiente información:

- a) Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado;
- b) Nombre y dirección del declarante;
- c) Nombre y dirección del remitente;
- d) Nombre y dirección del destinatario;
- e) Nombre y dirección del consignatario;
- f) Indicación de la aduana de carga, si es distinta de la de partida;
- g) País y aduana de partida;
- h) País y aduana de destino;
- i) País de origen de las mercancías;
- j) Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados y de las unidades de carga;
- k) Número de los MCI;
- l) Número de las CPIC;
- m) Descripción de las mercancías, cantidad de bultos, clase y marca de los mismos;
- n) Número de identificación del contenedor y de los precintos aduaneros;
- o) Peso bruto en kilogramos o volumen en metros cúbicos y, cuando corresponda, su cantidad expresada en otra unidad de medida;
- p) Precio de las mercancías;
- q) Indicación de las aduanas de cruce de frontera;
- r) Firma del declarante; y,
- s) Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida.

En el reverso de la DTAI se anotarán las actuaciones de las aduanas de cruce de frontera de salida y entrada de cada País Miembro, así como de la aduana de destino.

Artículo 172.- La DTAI será llenada por el transportista autorizado y la información contenida en ésta será proporcionada por el remitente.

Artículo 173.- La DTAI estará acompañada del documento oficial de exportación del país de procedencia de las mercancías.

#### Sección Cuarta

#### Otras Disposiciones

Artículo 174.- Despachadas las mercancías y pagados los derechos aduaneros, tasas y demás gravámenes a la importación, cuando los hubiere, el vehículo habilitado y la unidad

de carga, así como el contenedor y tanque, continuarán con las mercancías hasta el lugar de entrega.

Artículo 175.- Cuando se establezca que el transportista autorizado es responsable de la comisión de una infracción o delito aduanero, la aduana informará de este hecho al organismo nacional competente de ese País Miembro quien, a su vez, lo hará de conocimiento del organismo nacional competente del país de origen del transportista, a fin de que se tomen las medidas correspondientes.

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

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

Artículo 178.- Las mercancías que se transporten internacionalmente por carretera, podrán nacionalizarse en la aduana de destino o de cruce de frontera, según lo establecido en el MCI o en la DTAI.

Cuando a una aduana no le ofrecen seguridad los sellos o precintos colocados por una aduana anterior, podrá colocar nuevos sellos o precintos, de lo cual se dejará constancia en el MCI o en la DTAI.

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

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

## CAPITULO XII

### DE LOS ASPECTOS SOBRE MIGRACION

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

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

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

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

Artículo 183.- El titular de la Libreta de Tripulante Terrestre, cuando se encuentre realizando transporte internacional y porte la misma, está exento de visa para el ingreso al territorio de los Países Miembros por los cuales presta el servicio.

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

### CAPITULO XIII

#### DE LOS ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES

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

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

- a) Coordinar con las demás autoridades de su país la aplicación de los aspectos operativos y de procedimiento establecidos en las Decisiones y normas complementarias que regulan el transporte internacional de mercancías por carretera;
- b) Coordinar la ejecución de los aspectos operativos del transporte internacional de mercancías por carretera con los organismos nacionales competentes de los demás Países Miembros;
- c) Promover mecanismos de coordinación con los transportistas autorizados y usuarios del transporte internacional de mercancías por carretera de su país;
- d) Promover el establecimiento de las Comisiones de Facilitación para el Tránsito y Transporte Terrestre Internacional; y,



e) Proporcionar a la Secretaría Técnica Permanente y a la Secretaría Pro-Tempore del Comité la información relacionada con el transporte internacional de mercancías por carretera que se solicite, conforme lo previsto en la presente Decisión y sus normas complementarias, así como en los Acuerdos o Resoluciones aprobados por el CAATT.

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

#### CAPITULO XIV

##### DE LOS CENTROS NACIONALES O BINACIONALES DE ATENCION EN FRONTERA

Artículo 188.- Los Países Miembros adoptarán las medidas necesarias que permitan el establecimiento y organización de Centros Nacionales de Atención en Frontera (CENAF) o de Centros Binacionales de Atención en Frontera (CEBAF), en cada uno de los cruces de frontera habilitados para el transporte internacional por carretera.

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

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

#### CAPITULO XV

##### DEL REGISTRO ANDINO DE TRANSPORTISTAS AUTORIZADOS Y DE VEHICULOS HABILITADOS

Artículo 190.- Créase un Registro Andino de Transportistas Autorizados, así como de Vehículos Habilitados y de Unidades de Carga, los que estarán a cargo de la Junta del Acuerdo de Cartagena, quien adoptará las acciones necesarias para su organización y funcionamiento.

Artículo 191.- Los organismos nacionales competentes proporcionarán oportuna y regularmente a la Junta del Acuerdo de Cartagena la información necesaria para la implementación de los Registros establecidos en el artículo anterior.

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

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

Los organismos nacionales competentes mantendrán actualizada la información suministrada a la Junta del Acuerdo de Cartagena.

## CAPITULO XVI

### DISPOSICIONES GENERALES

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

Artículo 193.- Podrán realizar transporte internacional por cuenta propia solamente las empresas constituidas y establecidas en uno de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, 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 194.- Para realizar transporte internacional por cuenta propia, la empresa interesada deberá solicitar Permiso Especial de Origen para Transporte Internacional por Cuenta Propia y Permiso Especial Complementario para Transporte Internacional por Cuenta Propia ante los organismos nacionales competentes de los Países Miembros de origen y destino de las operaciones, respectivamente.

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

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

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

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

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

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

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

La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, establecerá el formato correspondiente para la consignación de la información.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 209.- Cualquier modificación en el nombre o denominación, o cambio en la designación del organismo nacional competente, así como de los demás organismos nacionales que intervienen en el control de las operaciones de transporte internacional, deberá ser comunicada a la Junta del Acuerdo de Cartagena y a los otros Países Miembros por intermedio de los correspondientes Órganos de Enlace.

## CAPITULO XVII

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

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

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

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

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

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

## CAPITULO XVIII

### DISPOSICIONES FINALES

Artículo 214.- La presente Decisión sustituye a la Decisión 257 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena.

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

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA: Los Países Miembros, a propuesta de la Junta, dentro de un plazo de noventa días calendario, contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, aprobarán una Norma Comunitaria que establezca las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados.

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

TERCERA: Los Certificados de Idoneidad y los Permisos de Prestación de Servicios con sus Anexos y los Certificados de Habilitación de los vehículos, otorgados conforme las Decisiones 257 y 358 de la Comisión, mantendrán su vigencia hasta su vencimiento. Los transportistas autorizados con sesenta días de anticipación a dicho vencimiento, deberán solicitar a los organismos nacionales competentes respectivos su renovación, debiendo actualizar sólo la información y documentos que sean necesarios.

CUARTA: La Junta del Acuerdo de Cartagena, previa opinión del Comité Andino de Autoridades de Transporte Terrestre, en un plazo no mayor de noventa días calendario contados a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, adoptará mediante Resolución los criterios para calificar la idoneidad del transportista autorizado, determinar la capacidad mínima de carga útil en vehículos propios y vinculados y establecer los requisitos del contrato de vinculación.

QUINTA: Las disposiciones de la Decisión 358 que no se opongan a la presente Decisión, mantendrán su vigencia en tanto la Junta del Acuerdo de Cartagena no adopte, mediante Resolución, el reglamento de esta última.

Dada en la ciudad de Lima, a los diecisiete días del mes de enero de mil novecientos noventa y siete.

