



MERCOSUR/GMC/RES. N° 54/18

**RÉGIMEN DE IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJE APLICABLE A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA**

**VISTO:** El tratado de Asunción y el Protocolo de Ouro Preto.

**CONSIDERANDO:**

Que resulta necesario establecer procedimientos para la identificación de equipajes asociados unívocamente con el pasajero que los transporte en los ómnibus utilizados en los servicios de transporte internacional de pasajeros en el ámbito del MERCOSUR.

Que para alcanzar la libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre los Estados Partes, se requiere una correcta armonización de sus respectivas legislaciones.

**EL GRUPO DE MERCADO COMUN  
RESUELVE:**

Art. 1 - Aprobar el "Régimen de identificación de equipaje aplicable a los servicios de transporte internacional de pasajeros por carretera", que consta como Anexo y forma parte de la presente Resolución.

Art. 2 - Los Estados Partes indicarán en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N° 5 "Transporte" (SGT N°5) los organismos nacionales competentes para la implementación de la presente Resolución.

Art. 3 - Esta Resolución deberá ser incorporada al ordenamiento jurídico de los Estados Partes antes de 15/VI/2019.

**L GMC Ext - Montevideo, 16/XII/18.**

## ANEXO

### RÉGIMEN DE IDENTIFICACIÓN DE EQUIPAJE APLICABLE A LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA

#### Art. 1 - Definiciones.

A los efectos de la presente Resolución, se adoptan las siguientes definiciones:

a) PASAJERO: Toda persona física que acceda al servicio de transporte mediante la adquisición, gratuita y/u onerosa, de un boleto de viaje que lo habilita para trasladarse en un servicio determinado.

b) EQUIPAJE: Se trata de todo bulto cerrado, de valor declarado o no, que traslade consigo un pasajero. Se considera equipaje de mano aquel que el pasajero traslada junto con su persona y equipaje despachado en bodega a aquel cuya custodia el pasajero le confiere a la empresa de transporte en carácter de depósito necesario accesorio al contrato de transporte.

c) MALETERO: Personal encargado del acondicionamiento de los equipajes en bodega; sea que el mismo posea vinculación contractual o no con la empresa de transporte internacional.

d) MARBETE o ETIQUETA AUTOADHESIVA: Medida de seguridad que identifica el o los bultos que se despacharán como equipaje de bodega o de mano.

e) CONDUCTOR: Personal dependiente de la empresa de transporte internacional, afectado a la tarea de conducción o de acompañante en los servicios de transporte internacional de pasajeros.

#### Art. 2 – Sistema de control de equipajes

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

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

Para la identificación del equipaje se utilizarán marbetes o etiquetas autoadhesivas. Estos marbetes deberán poseer un sistema de seguridad que advierta sobre cualquier intento de remoción. A su vez, deberán dotarse de un código que permita su escaneo ágil y contar con dos troqueles adhesivos; uno destinado a ser colocado en el reverso del pasaje o en el *voucher* entregado al usuario, y otro que deberá adherirse al listado de pasajeros o en el troquel del pasaje que quede en poder del conductor. Estos códigos deberán contener numeración correlativa y letras identificatorias por cada Estado Parte (AR-BR-UY-PY), la indicación de que se trata de equipaje despachado en bodega y la identificación de la empresa de transporte que recibió el despacho de

los mismos. Las autoridades de fiscalización de cada Estado Parte podrán ampliar la cantidad de datos a incluir en estos códigos a fin de garantizar la trazabilidad de los equipajes despachados.

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

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

#### Art. 5 - Tareas de fiscalización.

Las tareas de fiscalización de las obligaciones establecidas en la presente Resolución se encontrarán a cargo de los organismos de fiscalización y control de cada Estado Parte, que podrá actuar por sí o a través de convenios de fiscalización efectuados con las fuerzas de seguridad correspondientes.

#### Art. 6 - Reclamos e indemnizaciones.

Las empresas de transporte internacional deberán poseer un sistema de seguimiento de reclamos. Para el caso de extravío de equipajes, se aplicará lo dispuesto en la normativa de cada Estado Parte.

Asimismo, si se produjese una avería, el importe a reconocer será equivalente al daño producido, en aplicación a lo estipulado por la normativa de cada Estado Parte.

#### Art. 7 - Conservación y rendición de datos.

Los datos obtenidos por el Sistema de Control de Equipajes indicado en artículo 2 del presente Anexo, deberán ser conservados por un tiempo mayor o igual a cinco (5) años y deberán ser puestos a disposición de la autoridad de fiscalización de cada Estado Parte, con la periodicidad y forma que determinen los organismos mencionados.

#### Art. 8 - Medidas de seguridad complementarias.

Las autoridades de fiscalización de cada Estado Parte deben proceder a incorporar a los sistemas de control previstos en la presente Resolución el uso de nuevas tecnologías que los complementen, siendo suficiente a tal efecto, la mera comunicación a las empresas de transporte internacional y a las autoridades de transporte del resto de los Estados Partes.

#### Art. 9 - Régimen sancionatorio.

El incumplimiento de las disposiciones contenidas en el presente Anexo o su cumplimiento parcial o deficitario importará la aplicación de las sanciones previstas en el Segundo Protocolo del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).