

XI REUNION DE LA COMISION DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

(COMISION DEL ARTICULO 16)

ACTA

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI -, durante los días 24, 25 y 26 de marzo de 2010, se celebró la XI Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16), con la presencia de representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. La relación de los participantes obra como **Anexo I** del presente documento.

El Acto de Apertura contó con la presencia del Señor Subsecretario de la ALADI, Don Ricardo Hartstein, quien dio la bienvenida a las Delegaciones y les agradeció su presencia, manifestando su satisfacción por haberse elegido la sede de la ALADI como lugar de esta reunión. Ello, manifestó, porque el ATIT es uno de los Acuerdos que ha facilitado en gran manera el comercio entre siete de los doce países miembros de la ALADI, siendo por lo tanto uno de los instrumentos integradores más importantes de la región. Al respecto, aprovechó también para anunciar a los presentes que este año la ALADI está celebrando los 50 años de los procesos de integración, iniciados en 1960 por la ALALC y continuados por la ALADI desde 1980 a la fecha.

Una vez abierta la jornada de trabajo, en primera instancia se designó como Presidente de la Reunión al Dr. Pablo Ortiz, integrante del Organismo Nacional Competente de Chile, quien en su nombre reiteró la bienvenida a las delegaciones presentes, agradeció a la ALADI la colaboración recibida y formuló votos para alcanzar los objetivos inicialmente previstos para el desarrollo de esta reunión. Se eligió también a Uruguay para la Relatoría, para lo que se designó al Ing. Javier Garagorry.

Antes de iniciarse los trabajos, Paraguay excusó al titular de la Dirección Nacional de Transporte, quien no pudo asistir a la reunión por razones de fuerza mayor. A su vez, Perú excusó al Delegado de Transporte de ese país quien tampoco pudo hacerse presente y luego el Delegado de Chile informó que su Subsecretaria de Transportes, se encuentra en su país apoyando los trabajos de reconstrucción por los sismos ocurridos. Al respecto, Chile agradeció la solidaridad demostrada por las distintas Delegaciones por los acontecimientos de su país.

A continuación, pidió la palabra el jefe de la Delegación de Paraguay, quien puso énfasis en la necesidad de que las conclusiones tiendan a la equidad entre los países, mientras que su par de Bolivia resaltó la importancia que para su país tiene este ámbito, en el cual entiende que deben recogerse las asimetrías de sus integrantes.

Asimismo, las delegaciones manifestaron su beneplácito por dar continuidad a las reuniones y expresaron su disposición a desarrollar un trabajo productivo en beneficio de la integración sectorial en materia de transporte entre los países del cono sur.

Al comienzo de las deliberaciones se aprobó con carácter general el temario que hiciera llegar a los países la Secretaría de la ALADI, acordándose asimismo el tratamiento de los puntos incluidos en las propuestas realizadas por Brasil y Chile a fines de 2009, las que cumplieron lo convenido en la X Reunión respecto al procedimiento de presentación de propuestas de modificación, recogido en el literal E del punto 10 del Acta correspondiente.

A efectos de avanzar en el tratamiento de los temas vinculados con Asuntos Aduaneros, Transporte Ferroviario y Seguros, el Coordinador estableció la metodología de trabajo de la reunión, estableciéndose tres comisiones: una de Transporte Ferroviario, una de Aduanas y otra de Seguros, las cuales trabajarían en forma paralela para presentar su respectivo informe al Plenario.

PUNTO 1.- TEMAS GENERALES

1.1.- ESTADO DE SITUACIÓN DE SUSCRIPCIÓN DE PROTOCOLOS ADICIONALES EN TRÁMITE

Iniciando el tratamiento del Temario, la Secretaría de la ALADI informó que la situación respecto a los Protocolos Adicionales 3 y 5, no había tenido variaciones significativas desde lo señalado en la X Reunión. Se destacó que con relación al Protocolo Adicional N° 3 faltan aún las firmas de Perú y Bolivia, aunque por el tiempo transcurrido ya no podría ponerse en vigencia. En cuanto al Protocolo Adicional N° 5, se informó que falta aún la conformidad de Perú a los efectos de poder imprimir los cartones para su suscripción por todos los países signatarios del ATIT.

En ese estado, sugirió preparar un texto consolidado que contemple las modificaciones encaminadas por los Protocolos 3 y 5 más las propuestas que pudieren surgir de la presente Reunión, con el que se iniciaría el proceso de suscripción en forma conjunta o por separado con el Protocolo sobre Asuntos Aduaneros.