**ANEXO IV**

**DECISION 617**  
**DE LA COMUNIDAD ANDINA**  
**TRÁNSITO ADUANERO**  
**COMUNITARIO**

## DECISION 617

### Tránsito Aduanero Comunitario

LA COMISION DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: El Artículo 3, primer literal b) y primer literal c), y el Capítulo XIII referido a la Integración Física del Acuerdo de Cartagena; las Decisiones 398, 399, 467, 477, 478, 535 y 574 de la Comisión; las Resoluciones 300 y 721 de la Secretaría General;

CONSIDERANDO: Que, resulta necesario adoptar una norma comunitaria sobre Tránsito Aduanero Comunitario para consolidar la libre circulación de mercancías entre los Países Miembros;

Que, el desarrollo eficiente y correcto del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario requiere la intercomunicación permanente de las aduanas de los Países Miembros y que las mercancías comunitarias circulen de origen a destino, sin transbordos obligatorios y despachos innecesarios en frontera, puertos y aeropuertos;

Que en la Subregión la articulación de los diferentes modos de transporte ha contribuido al desarrollo del Transporte Intermodal, así como del Transporte Multimodal, los que requieren ágiles procedimientos aduaneros de tránsito que faciliten el uso de documentos unificados y sistemas de intercambio de información, complementados con el establecimiento de controles posteriores;

Que es necesario introducir nuevas definiciones y mecanismos de carácter comunitario, de tal forma que el régimen de Tránsito Aduanero Comunitario sea aplicado de manera uniforme en todos los Países Miembros;

Que asimismo, resulta conveniente unificar en un solo instrumento jurídico las normas relativas al tránsito aduanero comunitario, actualmente dispersas en Decisiones de la Comisión y Resoluciones de la Secretaría General de la Comunidad Andina;

Que el Consejo Presidencial Andino, reunido en Quirama el 28 de junio de 2003, dio instrucciones a las entidades pertinentes de aplicar las recomendaciones del Proyecto GRANADUA, con apoyo de la Secretaría General, para la interconexión entre las Aduanas, con base en la adopción del Arancel Integrado Andino (ARIAN), el Documento Único Aduanero (DUA), la Armonización de Regímenes Aduaneros y otros mecanismos para evitar las distorsiones, incluyendo aquellas generadas por diferencias en las preferencias



otorgadas a terceros e impulsar la lucha contra el contrabando y el fraude fiscal en el comercio intraandino;

Que la Secretaría General presentó a consideración de la Comisión su Propuesta 120/Rev. 4, la misma que ha tomado como base el Anteproyecto de Decisión elaborado en el Proyecto GRANADUA (Fortalecimiento de la Unión Aduanera en los Países Andinos.- Comisión de la Unión Europea-Secretaría General de la Comunidad Andina); que ha sido conocida por las autoridades competentes de transporte terrestre de los Países Miembros; así como respecto a la cual el Comité Andino de Asuntos Aduaneros ha presentado recomendaciones favorables;

#### DECIDE:

Aprobar la presente Decisión sobre: Tránsito Aduanero Comunitario

#### CAPITULO I

#### DEFINICIONES

Artículo 1.- Para los efectos de la presente Decisión se entiende por:

**Aduana de Destino:** La aduana de un País Miembro donde termina una operación de tránsito aduanero comunitario.

**Aduana de Garantía:** La aduana de un País Miembro que acepta las garantías que amparen operaciones de tránsito aduanero comunitario, a favor de cualquiera de los Países Miembros donde circulen las mercancías bajo dicho régimen.

**Aduana de Partida:** La aduana de un País Miembro donde comienza una operación de tránsito aduanero comunitario.

**Aduana de Paso de Frontera:** La aduana de un País Miembro, ubicada en una de sus fronteras, que interviene en el trámite de una operación de tránsito aduanero comunitario por la cual las mercancías cruzan con motivo de tal operación.

**Autotransporte:** Vehículos considerados como mercancías que, por sus características se desplazan por sus propios medios.

**Aviso de Fin de Tránsito:** Comunicación que emite la aduana de destino a la aduana de partida, informándole sobre la terminación de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario, para la liberación de la garantía.

**Aviso de Partida:** Comunicación que emite la aduana de partida a las aduanas de paso de frontera y a la aduana de destino, informándoles sobre el inicio de una operación de

Tránsito Aduanero Comunitario, previa constitución y aceptación de la garantía correspondiente.

**Aviso de Paso de Frontera:** Comunicación que emite una aduana de paso de frontera a la aduana de partida y a la aduana de destino, informándoles sobre el paso por esa oficina de una mercancía transportada al amparo del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario.

**Cargamento Especial:** Mercancías que, por razón de su peso, de sus dimensiones o naturaleza, no pueden ser transportadas en unidades de carga o de transporte cerradas, bajo reserva de que puedan ser fácilmente identificadas.

**Cargas o Mercancías Peligrosas:** Toda materia que durante su producción, almacenamiento, transporte, distribución o consumo, genere o pueda generar daño a los seres vivos, bienes y/o el medio ambiente. Así como los residuos tóxicos y los envases vacíos que los han contenido y las consideradas como peligrosas por organismos internacionales, las legislaciones nacionales de los Países Miembros y demás normas comunitarias.

**Control Aduanero:** Es el conjunto de medidas adoptadas por la administración aduanera con el objeto de asegurar el cumplimiento de la legislación aduanera, o de cualesquiera otras disposiciones cuya aplicación o ejecución es de competencia o responsabilidad de las aduanas.

**Despacho:** El cumplimiento del conjunto de formalidades aduaneras necesarias para que las mercancías puedan ser importadas a consumo, exportadas, sometidas a otro régimen o destino aduanero que lo requiera.

**Documento de Transporte:** El documento que prueba la existencia de un Contrato de Transporte bajo cualquiera de los modos de transporte.

**Documento Único Aduanero (DUA):** Documento que contiene el conjunto de datos comunitarios y nacionales necesarios para hacer una declaración aduanera de mercancías en las aduanas de los Países Miembros y para los destinos y regímenes aduaneros que lo requieran.

**Garantía Económica:** Documento emitido por una institución bancaria, financiera, de seguros u otra de naturaleza similar o equivalente, con representación en cada uno de los Países Miembros por donde se realiza el tránsito, debidamente autorizada para emitirla, que asegure, a satisfacción de las autoridades aduaneras, el pago de los derechos e impuestos,

recargos, intereses y sanciones pecuniarias, eventualmente exigibles sobre las mercancías transportadas, así como el cumplimiento de otras obligaciones contraídas con relación a dichas mercancías.

**Manifiesto de Carga:** Documento que contiene información respecto del medio de transporte, número de bultos, peso e identificación genérica de la mercancía que comprende la carga, incluida la mercancía a granel, que debe presentar todo transportista internacional a la aduana de un país miembro.

**Margen de tolerancia en la carga a granel:** Es la diferencia de peso en la mercancía a granel, no mayor al 5%, que la autoridad aduanera podrá aceptar sin que se considere irregularidad o infracción administrativa, siempre que obedezca a fenómenos atmosféricos, físicos o químicos justificados.

**Medio de Transporte:** El vehículo con tracción propia o autopropulsión autorizado o habilitado por el Organismo Nacional Competente, que permita el transporte de las mercancías y/o unidades de carga. Estos medios de transporte son los que se detallan a continuación:

- Aeronaves
- Buques o naves
- Camiones o tracto camiones
- Gabarras
- Ferrocarriles
- Otros medios de transporte similares

**Mercancías:** Son todos los bienes susceptibles de ser clasificados en la nomenclatura NANDINA y sujetos a control aduanero.

**Mercancías comunitarias:**

- a) Las mercancías obtenidas, elaboradas, transformadas o producidas en el territorio aduanero comunitario y que cumplen con las normas de origen establecidas en la Comunidad Andina; y
- b) Las mercancías importadas para el consumo y en libre circulación en el territorio aduanero comunitario.

**Mercancías no comunitarias:**

- a) Las mercancías que no cumplen los requisitos para ser consideradas como mercancías comunitarias..
- b) Las mercancías que pierdan su condición de comunitarias al ser exportadas a título definitivo fuera del territorio aduanero comunitario.

Modo de Transporte: El empleado para el transporte de las mercancías que entran o salen del territorio aduanero comunitario. Los modos de transporte pueden ser aéreo; carretero; ferroviario; marítimo; fluvial; lacustre y por instalación fija.

Obligado Principal: La persona que suscribe el Documento Único Aduanero en la sección pertinente a tránsito aduanero comunitario y que es responsable ante la Aduana por la información en ella declarada y por el pago de los derechos e impuestos y recargos percibidos por la aduana, por las mercancías objeto del régimen de tránsito aduanero comunitario, constituyendo una garantía a satisfacción de la Aduana.

Operación de Transbordo: Traslado de mercancías, efectuado bajo control aduanero de una misma aduana, desde un medio de transporte o unidad de carga a otro, o al mismo en distinto viaje, incluida o no su descarga a tierra, con el objeto de que continúe hasta la aduana de destino.

Operación de Tránsito Aduanero Comunitario: El transporte de mercancías, medios de transporte y unidades de carga, que se realiza en el territorio aduanero comunitario desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, dando cumplimiento a las disposiciones contenidas en la presente Decisión, así como a las demás normas comunitarias y nacionales complementarias o conexas.

Precinto Aduanero: Dispositivo exigido por las autoridades aduaneras, que dada su naturaleza y características ofrece seguridad a las mercancías contenidas en una unidad de carga o medio de transporte.

Productos Sensibles: Todas las mercancías consideradas como de alto riesgo de fraude al utilizar el régimen de tránsito aduanero comunitario.

Transportista Autorizado: Aquel autorizado por el Organismo Nacional Competente de su país de origen para ejecutar o hacer ejecutar el transporte internacional de mercancías, en cualquiera de sus modos de transporte, de conformidad con la normativa comunitaria correspondiente.

Tránsito Aduanero Comunitario: El régimen aduanero con arreglo al cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, desde una aduana de partida hasta una aduana de destino en una misma operación, en el curso de la cual se cruzan una o varias fronteras de los Países Miembros, con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen.

Territorio Aduanero Comunitario: Es el territorio aduanero que comprende los territorios aduaneros nacionales de los Países Miembros de la Comunidad Andina.

Unidad de Carga: El continente utilizado para el acondicionamiento de mercancías con el objeto de posibilitar o facilitar su transporte, susceptible de ser remolcado, pero que no tenga tracción propia. Estas unidades de carga son las que se detallan a continuación:

- Barcazas o planchones
- Contenedores
- Furgones
- Paletas
- Remolques y semi-remolques
- Tanques
- Vagones o plataformas de ferrocarril
- Otros elementos similares

Verificación de carga y medios de transporte: Actuación de control efectuada por la autoridad aduanera, ejercida sobre los medios de transporte, unidades de carga y las mercancías para comprobar la veracidad de los datos declarados respecto a características del medio de transporte, identificación de contenedores, precintos, y cuando se trate de carga suelta el número de bultos, cantidad, peso y los demás datos de descripción externa de la mercancía y su coincidencia con los consignados en los documentos que amparan la operación.

## CAPITULO II

### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 2.- Las mercancías transportadas bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario serán admitidas en el territorio aduanero nacional de los Países Miembros con suspensión del pago de los derechos e impuestos y recargos eventualmente exigibles, mientras permanezcan bajo este mismo régimen.

Artículo 3.- Las disposiciones de la presente Decisión regirán para las operaciones de tránsito de mercancías, medios de transporte y unidades de carga que utilizando uno o más modos de transporte, se realicen al amparo del régimen de Tránsito Aduanero Comunitario:

- 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;

El régimen de tránsito aduanero comunitario podrá aplicarse a los tránsitos de mercancías, medios de transporte y unidades de carga que utilicen el territorio aduanero de un país tercero cuando:

- a) esté prevista esta posibilidad en un acuerdo bilateral o multilateral suscrito por las partes; y
- b) el paso a través del tercer país se efectúe al amparo de un documento de transporte expedido en el territorio aduanero comunitario.

Artículo 4.- Las normas y procedimientos establecidos en la presente Decisión no implicarán, en ningún caso, una restricción a las facilidades de libre tránsito, o a las que sobre el transporte fronterizo se hubiesen concedido o pudiesen concederse entre sí los Países Miembros o entre un País Miembro y un Tercer País.

Artículo 5.- Las Autoridades Aduaneras de los Países Miembros podrán proceder al control posterior de la operación de tránsito aduanero comunitario, de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión 574 sobre Control Aduanero y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

Asimismo, las Autoridades Aduaneras deberán atender en forma inmediata los requerimientos que reciban respecto de la realización de un control posterior de una declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión 478 y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

### CAPITULO III

#### GESTION DEL REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

Artículo 6.- El régimen de tránsito aduanero comunitario será solicitado por el Obligado Principal.

El Obligado Principal será quien asumirá la responsabilidad de cumplir con las disposiciones de la presente Decisión, debiendo constituir para el efecto una garantía a satisfacción de la aduana de partida, conforme a lo establecido en el Capítulo IX de esta Decisión.

El transportista autorizado es responsable de presentar las mercancías, el medio de transporte y las unidades de carga en la aduana de paso de frontera y de destino, en la forma en que fueron presentadas en la aduana de partida.

Artículo 7.- Los Países Miembros, con arreglo a los procedimientos establecidos en la presente Decisión, permitirán la circulación al amparo del régimen de tránsito aduanero comunitario de:

1. Mercancías Comunitarias
  - 1.1 Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino del mismo País Miembro u otro País Miembro, en tránsito por uno o más Países Miembros.
  - 1.2 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.
2. Mercancías No Comunitarias
  - 2.1 Desde una aduana de partida de un País Miembro hasta una aduana de destino de otro País Miembro, en tránsito por uno o más Países Miembros distintos del País Miembro de partida.
  - 2.2 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 País Miembro de partida.
  - 2.3 Desde un tercer país hasta una aduana de destino de un País Miembro, en tránsito por uno o más Países Miembros.

Artículo 8.- Las Aduanas de los Países Miembros permitirán la libre circulación de los medios de transporte y unidades de carga, con arreglo a las disposiciones establecidas en el

ordenamiento jurídico comunitario y los Convenios Internacionales y Convenios Bilaterales de transporte suscritos por los Países Miembros que sean compatibles con el primero.

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.

Las autoridades aduaneras de cada País Miembro deberán comunicar a las aduanas de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina los cruces o pasos habilitados dentro de sus territorios aduaneros para el tránsito aduanero comunitario, así como las rutas habilitadas y los plazos fijados con carácter general para transitarlas.

Las mercancías peligrosas y los cargamentos especiales solo podrán circular por las vías especialmente habilitadas y en las condiciones establecidas por la normativa comunitaria o, en ausencia de ésta por la legislación nacional de cada País Miembro.

Artículo 10.- No podrán ser objeto de tránsito aduanero comunitario las mercancías cuya importación esté prohibida expresamente en el ordenamiento jurídico comunitario; o cuya prohibición por razones de moralidad, seguridad o protección de la vida y salud de personas, plantas o animales u otros, esté contemplada en éste; y, las mercancías consideradas como productos sensibles de acuerdo con lo establecido mediante Resolución de la Secretaría General. Asimismo no serán objeto de tránsito aduanero comunitario las mercancías cuya importación esté prohibida expresamente en Tratados y Convenios Internacionales o en las legislaciones de los Países Miembros compatibles con el ordenamiento jurídico comunitario.

En el caso de las mercancías que sean de prohibida importación en un País Miembro de tránsito, pero no en el País Miembro de partida o de destino, la aduana del País Miembro de tránsito podrá autorizar el tránsito, otorgándole el tratamiento de Producto Sensible.

Los Países Miembros comunicarán a la Secretaría General de la Comunidad Andina la relación de mercancías de prohibida importación vigente según sus legislaciones internas y ésta a su vez las comunicará a los organismos de enlace y a las autoridades aduaneras para



su correspondiente publicación. La lista de los Productos Sensibles será aprobada mediante Resolución, en la que se indicará sus mecanismos de actualización. No obstante, dicha comunicación y publicación no prejuzgarán necesariamente respecto de la compatibilidad de la prohibición con el ordenamiento jurídico andino.

Artículo 11.- Todas las mercancías transportadas en una operación de tránsito aduanero comunitario deberán estar amparadas por una declaración aduanera de acuerdo con lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).

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 13.- En un mismo medio de transporte podrán ser movilizadas mercancías o unidades de carga amparadas en diferentes declaraciones aduaneras que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, originadas en una o varias aduanas de partida para una o varias aduanas de destino.

Artículo 14.- Cuando se trate de transporte terrestre por carretera, cada declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, podrá

amparar las mercancías acondicionadas en una o más unidades de carga, y movilizadas en uno o varios vehículos que las trasladará desde una aduana de partida hasta una aduana de destino.

Artículo 15.- Cuando se trate de transporte acuático, aéreo o terrestre distinto al carretero, cada declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, podrá amparar las mercancías acondicionadas en una o varias unidades de carga y movilizadas por el medio de transporte que las trasladará desde una aduana de partida hasta una aduana de destino.

#### CAPITULO IV

##### PROCEDIMIENTO EN LA ADUANA DE PARTIDA

Artículo 16.- El obligado principal deberá presentar ante la aduana de partida una declaración aduanera con arreglo a lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA).

Artículo 17.- Las mercancías que se declaran en Tránsito Aduanero Comunitario están sujetas, en la aduana de partida para la aceptación del régimen, al cumplimiento de los siguientes requisitos y formalidades, que deberán, en su caso, quedar establecidas en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, de acuerdo con lo previsto en la presente Decisión:

- a) Verificar si las mercancías son o no de origen comunitario de conformidad con la documentación y declaración aduanera recibida;
- b) Establecer las rutas y los plazos dentro de los cuales deberán ser presentadas en la aduana de paso de frontera y de destino;
- c) Determinar las aduanas de paso de frontera y la aduana de destino final;
- d) Someterse a verificación de carga y medios de transporte de acuerdo con lo establecido en la presente Decisión y en la Decisión 574 sobre Control Aduanero, sus modificatorias o ampliatorias y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan;
- e) Someterse al precintado o establecimiento de marcas de identificación aduanera u otras medidas de control;
- f) Presentación de los documentos anexos establecidos en el artículo 12 de la presente Decisión; y

- g) Otros requisitos y formalidades de acuerdo con las características de la operación de tránsito aduanero comunitario, del medio de transporte, unidad de carga y la mercancía transportada, previstas en disposiciones comunitarias.