Las delegaciones agradecieron el aporte de ALADI y convinieron desarrollar su trabajo tomando como base dicho borrador y los documentos donde se recogen las propuestas de Brasil y Chile.

Al respecto, teniendo en cuenta el tiempo ya transcurrido y las nuevas propuestas de modificación presentadas por las Delegaciones de Chile y Brasil, la Secretaría General de la ALADI elaboró para la consideración de las Delegaciones, un borrador de trabajo para la Reunión conteniendo un compendio de las modificaciones contenidas en los Proyectos de Protocolo Adicional N°3 y N°5 y las Propuestas de Chile y Brasil, a los efectos de, eventualmente, poder elaborar un único proyecto de Protocolo Adicional con las modificaciones que

sean acordadas en la Reunión. Dicho consolidado consta en la presente Acta como **Anexo II**.

Asimismo, la Secretaría General informó sobre el documento enviado por Paraguay sobre antigüedad de los vehículos y al respecto, el Coordinador solicitó a las otras Delegaciones acercar sus normativas sobre este tema, para buses y para camiones.

En cuanto al Proyecto de Protocolo Adicional que incluya el Acuerdo 1.96 (XVIII), tal como fue solicitado en el Acta de la X Reunión de la Comisión (Punto 5) la Secretaría General de la ALADI informó que había elaborado un Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT (ANEXO III), en idiomas español y portugués, en el cual se incorpora al Anexo sobre Aspectos Aduaneros del ATIT las modificaciones que se detallan en el mismo.

1.2. PROPUESTAS DE MODIFICACIÓN DEL ATIT

Sustituir en todo el texto del ATIT, la expresión "Documento de Idoneidad" por "Certificado" o "Certificado de permiso originario", según el caso.

A efectos de garantizar el correcto cumplimiento de lo acordado en este sentido en la IX Reunión, se identificaron todos aquellos lugares del texto donde aparece la expresión a sustituir y se efectuaron los ajustes requeridos para lograr la coherencia del mismo.

Artículo 4 - Numeral 1

Se coincidió en adoptar la redacción que se incluyera en el Proyecto de Protocolo Quinto Protocolo Adicional al ATIT, por lo que la misma será la siguiente:

"Artículo 4°.-

1. Se aplicarán al transporte internacional las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de cada país signatario, salvo las disposiciones contrarias al texto de este Acuerdo.

Artículo 7

Se coincidió en adoptar la redacción que se incluyera en el Proyecto de Protocolo Quinto Protocolo Adicional al ATIT, por lo que la misma será la siguiente:

"Artículo 7°.- Los vehículos habilitados de las empresas autorizadas a prestar servicios de transporte por carretera por uno de los países signatarios, no podrán realizar transporte local en territorio de los otros."

Artículo 9

Se observó que en la versión del ATIT en idioma portugués, el texto del numeral 1 finaliza con la frase "Esta documentación no se podrá retener en caso de infracciones de tránsito", faltando "salvo que al conllevar estas infracciones otra sanción distinta a la pecuniaria requiera necesariamente su entrega a la autoridad competente" que figura en la versión en español.

Al respecto se acordó agregar el texto faltante a la versión en idioma portugués y en ambas versiones, luego de "tránsito", "o transporte".

En otro orden, se coincidió en trasladar a la nueva versión del artículo 24, como numeral 3, el primer párrafo del actual numeral 2, con el ajuste del texto que allí se presenta y eliminar el segundo párrafo, pues su objetivo se encuentra contemplado en la nueva redacción de dicho artículo 24.

En consecuencia, el artículo 9 queda con un único párrafo, con el texto siguiente:

"Artículo 9°.-

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 o transporte, salvo que al conllevar estas infracciones otra sanción distinta a la pecuniaria requiera necesariamente su entrega a la autoridad competente".

Artículo 13

Con la conformidad de la delegación brasileña, se acordó que la propuesta será analizada en la próxima reunión. En caso que entendiera conveniente plantear ajustes a la redacción de la misma, ello deberá hacerse con la anticipación convenida de sesenta días.

Artículo 19

En primer término se coincidió en incorporar al nuevo Protocolo, lo que se acordó en la IX Reunión y se previó en el 5° Protocolo, en cuanto a reemplazar todas las referencias a "transporte terrestre" por "transporte por carretera" en este artículo.