Artículo 18.- Una vez aceptada la declaración aduanera según lo dispuesto en la Decisión que adopte el Documento Único Aduanero (DUA), la aduana de partida conservará el ejemplar a ella destinado y devolverá los otros ejemplares al Transportista o al Obligado Principal, procediendo a notificar en forma inmediata la operación de tránsito aduanero comunitario que se ha iniciado, mediante el envío del “Aviso de Partida” a las aduanas de paso de frontera y de destino.

El “Aviso de Partida” será transmitido por la aduana de partida de acuerdo con el procedimiento previsto en el artículo 67 de esta Decisión.

Artículo 19.- En caso que el transporte se inicie en un tercer país, la aduana de entrada al territorio aduanero comunitario actuará como aduana de partida y aplicará el procedimiento dispuesto en el presente Capítulo.

## CAPITULO V

### PROCEDIMIENTOS DURANTE EL RECORRIDO BAJO EL REGIMEN DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

Artículo 20.- Los medios de transporte, las unidades de carga y las mercancías precintadas o con sus marcas de identificación aduanera, circularán por vías habilitadas y serán presentadas en las aduanas de paso de frontera indicadas en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte. Esta disposición no será aplicable a los medios de transporte de navegación aérea o de navegación acuática (marítima, fluvial, lacustre).

La declaración aduanera no será exigible en el caso de medios de transporte internacional terrestre y unidades de carga que circulen por vías habilitadas al amparo de un Manifiesto de Carga Internacional, en lastre o vacíos.

Tratándose del transporte internacional por carretera, estas rutas serán las señaladas en el Sistema Andino de Carreteras o las que bilateral o multilateralmente acuerden los Países Miembros.

Artículo 21.- Cuando por causa de fuerza mayor o caso fortuito ocurrida durante el tránsito aduanero comunitario, el transportista no pueda utilizar la aduana de paso de

frontera indicada en la declaración aduanera o cumplir con la ruta o plazos previstos, deberá dar aviso a la autoridad aduanera más próxima en el más breve plazo. Esta autoridad, así como la aduana de paso de frontera utilizada, dejarán constancia de tal hecho en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte y lo comunicarán a la aduana de partida y de destino, determinando la nueva ruta y plazo.

Artículo 22.- Siempre que se cumplan las condiciones establecidas en la presente Decisión, las mercancías no serán sometidas a verificación física durante el recorrido, en especial en los pasos de frontera, salvo lo dispuesto en los artículos 24, 25 y 26 de la presente Decisión.

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 24.- En caso de sospecha de irregularidades aduaneras, la aduana de paso o de destino podrá realizar verificación física de las mercancías. El medio de transporte y la unidad de carga, deberán llevarse a un recinto aduanero, dejando constancia expresa de lo actuado, en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

De encontrarse conforme, las mercancías, el medio de transporte y las unidades de carga se procederá a dejar constancia de todo lo actuado en el ejemplar correspondiente de la declaración aduanera, registrando el nuevo número de precinto colocado o las marcas de identificación adoptadas.

En caso de comprobación de irregularidades, se impedirá la continuación del tránsito tanto para las mercancías como para las unidades de carga y el medio de transporte, se

informará a las aduanas de partida y destino y se iniciará el procedimiento sancionador correspondiente de acuerdo con las disposiciones contenidas en esta Decisión. Las mercancías se someterán a las disposiciones legales establecidas en el País Miembro donde se detectó la irregularidad.

Artículo 25.- Cuando una autoridad diferente a la aduanera, en uso de sus facultades, requiera inspeccionar las mercancías en tránsito aduanero comunitario en el territorio de su país, deberá dirigirse de inmediato a la administración de aduana más próxima, la que intervendrá, conforme a su legislación nacional, en la inspección solicitada y procederá de acuerdo con lo establecido en el artículo anterior.

Artículo 26.- En los casos en que el precinto, las marcas de identificación, el medio de transporte, la unidad de carga o las mercancías presenten señales de haber sido forzados, alterados o violados, la autoridad aduanera deberá verificar las mercancías comprobando que su naturaleza, cantidad y peso, coincidan con lo declarado en los documentos que amparan la operación de tránsito aduanero comunitario.

Si como resultado de la actuación prevista en el párrafo anterior se determina coincidencia entre lo verificado y lo declarado, la autoridad aduanera precintará nuevamente y autorizará la continuación de la operación.

De presentarse diferencias no justificadas se impedirá la continuación del tránsito tanto para las mercancías como para las unidades de carga y el medio de transporte, se informará a las aduanas de partida y destino y se iniciará el procedimiento sancionador correspondiente de acuerdo con las disposiciones contenidas en esta Decisión. Las mercancías se someterán a las disposiciones legales establecidas en el País Miembro donde se detectó la irregularidad.

En cualquiera de los supuestos antes señalados la autoridad aduanera dejará constancia, en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, de su actuación y de todas las observaciones adicionales que estime pertinentes.

Artículo 27.- En los casos en que por razones operativas o comerciales, el Transportista o el Obligado Principal soliciten la operación de transbordo a la autoridad aduanera, ésta deberá dejar constancia de su actuación en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

Tratándose de la operación de transbordo de las mercancías en su unidad de carga, de un medio de transporte a otro, la aduana respectiva anotará solamente los nuevos datos del medio de transporte en la declaración aduanera, sin colocar un nuevo precinto aduanero.

El traslado de las mercancías de una unidad de carga a otra, así como la operación de transbordo de las mercancías de un medio de transporte a otro, deberá comprender siempre la totalidad de las mercancías contenidas en la declaración aduanera.

En los casos de traslado de las mercancías de una unidad de carga a otra, en los pasos de frontera o en cualquier parte del recorrido, la aduana colocará un nuevo precinto aduanero o nuevas marcas de identificación, anotando lo actuado en la declaración aduanera, incluyendo todos los detalles de las mercancías: número de bultos, clase y peso de mercancías.

En cualquiera de los casos mencionados en éste artículo, deberán mantenerse los documentos de transporte y manifiesto de carga iniciales presentados a la aduana de partida, debiendo aceptarse documentos complementarios o subsidiarios de éstos, para efectos de control, por parte de las demás autoridades aduaneras.

Artículo 28.- Si en caso fortuito o fuerza mayor o por causas que no sean imputables al transportista debidamente comprobadas, se produjeran durante el tránsito daños o accidentes que pongan en peligro inminente a la tripulación, al medio de transporte, la unidad de carga, a la mercancía o a terceras partes, impidiendo la continuación de la operación de tránsito aduanero comunitario, las mercancías amparadas por una declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte podrán ser trasbordadas, bajo la vigilancia de las autoridades aduaneras del país en cuyo territorio se efectúe el transbordo, dejando constancia de su actuación en la declaración aduanera.

En tales situaciones, el obligado principal o el transportista deberá dar aviso a la brevedad a la autoridad aduanera más próxima quien verificará y autorizará el transbordo de las mercancías a otro medio de transporte o unidad de carga de la misma empresa o de otra empresa habilitada y registrada ante aduanas, dejando constancia del hecho en la declaración aduanera y si el caso amerita colocará un nuevo precinto aduanero, lo que comunicará a la aduana de partida, de paso de frontera y de destino.

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.

Artículo 30.- Las aduanas de paso de frontera deberán remitir un “Aviso de Paso de Frontera” a las aduanas de partida y de destino, tan pronto como haya concluido su actuación, de acuerdo con el artículo 23. El aviso de paso de frontera deberá incluir las incidencias que de acuerdo con lo establecido en los artículos anteriores, hayan podido producirse y estén recogidas en el ejemplar correspondiente de la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

El “Aviso de paso de Frontera” será transmitido por las aduanas de paso de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 67 de esta Decisión.

## 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 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 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.

Artículo 35.- Las mercancías presentadas en la aduana de destino quedarán bajo control aduanero hasta que se les autorice otro destino aduanero.

## CAPITULO VII

### DE LOS PRECINTOS ADUANEROS

Artículo 36.- Las mercancías en tránsito aduanero comunitario se asegurarán por medio de precintos aduaneros, en los términos establecidos en el presente Capítulo, excepto:

- a) Cuando el medio de transporte o la unidad de carga no sean susceptibles de ser precintados; y,
- b) Cuando, por la naturaleza de las mercancías o de sus embalajes, éstas no puedan ser precintadas.

En estos casos, las autoridades aduaneras adoptarán las medidas que garanticen la realización del tránsito aduanero comunitario, tales como marcas de identificación aduanera u otras medidas previstas en las legislaciones nacionales, las que serán aceptadas por las autoridades aduaneras de los otros Países Miembros.



Cuando la marca de identificación aduanera, puesta en la aduana de partida o en una aduana de paso de frontera, no satisfaga a otra aduana de paso de frontera, ésta podrá colocar una nueva, de lo cual se dejará constancia en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte.

En ningún caso la aduana de paso de frontera que coloca la nueva marca de identificación aduanera podrá retirar aquella puesta por la aduana de partida u otra aduana de paso de frontera.

Artículo 37.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros son las únicas autorizadas para colocar los precintos aduaneros y, en su caso, las marcas de identificación. Los precintos aduaneros serán de uso obligatorio en el medio de transporte, en la unidad de carga y en las mercancías susceptibles de ser precintadas.

Los precintos aduaneros y, en su caso, las marcas de identificación, se colocarán en el medio de transporte, en la unidad de carga o en las mercancías, de tal manera que éstas no puedan extraerse de las partes precintadas o sujetas a identificación, o introducirse en ellas otras mercancías sin dejar huellas visibles de fractura o rotura de dicho precinto o marca de identificación.

Artículo 38.- La autoridad aduanera de cada País Miembro procederá a aprobar el modelo de los precintos aduaneros que utilizará y lo comunicará a la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que deberá informarlo a las autoridades aduaneras de los restantes Países Miembros.

Asimismo, la autoridad aduanera de un País Miembro podrá autorizar la utilización de precintos aduaneros particulares, decisión que deberá ser comunicada a la Secretaría General de la Comunidad Andina, la que deberá informarlo a las autoridades aduaneras de los demás Países Miembros.

Los precintos colocados por las aduanas de un País Miembro serán aceptados por las aduanas de los demás Países Miembros como si fuesen propios, mientras dure la operación de tránsito aduanero comunitario.

Artículo 39.- Los precintos aduaneros deberán tener, por lo menos, las siguientes características generales:

- a) Deberán ser sólidos, duraderos y ofrecer adecuada seguridad;
- b) Deberán colocarse rápida y fácilmente;

- c) Deberán examinarse e identificarse fácilmente;
- d) Estarán hechos de tal forma que para abrirse, necesariamente tengan que romperse, o que sea imposible efectuar manipulaciones irregulares sin dejar huellas;
- e) Estarán hechos de tal forma que sea imposible utilizar el mismo precinto más de una vez;
- f) Estarán hechos de material suficientemente resistente para evitar roturas accidentales o deterioro rápido por agentes atmosféricos o químicos;
- g) Diseñados y fabricados de modo tal que sea sumamente difícil copiarlos o falsificarlos;
- h) Los precintos aduaneros oficiales contendrán la siguiente identificación en bajo relieve o código de barras:
  - i. Siglas identificadoras de la aduana del País Miembro; o
  - ii. El empleo de la palabra “Aduana” y el código del País Miembro de acuerdo a la Norma Internacional ISO 3166 (Bolivia: BO; Colombia: CO; Ecuador: EC; Perú: PE; Venezuela: VE); y,
  - iii. Número consecutivo.

Artículo 40.- Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos anteriores, las aduanas de los Países Miembros podrán disponer la utilización de dispositivos electrónicos de seguridad en los medios de transporte, unidades de carga y en las mercancías.

Estos dispositivos deberán ser puestos en conocimiento de la Secretaría General y del Comité Andino de Asuntos Aduaneros y comunicados a las aduanas de los demás Países Miembros.

## CAPITULO VIII

### DE LOS VEHICULOS Y UNIDADES DE CARGA EN EL TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

Artículo 41.- Las operaciones de tránsito aduanero comunitario se podrán realizar en todo tipo de vehículos de transporte autorizados o habilitados y en unidades de carga, registradas cuando proceda, para transporte internacional por los organismos nacionales competentes de los Países Miembros, siempre que cumplan los siguientes requisitos de seguridad:

- a) Puedan ser precintados de manera sencilla y eficaz;

- b) Estén contruidos de tal manera que aseguren que ninguna mercancía pueda ser extraída o introducida sin fractura que deje huellas visibles, o sin rotura del precinto aduanero;
- c) No tengan espacios que permitan esconder mercancías u otros objetos; y
- d) Todos los espacios reservados para la carga sean fácilmente accesibles a la intervención de las autoridades aduaneras.

Artículo 42.- En el caso de transporte internacional de mercancías por carretera, corresponde a la autoridad aduanera del País Miembro en el que el transportista autorizado se haya constituido, el registro de vehículos y las unidades de carga de circuito permanente, que reúnan los requisitos señalados en el artículo anterior, para realizar operaciones de tránsito aduanero comunitario.

Para realizar este registro, la aduana podrá inspeccionar los vehículos o unidades de carga, verificando que cumplan los requisitos de seguridad establecidos en el artículo anterior.

Este registro de la Autoridad Aduanera tendrá validez en todos los Países Miembros por un período de dos años, y podrá ser renovado automáticamente por periodos iguales a la fecha de su vencimiento, siempre que no exista un acto administrativo suspendiéndola o cancelándola y será notificado a las aduanas de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina. Para efectos de identificación, el País Miembro que registre un vehículo emitirá una identificación con la sigla TAC impresa con letras blancas sobre fondo verde. Dicho registro se hará sin perjuicio de lo establecido en las Decisiones sobre transporte internacional por carretera.

La aduana podrá utilizar un sistema de identificación magnético del vehículo u otro de efecto similar.

CAPITULO IX  
DEL PROCEDIMIENTO DE GARANTIA  
PARA EL TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO  
Sección Primera  
De la Garantía Económica

Artículo 43.- En toda operación de tránsito aduanero comunitario que se efectúe bajo cualquier modalidad de transporte, el Obligado Principal deberá constituir una garantía

económica, a fin de garantizar el pago de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, que los Países Miembros eventualmente puedan exigir por las mercancías que circulen en sus territorios, con ocasión de una operación de Tránsito Aduanero Comunitario y la información declarada en el DUA en la parte correspondiente al tránsito aduanero comunitario.

La garantía será constituida ante la aduana de garantía que, de encontrarla conforme, la aceptará y conservará en custodia, procediendo a notificar a las demás aduanas de los Países Miembros involucradas en el tránsito aduanero comunitario.

La aduana de partida deberá consignar en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, y en el Aviso de Partida la identificación de la garantía que ampara la operación de tránsito aduanero comunitario.

Cuando el transportista se constituya en obligado principal, la garantía se deberá constituir teniendo en cuenta lo señalado en el artículo 51 de la presente Decisión.

Artículo 44.- La garantía económica podrá ser de dos clases:

- a) global para varias operaciones de tránsito aduanero comunitario, o
- b) individual para una sola operación de tránsito aduanero comunitario.

Artículo 45.- La garantía individual se calculará sobre la base del valor CIF de las mercancías a ser transportada, para cubrir los máximos derechos e impuestos, recargos, eventualmente exigibles en los países de tránsito o de destino, como consecuencia de una única operación de tránsito aduanero comunitario.

Artículo 46.- Las Administraciones Aduaneras velarán por que el monto de la garantía global sea suficiente para cubrir los máximos derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, eventualmente exigibles en los países de tránsito o de destino, sobre la base del valor CIF de las mercancías a ser transportadas como consecuencia de varias operaciones de tránsito aduanero comunitario.

Artículo 47.- La garantía económica tendrá cobertura en todos los Países Miembros de la Comunidad Andina por donde se efectúe la operación de tránsito aduanero comunitario.

La clase de garantía que presente el Obligado Principal para ser aceptada por la aduana de garantía será sujeta a la condición señalada en el párrafo anterior.

Artículo 48.- El monto de la garantía económica será determinado por la aduana de garantía de conformidad con el valor CIF de la mercancía a ser transportada, para cubrir los

máximos derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, eventualmente exigibles en los países de tránsito o de destino.

Artículo 49.- La aduana de garantía procederá a la liberación de las garantías una vez recibida por parte de la aduana de destino el mensaje de “Aviso de Fin de Tránsito” indicando que el régimen de tránsito aduanero comunitario ha finalizado en debida forma.

Artículo 50.- En caso de incurrirse en cualquiera de las infracciones estipuladas en el Capítulo X de la presente Decisión, la aduana que ha constatado dicha situación notificará de inmediato a la aduana de partida y a la aduana de garantía sobre el particular.

La aduana de garantía, a solicitud de la aduana del País Miembro donde se cometió la infracción, remitirá el documento de garantía a dicha aduana para su ejecución.

### Sección Segunda

#### Del Vehículo como Garantía para el Transporte bajo el régimen de tránsito aduanero comunitario

Artículo 51.- Cuando el tránsito aduanero comunitario se efectúe bajo una operación de transporte internacional de mercancías por carretera, los vehículos habilitados y unidades de carga registradas por la Aduana, se constituyen de pleno derecho, en garantía exigible y válida por el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones derivados de la internación temporal de dichos vehículos y unidades de carga y del incumplimiento de sus obligaciones como transportista en los territorios aduaneros de los Países Miembros.