En lo referente al numeral 9: definición de Transporte Propio, se analizó la propuesta brasileña, que sugiere que el mismo pueda ser realizado también con vehículos arrendados, y que pueda aplicarse a "cargas inherentes a la actividad de la empresa".

En su justificación de la propuesta, la delegación de Brasil destacó la necesidad de no limitar excesivamente ese tipo de actividad.

Iniciada la ronda de consultas, la delegación de Argentina señaló que la idea inicial estuvo destinada a fabricantes de productos, y que la propuesta presentada desvirtúa tal objetivo. Agregó que si la empresa no tiene camiones propios y contrata, con la modificación sugerida se evita contratar a las empresas que cumplen todas las exigencias que establece el Acuerdo.

Por su parte, la delegación de Chile hizo referencia a que en su país el transporte propio se gestiona como una de las causantes de permisos ocasionales, lo que en la hipótesis que se analiza se ampliaría excesivamente.

La delegación de Uruguay destacó que para otorgar los permisos de transporte propio verifica estrictamente la propiedad de los vehículos. Agregó que considera que el término "inherente" es demasiado amplio, sugiriendo una redacción alternativa contemplando la incorporación al texto actual del término "para su uso..."

La delegación de Paraguay manifestó que la admisión de vehículos arrendados distorsionaría el concepto de transporte propio y generaría dificultades.

Finalmente, la delegación de Bolivia expresó que no comparte la admisión de vehículos arrendados, pues ello desnaturalizaría el concepto de transporte propio. Agregó asimismo que todas las empresas transportan sus productos, por lo que si se amplía con el término "inherentes" entraría todo.

A efectos de complementar se presentación, la delegación de Brasil señaló que con la definición actual de "para su consumo" una empresa no podría transportarse su propia folletería, lo que no considera razonable.

No habiéndose obtenido consenso sobre las modificaciones propuestas se acordó mantener la actual redacción del numeral 9.

Con relación al numeral 10 se acordó incorporar la propuesta de modificación que se había incorporado al Proyecto de Quinto Protocolo Adicional, por lo que el texto del mismo es el que sigue:

"Art. 19

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

Numeral 3

Con relación a la propuesta de eliminación del numeral 3 que exige que más del 50% del capital social y el efectivo control de la empresa estén en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario, se desarrolló un amplio intercambio de ideas.

La delegación de Brasil argumentó que a su juicio existe una inconsistencia entre lo establecido en ese numeral y el numeral 1, por cuanto este último establece que "los países signatarios sólo otorgarán permisos originarios a las empresas constituidas de acuerdo con su propia legislación y con domicilio legal en su territorio". Agregó asimismo que el numeral que propone eliminar es contradictorio con el espíritu de integración y que la Constitución de su país no lo admite.

La delegación de Paraguay manifestó que no está de acuerdo con la propuesta y que la exigencia respecto a la composición del capital social de las empresas a las que otorga permiso originario que establece el ATIT está incorporada en su normativa.

La delegación de Uruguay expresó que si bien debería analizarse la consistencia entre los Numerales 1 y 3 del Artículo 22, la exigencia de que más del 50% del capital social y el efectivo control de la empresa esté en manos de ciudadanos naturales o naturalizados del país signatario que otorga el permiso originario, está vigente en su país y que por el momento no está en condiciones de aceptar la modificación propuesta.

Por su parte, la delegación de Bolivia enfatizó que el principio de integración no está en juego, y que debe hacerse con equidad. Agregó que eliminar el numeral 3 profundizaría esa desigualdad que existe en materia de transporte y que capitales externos podrían afectar a las empresas legalmente establecidas.

La delegación de Argentina expresó que desde el punto de vista de la necesidad de inversiones, que conlleva mayor empleo la propuesta sería favorable, pero no observa consenso.

Por último, la delegación de Chile señaló que si bien su país tiene apertura en muchos aspectos, en materia de transporte reservó el acceso al mercado.

Finalizada la ronda de consultas, se observó la no existencia de consenso sobre la propuesta.

En ese estado, la delegación de Argentina, haciendo referencia al texto del artículo N° 16 del ATIT, que entre los cometidos de la Comisión destinada a la evaluación del ATIT establece "proponer a sus respectivos Gobiernos las modificaciones que su aplicación sugiera", sugirió realizar una propuesta a los Gobiernos en el sentido de tratar este tema al más alto nivel.