El transportista podrá sustituir tal garantía por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras. Cuando el transportista presente garantía económica, ésta se regirá, en lo pertinente, por lo dispuesto en la Sección correspondiente de la presente Decisión.

Artículo 52.- Para efecto de lo establecido en los artículos 43 y 51, los vehículos habilitados y unidades de carga registradas podrán ser objeto de aprehensión y posterior enajenación en el País Miembro afectado, conforme a su legislación nacional. La aduana respectiva podrá disponer de su producto líquido para satisfacer las obligaciones adeudadas.

Cuando el producto líquido de la enajenación no alcanzare a cubrir el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones pecuniarias aplicables, la diferencia será cubierta por el transportista dentro del plazo que establezca la aduana. En caso de no cumplir con dicho pago, la aduana podrá aprehender otros vehículos habilitados o unidades

de carga registradas del mismo transportista y proceder de acuerdo con lo expresado en la presente Decisión y su legislación nacional. El transportista podrá sustituir dicha aprehensión por una garantía económica a satisfacción de las autoridades aduaneras.

En el evento de que el vehículo habilitado no fuese localizado en el territorio nacional o exista evidencia de que ha salido del País Miembro a cualquier otro país, el transportista deberá pagar la totalidad de los derechos e impuestos comprometidos, así como las sanciones pecuniarias aplicables dentro del plazo que establezca la respectiva legislación aduanera.

En caso de incumplimiento de lo anteriormente dispuesto, la autoridad aduanera notificará este hecho a las aduanas de los Países Miembros y al Organismo Nacional Competente en materia de transporte, para los fines pertinentes.

Artículo 53.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, el transportista podrá liberar el vehículo habilitado o la unidad de carga registrada que hubieren sido aprehendidos, pagando los montos equivalentes a derechos e impuestos, recargos, intereses y sanciones, eventualmente exigibles por la internación temporal del vehículo, y por el incumplimiento de sus obligaciones como transportista en concordancia con las legislaciones nacionales, o constituyendo garantía a satisfacción de las autoridades aduaneras.

## CAPITULO X INFRACCIONES Y SANCIONES EN MATERIA DE TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

### Sección Primera

#### De las Infracciones

Artículo 54.- La autoridad aduanera de cada País Miembro conocerá y adoptará las medidas cautelares que sean necesarias; y sancionará las infracciones contra las disposiciones contenidas en esta Decisión, sus modificatorias o complementarias, cometidas en su territorio, en el curso de una operación de tránsito aduanero comunitario o con ocasión de la misma, de conformidad con las normas comunitarias correspondientes.

Artículo 55.- Cuando las mercancías no sean presentadas a la aduana de paso de frontera o de destino, según sea el caso, dentro del plazo establecido por la aduana de partida, se considerará que la infracción se ha cometido en el territorio del País Miembro:

- a) al que corresponda la aduana de partida, cuando no se haya cruzado ninguna frontera;
- b) al que corresponda la aduana del último paso de frontera, cuando se ha registrado el cruce de esa frontera; o,
- c) en el que se hubieren aprehendido las mercancías, las unidades de carga o los vehículos.

Cuando no sea posible determinar el lugar de la infracción se considerará que ésta se ha cometido en el País Miembro en que se ha probado el incumplimiento de las normas comunitarias sobre tránsito aduanero comunitario.

Artículo 56.- Constituirán infracción específica al régimen de tránsito aduanero comunitario, sin perjuicio de las infracciones establecidas con carácter general en la legislación aduanera comunitaria:

- a) Incurrir en inexactitud o error en los datos consignados en el DUA, cuando estos conlleven a variar el monto que garantice adecuadamente los derechos e impuestos, la obtención de un beneficio al cual no se tiene derecho o el incumplimiento de los requisitos exigidos para el Tránsito Aduanero Comunitario.
- b) Transitar por rutas diferentes a las autorizadas por las administraciones aduaneras de cada País Miembro.
- c) No informar a la autoridad aduanera, de las incidencias ocurridas durante el tránsito aduanero comunitario;
- d) No informar a la administración aduanera, de la ruptura accidental de precintos y marcas de identificación aduaneros ocurrida durante el tránsito aduanero comunitario;
- e) No presentar las mercancías, las unidades de carga o el medio de transporte, en las aduanas de paso de frontera.
- f) No presentar las mercancías, las unidades de carga o el medio de transporte, en la aduana de destino dentro del plazo establecido por la aduana de partida y señalado en la declaración aduanera;
- g) Presentar diferencias injustificadas en cantidad y peso en los controles que efectúen las aduanas de paso de frontera o de destino, con respecto al contenido en la declaración aduanera;
- h) Presentar diferencias, en los controles efectuados en las aduanas de paso de frontera y en la aduana de destino, entre la clase de mercancía verificada y la declarada;

- i) Presentar en la aduana de destino, para efectos del ingreso de la mercancía a los lugares habilitados, documentos soportes distintos de los entregados en la aduana de partida para la aprobación del tránsito aduanero comunitario;
- j) Presentar en la aduana de paso o de destino los medios de transporte o unidades de carga con los precintos o marcas de identificación aduanera, rotos, adulterados o violados;
- k) Presentar un precinto o marcas de identificación aduaneras diferentes al debidamente autorizado;
- l) Utilizar firmas y sellos de funcionarios aduaneros en el DUA, declarados como falsos por la autoridad competente de cada País Miembro; y
- m) Utilizar medios de transporte y unidades de carga distintos a los autorizados por la aduana para el tránsito aduanero comunitario.

#### Sección Segunda

#### De las Sanciones

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.

La autoridad aduanera de cada País Miembro aplicará las sanciones por la comisión de las infracciones previstas sin perjuicio de la responsabilidad civil, penal, fiscal o cambiaria que puedan derivarse de las conductas o hechos investigados.

El procedimiento aplicable para la imposición de las sanciones, así 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.

Artículo 58.- En el caso de que se origine una deuda aduanera como consecuencia de la conclusión irregular de una operación de tránsito aduanero comunitario, la liquidación de los derechos e impuestos exigibles tendrá lugar ante la aduana competente del País Miembro en el que haya ocurrido la infracción.

La liquidación de la deuda aduanera se practicará tomando en cuenta el valor CIF de la mercancía declarado en el DUA y el monto de los derechos e impuestos, recargos, intereses



y sanciones, exigibles al momento de la aceptación de la declaración aduanera de las mercancías, que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, sujetas al régimen de tránsito aduanero comunitario.

El obligado principal será el responsable del pago de la deuda aduanera liquidada, por las obligaciones nacidas del incumplimiento al régimen de tránsito aduanero comunitario.

El transportista autorizado será responsable solidario del pago de la deuda aduanera liquidada por las obligaciones nacidas del incumplimiento del régimen de tránsito aduanero comunitario, cuando se comprueben que son consecuencia de la indebida ejecución de la operación de Tránsito Aduanero Comunitario.

Artículo 59.- Las siguientes mercancías no estarán sujetas al pago de la deuda aduanera:

- a) Las que se hayan perdido o destruido totalmente, por razones de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobados, de conformidad con la legislación nacional de cada País Miembro;
- b) Las que se hayan perdido o destruido parcialmente, por razones de fuerza mayor o caso fortuito, debidamente comprobado, de conformidad con la legislación nacional de cada País Miembro, en la parte correspondiente a la pérdida o destrucción; y
- c) Las que hayan sufrido mermas consideradas como margen de tolerancia en la carga a granel.

## CAPITULO XI

### COOPERACIÓN ENTRE LAS ADUANAS DE LOS PAÍSES MIEMBROS PARA LA FACILITACION DEL TRANSITO ADUANERO COMUNITARIO

Artículo 60.- Las autoridades aduaneras de cada País Miembro deberán designar a un Coordinador Nacional, a más tardar a la fecha de entrada en vigencia de la presente Decisión, quien velará por el cumplimiento de esta Decisión, atenderá y resolverá consultas, quejas y cualquier situación que se derive de la aplicación de la misma, sin perjuicio de las responsabilidades que correspondan a las autoridades administrativas, legislativas y judiciales en el cumplimiento de esta Decisión.

Artículo 61.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros se comunicarán mutuamente las informaciones relativas a los tránsitos aduaneros comunitarios que ellos hayan autorizado.