Sobre el tema, la delegación de Brasil manifestó entender que en cada país deberían darse ámbitos de discusión de los distintos actores involucrados, para proyectar el ATIT para los próximos veinte años, en función del dinamismo que tiene el sector. En ese sentido, agregó que se tiene una norma (ATIT) que regula la relación entre empresas, que debe estar a la altura de los requerimientos de integración, por lo que concuerda en efectuar consultas a nivel superior y realizar actividades tipo seminarios, etc.

Por su parte, la delegación de Chile consideró interesante la organización de un seminario sobre este tema, que tiene antecedentes y consecuencias, en el cual la participación del sector privado, que concurre a estas reuniones, podría también plantear sus inquietudes.

Finalmente, las delegaciones indicaron que el tema requeriría un estudio más profundo, por lo que será elevado a las autoridades a fin de obtener los lineamientos políticos que se requieran para definir el mismo.

Numeral 4

Se acordó sustituir la expresión "documento de idoneidad" por el término "certificado".

Numeral 5

Se acordó adoptar la redacción que se incluyó en el Proyecto de Quinto Protocolo Adicional ATIT.

La redacción será la siguiente:

"Artículo 22°.-

5. No obstante lo señalado en el párrafo precedente, no será necesaria la emisión de un nuevo permiso originario cuando se modifique la flota habilitada. Esta modificación será comunicada vía fax, correo electrónico u otros medios disponibles acordados bilateralmente, incluyéndose la relación actualizada de la flota. Las unidades dadas de alta estarán autorizadas para operar, con la sola exhibición de la copia autenticada por el Organismo de Aplicación emisor del fax o correo electrónico."

Artículo 24

La revisión de este artículo incluyó la sustitución de la versión vigente por la que se incluyera en el Proyecto de Tercer Protocolo Adicional; la propuesta de Chile para contemplar los casos en los que la comunicación del otorgamiento de Permiso Originario se efectúe por correo electrónico y la propuesta de Brasil para ampliar la responsabilidad solidaria del representante legal a las infracciones vinculadas con el ATIT.

El numeral 1 consolida la redacción del artículo que se incluyera en el Proyecto de Tercer Protocolo Adicional que no llegó a ponerse en vigencia.

Analizada la propuesta de Chile, se coincidió en incorporar con el numeral 2 el texto sugerido, el que refiere a la posibilidad de contemplar la comunicación del otorgamiento de permiso originario por correo electrónico cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de la firma electrónica contenida en el mismo.

Asimismo, las delegaciones acordaron incluir como numeral 3 de este artículo, el que figura como primer párrafo del numeral segundo del artículo 9 en la versión vigente. El mismo establece que el representante legal será solidariamente responsable por el pago de las multas aplicadas a los conductores que hubieran cometido infracciones de tránsito.

Por su parte, la delegación de Brasil justificó su propuesta de agregar la expresión "y transporte" a continuación de la palabra "tránsito", en la relación biunívoca que a su juicio debe existir entre la empresa y su representante legal en cada uno de los otros países. En tal sentido, destacó que este artículo ya establece que el representante legal debe tener plenos poderes para representar a la empresa en todos los actos administrativos y judiciales en los que ésta deba intervenir en la jurisdicción del país, por lo que no se trata de una figura menor, sino que debe tener determinado perfil y un porte similar a la representada. Destacó asimismo que sin representante legal no existe transporte internacional, pues la empresa sólo va a recibir el permiso complementario si designa al representante y que el representante debe actuar como si fuera la empresa en todas las circunstancias.

La delegación de Argentina coincidió con dicha posición, enfatizando en la solidez que debe tener dicha figura, a la cual se la estaría prestigiando y se le estaría exigiendo mayor vinculación con la empresa que representa.

La delegación de Uruguay coincidió en que es relevante el rol del representante legal en el transporte internacional por carretera. Pero indicó que, para hacerlo solidariamente responsable del pago de las multas por infracciones de transporte que cometa la empresa que representa, debería exigirse en el transporte internacional tanto a la empresa transportista como al representante condiciones de honorabilidad, capacidad técnica y financiera, a efectos de que sea la empresa la que efectivamente asuma su responsabilidad. Concluyó que en este estado no considera oportuna la propuesta.