Cuando la autoridad aduanera de un País Miembro constate inexactitudes en una declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, o cualquier otra irregularidad con ocasión de una operación de transporte efectuada en aplicación de las disposiciones de la presente Decisión, las comunicarán de oficio y en forma inmediata, a las autoridades aduaneras de los demás Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Artículo 62.- Cuando una autoridad aduanera de un País Miembro solicite información a otra autoridad aduanera de otro País Miembro, referente a una operación de tránsito aduanero comunitario, la autoridad aduanera requerida debe proporcionar la información solicitada en forma inmediata, de acuerdo con la Decisión 478 y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

Artículo 63.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros designarán las oficinas de aduanas habilitadas para ejercer las funciones relativas al tránsito aduanero comunitario, así como los horarios de atención de las mismas.

La lista de las oficinas de aduana habilitadas y sus respectivas actualizaciones para operaciones de tránsito aduanero comunitario, los plazos y rutas establecidos en el territorio nacional para el tránsito aduanero comunitario, el Coordinador Nacional y los horarios de atención se harán conocer a las autoridades aduaneras de los restantes Países Miembros y a la Secretaría General de la Comunidad Andina, según lo establecido en la Tercera Disposición Transitoria de la presente Decisión.

Cuando estas oficinas de aduana estén situadas en una frontera común, las autoridades aduaneras de los países limítrofes, a fin de facilitar las operaciones de tránsito aduanero comunitario, deberán armonizar los días y horas de atención y podrán disponer la habilitación de controles aduaneros integrados o yuxtapuestos.

Artículo 64.- Los Países Miembros procurarán reducir al mínimo el tiempo necesario para el cumplimiento de las formalidades aduaneras en las aduanas de paso de frontera y ordenar un procedimiento simplificado y expedito para las operaciones de tránsito aduanero comunitario.

Con el fin de aplicar las disposiciones establecidas en la presente Decisión, se dispondrán las medidas administrativas, de infraestructura y de recursos humanos que

permitan que el tránsito aduanero comunitario pueda ser realizado las 24 horas al día y todos los días del año.

Artículo 65.- Se concederá prioridad para los despachos aduaneros referentes a los animales vivos, a las mercancías perecederas y a las demás de tránsito aduanero comunitario que, por sus características, requieran imperativamente un rápido despacho.

Artículo 66.- A solicitud del destinatario y del Obligado Principal, la autoridad de una aduana distinta de la aduana de destino designada en la declaración aduanera que la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA) adopte, situada en un País Miembro distinto del País Miembro en el que esté situada la aduana de partida, podrá poner fin a la operación de tránsito aduanero comunitario y constituirse en nueva aduana de destino, debiendo cumplir con lo establecido en el Capítulo VI de esta Decisión.

Artículo 67.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros establecerán una red de transmisión electrónica de datos entre ellas, y adoptarán los formatos electrónicos y esquema de seguridad, con el objeto de facilitar la aplicación de los procedimientos de gestión del tránsito aduanero comunitario y los mecanismos de control establecidos en los artículos 18, 30 y 34 de la presente Decisión.

## CAPITULO XII

### DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 68.- Las disposiciones contenidas en la presente Decisión serán aplicadas al autotransporte en lo que fuera pertinente.

Artículo 69.- El tránsito aduanero comunitario no será aplicable al transporte de encomiendas y paquetes postales, el que se rige por la Decisión 398 sobre Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera.

Artículo 70.- Sin perjuicio de las funciones que al respecto corresponden a los órganos comunitarios, el Comité Andino de Asuntos Aduaneros velará por el cumplimiento y aplicación de la presente Decisión y podrá recomendar a la Secretaría General de la Comunidad Andina las normas que resulten necesarias para la correcta aplicación y cumplimiento de la presente Decisión.

Artículo 71.- En todo lo no previsto por esta Decisión se aplicarán las disposiciones pertinentes contenidas en las legislaciones nacionales de los Países Miembros en tanto sean compatibles con aquella.

Artículo 72.- La presente Decisión sustituye la Decisión 477 de la Comisión de la Comunidad Andina.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Primera.- En un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, la Secretaría General de la Comunidad Andina aprobará mediante Resolución, previo concepto técnico del Comité Andino de Asuntos Aduaneros, lo dispuesto en los artículos 10, 54 ,57 y 67, respecto a:

- a) La nómina de Productos Sensibles al tránsito aduanero comunitario; y
- b) Los modelos de los “Aviso de Partida”, “Aviso de Paso de Frontera” y “Aviso de Fin del Tránsito”, tanto en la modalidad de documento impreso como para transmisión electrónica.
- c) Determinar y establecer las medidas cautelares, su procedencia y condiciones.

Segunda.- Las autoridades aduaneras de los Países Miembros dispondrán de un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 38 respecto a los precintos aduaneros autorizados y en el artículo 42 respecto al registro de los vehículos y unidades de carga.

Tercera.- A partir de la entrada en vigencia de la presente Decisión, las autoridades aduaneras de los Países Miembros dispondrán de un plazo máximo de noventa (90) días para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 64 de la presente Decisión, respecto a:

- a) Designación de oficinas de aduanas habilitadas en cada País Miembro para ejercer funciones relativas al tránsito aduanero comunitario, así como la determinación de los horarios de atención de las mismas.
- b) Rutas autorizadas en cada País Miembro para el tránsito aduanero comunitario y plazos previstos para recorrerlas.

Cuarta.- Hasta que no se cumpla lo dispuesto en el artículo 67, las aduanas de los Países Miembros transmitirán por los medios existentes los Avisos de Partida, Aviso de Pasos de Frontera y Aviso de Fin de Tránsito.

Quinta.- El formato e instructivo de la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional (DTAI), a que se refiere la Resolución 300 y modificatorias, seguirá utilizándose hasta la fecha de entrada en vigencia de la Decisión sobre el Documento Único Aduanero (DUA).

Sexta.- Las modificaciones o sustituciones que se realicen a la Decisión 399 (Transporte Internacional de Mercancías por Carretera), así como respecto a la Decisión 467 (Norma Comunitaria que establece las infracciones y el régimen de sanciones para los transportistas autorizados del transporte internacional de mercancías por carretera), la Resolución 300 de la Secretaría General (Reglamento de la Decisión 399), y otras que resulte necesario; deberán tener en cuenta las disposiciones consignadas en la presente Decisión, a los efectos de permitir una adecuada aplicación de la normativa andina sobre esta materia”.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.- La presente Decisión se aplicará a partir del 1 de enero del 2006.

Segunda.- La Secretaría General de la Comunidad Andina, adoptará las normas reglamentarias que resulten necesarias para la aplicación de la presente Decisión.

Tercera.- Las operaciones de Transporte Multimodal se regirán por las Decisiones 331 y 393 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, y demás normas que la modifiquen, complementen o sustituyan.

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los quince días del mes de julio del año dos mil cinco.

**ANEXO V**

**ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL  
DE LA ADUANA NACIONAL DE  
BOLIVIA**








**ANEXO VI**

**FORMATOS DE LOS  
DOCUMENTOS DE TRANSPORTE  
UTILIZADOS PARA EL TRÁNSITO  
ADUANERO**

<b>CRT</b>		<b>Carta de Porte Internacional por Carretera</b>			El transporte realizado bajo esta Carta de Porte Internacional está sujeto a las disposiciones del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre y la Responsabilidad Civil del porteador en el Transporte Internacional de Mercancías, las cuales anulan toda estipulación que se aparte de ellas en perjuicio del remitente o del consignatario	
1. Nombre y dirección del remitente		2. Número		3. Nombre y domicilio del porteador		
4. Nombre y dirección del destinatario		5. Lugar, país y fecha de emisión		6. Nombre y dirección del consignatario		
6. Nombre y dirección del consignatario		7. Lugar, país y fecha en que el porteador se hace cargo de las mercancías		8. Lugar, país y plazo de entrega		
9. Notificar a:		10. Portadores sucesivos		11. Cantidad y clase de bultos, marcas y números, tipo de mercancías, contenedores accesorios		
		12. Peso bruto en Kg.		13. Volumen en m.c.u.		
		14. Valor		Moneda		
15. Gastos a pagar	Monto remitente	Moneda	Monto destinatario	Moneda	16. Declaración del valor de las mercancías	
Valor de flete					17. Documentos anexos	
Otros gastos suplementarios						
TOTAL					18. Instrucciones sobre formalidades de aduana	
19. Monto del flete externo						
20. Monto de reembolso contra entrega						
21. Nombre y firma del remitente o su representante					22. Declaraciones y observaciones	
Fecha						
Las mercancías consignadas en esta Carta de Porte fueron recibidas por el porteador aparentemente en buen estado, bajo las condiciones generales que figuran al dorso					24. Nombre y firma del destinatario o su representante	
23. Nombre, firma y sello del porteador o su representante						


			<b>Carta de Porte Internacional por Carretera CPIC</b>	
			<b>N°</b>	
1. Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado			5. Notificar a:	
			6. Lugar, país y fecha en que el transportista recibe las mercancías	
2. Nombre y dirección del remitente			7. Lugar, país y fecha en de embarque de las mercancías	
3. Nombre y dirección del destinatario			8. Lugar, país y fecha convenidos para la entrega de las mercancías	
4. Nombre y dirección del consignatario			9. Condiciones del transporte y condiciones de pago	
10. Cantidades y clase de los bultos	11. Marcas y números de los bultos	12. Descripción corriente de la naturaleza de las mercancías (indicar si son peligrosas)		13. Peso en kilogramos
			Neto	Bruto
			14. Volumen en metros cúbicos	15. Otras unidades de medida
			16. Precio de las mercancías y tipo de moneda	
<b>17. GASTOS A PAGAR</b>				
Concepto	Monto a cargo remitente	Tipo de moneda	Monto a cargo destinatario	Tipo de moneda
Valor de flete				
Otros gastos suplementarios				
TOTAL				
18. Documentos recibidos del remitente			21. Instrucciones al transportista	
19. Lugar, país y fecha de emisión			El suscrito al hacerse cargo de las mercancías, se obliga a cumplir con las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, en particular con la Decisión 399 y su Reglamento. En el reverso de esta CPIC o en hoja separada, el transportista autorizado podrá establecer cláusulas generales y/o particulares de contratación del servicio de transporte.	
20. Nombre y firma del remitente o su representante o agente			23. Nombre, firma y sello del transportista autorizado o su representante o agente.	


**ANEXO VII**

**FORMATOS DE LOS  
MANIFIESTOS DE CARGA  
Y DECLARACIONES DE TRÁNSITO  
ADUANERO UTILIZADOS PARA EL  
TRÁNSITO ADUANERO**

MIC/DTA		Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero			
1. Nombre y domicilio del porteador		3. Tránsito aduanero		4. No.	
		Si <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>		5. Hoja	
		6. Fecha de emisión		7. Aduana y país de partida	
2. Rol del Contribuyente		8. Ciudad y país de destino final			
9. CAMIÓN ORIGINAL/Nombre y domicilio del propietario		16. CAMIÓN SUSTITUTO/ Nombre y domicilio del propietario			
10. Rol del Contribuyente	11. Placa del camión	17. Rol del Contribuyente	18. Placa del camión		
12. Marca y número	13. Capacidad de arrastre	19. Marca y número	20. Capacidad de arrastre		
14. Año	15. Semirremolque Remolque	21. Año	22. Semirremolque Remolque		
23. N° carta de porte	24. Aduana de destino		33. Remitente		
25. Moneda	26. Origen de las mercancías		34. Destinatario		
27. Valor FOT	28. Flete en \$us	29. Seguro en \$us	35. Consignatario		
30. Tipo de bultos	31. Cantidad bultos	32. Peso bruto Kg.	36. Documentos anexos		
37. Número de los precintos		36. Documentos anexos			
38. Marcas y números de los bultos, descripción de las mercancías					
Declaramos que las informaciones prestadas en este documento son expresión de verdad, que los datos referentes a las mercancías fueron transcritos exactamente conforme a la declaración del remitente, los cuales son de su exclusiva responsabilidad y que esta operación obedece a lo dispuesto en el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur.		40. N° DTA, ruta y plazo de transporte			
		41. Firma y sello de la aduana de partida			
39. Firma y sello del porteador		Fecha:			
Fecha:		Fecha:			

MIC/DTA		Manifiesto Internacional de Carga / Declaración de Tránsito Aduanero			
1. Nombre y domicilio del porteador			Continuación		4. No.
			5. Hoja		6. Fecha de emisión
			7. Aduana y país de partida		
23. N° carta de porte	24. Aduana de destino		33. Remitente		
25. Moneda	26. Origen de las mercancías		34. Destinatario		
27. Valor FOT	28. Flete en \$us	29. Seguro en \$us	35. Consignatario		
30. Tipo de bultos	31. Cantidad bultos	32. Peso bruto Kg.	36. Documentos anexos		
37. Número de los precintos					
38. Marcas y números de los bultos, descripción de las mercancías					
23. N° carta de porte	24. Aduana de destino		33. Remitente		
25. Moneda	26. Origen de las mercancías		34. Destinatario		
27. Valor FOT	28. Flete en \$us	29. Seguro en \$us	35. Consignatario		
30. Tipo de bultos	31. Cantidad bultos	32. Peso bruto Kg.	36. Documentos anexos		
37. Número de los precintos					
38. Marcas y números de los bultos, descripción de las mercancías					
SUBTOTALES	42. Cantidad de bultos	43. Peso bruto Kg.	40. N° DTA, ruta y plazo de transporte		
TOTALES HOJA ANTERIOR	44. Cantidad de bultos	45. Peso bruto Kg.			
TOTALES ACUMULADOS	46. Cantidad de bultos	47. Peso bruto Kg.			
39. Firma y sello del porteador			41. Firma y sello de la aduana de partida		
Fecha:			Fecha:		

		<b>Manifiesto de Carga Internacional MCI</b>					
		N°					
<b>IDENTIFICACION DEL TRANSPORTISTA AUTORIZADO</b>							
1. Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado			2. Certificado de Idoneidad N°				
			3. Permisos de Prestación de Servicios N°				
<b>IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO HABILITADO (CAMIÓN O TRACTO CAMIÓN)</b>							
4. Marca		5. Año de fabricación		6. Placa y País			
				7. Número o serie del chasis			
8. Certificados de Habilitación N°							
<b>IDENTIFICACIÓN DE LA UNIDAD DE CARGA (REMOLQUE O SEMIREMOLQUE)</b>							
9. Marca		10. Año de fabricación		11. Placa y País			
				12. Otro			
<b>IDENTIFICACIÓN DE LA TRIPULACIÓN</b>							
13. CONDUCTOR PRINCIPAL: Nombres y apellidos			18. CONDUCTOR AUXILIAR: Nombres y apellidos				
14. Documento de identidad N°		15. Nacionalidad		19. Documento de identidad N°			
				20. Nacionalidad			
16. Licencia de conducir N°		17. Libreta de Tripulante Terrestre N°		21. Licencia de conducir N°			
				22. Libreta de Tripulante Terrestre N°			
<b>DATOS SOBRE LA CARGA</b>							
23. Lugar y país de carga			24. Lugar y país de descarga				
25. Naturaleza de la carga							
A. Peligrosa		B. Sustancias químicas o precursoras		C. Perecible			
D. Otra (especificar)							
26. Números de identificación de los contenedores y su capacidad (indicar si son de 20 o 40 pies u otra)			27. Números de los precintos aduaneros				
28. Carta Porte N°	29. Descripción de las mercancías		30. Cantidad de los bultos	31. Clase y marcas de los bultos	32. Peso en kilogramos		33. Volumen en m <sup>3</sup> u otra unidad de medida
					Bruto	Neto	
34. Precio de las mercancías y tipo de moneda				TOTAL			
35. Observaciones de la aduana de partida			37. Aduana (s) de cruce de frontera		38. Aduana de destino		
36. Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida			El suscrito al hacerse cargo de las mercancías, se obliga a cumplir con las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina, de manera particular con la Decisión 399 y su reglamento, en la presente Operación de Transporte Internacional por Carretera.				
			39. Nombre, firma y sello del transportista autorizado o su representante				
40. Fecha de emisión			Fecha				

		Declaración de Tránsito Aduanero Internacional DTAI				
		N°				
1. Denominación o razón social y dirección del transportista autorizado		8. País y aduana de destino				
2. Nombre y dirección del declarante		9. País de origen de las mercancías				
3. Nombre y dirección del remitente		10. Placa y país de matrícula de los vehículos habilitados				
4. Nombre y dirección del destinatario		11. Placa y país de matrícula o registro de las unidades de carga				
5. Nombre y dirección del consignatario		12. Número (s) de (los) Manifiesto (s) de Carga Internacional				
6. Aduana de carga		13. Número de identificación de los contenedores y su capacidad (indicar si son de 20 o 40 pies u otra)				
7. País y aduana de partida		14. Número (s) de (los) Precinto (s) Aduanero (s)				
15. Carta Porte N°216	16. Descripción de las mercancías	17. Cantidad de los bultos	18. Clase y marcas de los bultos	19. Peso en kilogramos		20. Volumen en m <sup>3</sup> u otra unidad de medida
				Bruto	Neto	
21. Precio de las mercancías y tipo de moneda		22. País y Aduana (s) de Cruce de Frontera		TOTAL		
<p>El suscrito se obliga a cumplir en esta Operación de Tránsito Aduanero Internacional con las disposiciones de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina.</p> <p>23. Firma y sello del declarante</p> <p>Fecha</p>			24. Observaciones de la aduana de partida			
			25. Documentos Anexos			
			26. Firma y sello de la autoridad que interviene en la aduana de partida			