La delegación de Paraguay señaló su preocupación por las consecuencias que traería aparejada la exigencia de responsabilidad solidaria en materia de multas de transporte, en particular la reticencia a asumir el rol de representante legal, y sugirió la inconveniencia del tratamiento del tema en este artículo. 27

Por su parte, la delegación de Bolivia señaló que actualmente hay responsabilidad solidaria sólo en materia de multas de tránsito y que se le pretende dar otras obligaciones, lo que generará dificultades para conseguir quienes quieran actuar como representantes legales de empresas extranjeras. Por ello, sugirió analizar el tema con más profundidad.

A su vez, la delegación de Argentina señaló que la propuesta de Brasil implica un cambio de criterio, pues el ATIT en la actualidad sólo establece responsabilidad solidaria del representante por multas de tránsito, por lo que estima que se trata de una decisión que excede a la Comisión del Artículo 16.

En ese estado, la delegación de Paraguay sugirió la creación de una comisión que elabore una propuesta para ser considerada en la próxima reunión.

La delegación de Brasil insistió respecto a la necesidad de definir el objetivo y el alcance de la figura del representante legal, y otros aspectos como el grado de calificación que debería tener, sugiriendo un intercambio con el sector privado para que ello no sea imposible de alcanzar. Señaló asimismo que debería alcanzar al transporte de pasajeros regular y ocasional.

En este estado de las deliberaciones, las delegaciones se inclinaron por incorporar este tema entre los que se tratarían en un seminario como el que se planteara respecto a la participación del capital social.

Con los cambios a que se hizo referencia, el texto del artículo 24 será el siguiente:

"Artículo 24°.-

1. A los fines de requerir el permiso complementario al país de destino o de tránsito, la empresa deberá presentar al Organismo Nacional Competente del otro país signatario, en un plazo de ciento veinte (120) días a partir de la fecha de expedición del certificado que acredita el permiso originario, conjuntamente con la solicitud de permiso complementario según formulario del Apéndice 2, únicamente los siguientes documentos:

a) Certificado bilingüe que acredite el permiso originario.

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. El domicilio declarado por el representante legal será considerado válido para toda notificación o intimación que se efectúe a todo efecto.

2. Sin perjuicio de lo anterior, se podrá obviar la presentación del certificado del permiso originario, cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de firma electrónica contenida en el mismo, en cuyo caso este último documento se comunicará por parte de la autoridad emisora mediante correo electrónico dirigido al Organismo Nacional competente que debe otorgar el permiso complementario.

3. El representante legal será solidariamente responsable del pago de las multas aplicadas a los conductores de los vehículos que hubieren incurrido en infracciones de tránsito.

Artículo 25

Las delegaciones acordaron adoptar la redacción que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo Adicional, modificando, al final del numeral 1 en ambas versiones, a pedido de la delegación de Brasil, "no comunique su caducidad" por "no comunique su cancelación"

En consecuencia, el texto será el siguiente:

"Artículo 25°.-

1. Los permisos originarios serán otorgados por la autoridad competente con una vigencia determinada. Por su parte el permiso complementario será otorgado en iguales términos y plazo, por lo que este último mantendrá su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su cancelación."
2. La vigencia del permiso originario podrá ser prorrogada, en cuyo caso será suficiente con la comunicación realizada por la autoridad competente, conforme al modelo establecido en el Apéndice 6, para que se prorrogue el permiso complementario."

Artículo 26

Las delegaciones acordaron aprobar el texto del proyecto consolidado, que recoge la variación que se adoptara en el Proyecto de Tercer Protocolo y la propuesta de Chile.

La delegación de Argentina propuso que ALADI realice un cotejo de las versiones del ATIT en los dos idiomas, a efectos de asegurar que los términos utilizados tengan igual significado.

Por otra parte, se coincidió en sustituir en todo el texto, facsímil por fax.

"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 numeral 1 o la **comunicación de documento firmado electrónicamente según lo dispuesto en el numeral 2 del mismo artículo conjuntamente con la prueba de la designación de representante**, un permiso provisorio que se oficializará, mediante fax u otro

medio acordado bilateralmente, el cual caducará al otorgarse o denegarse el permiso complementario definitivo.”

3. La autoridad del país al que se solicite el permiso complementario, certificará su otorgamiento en fotocopia del respectivo certificado de permiso originario, autenticada por el Organismo Nacional Competente, no siendo necesaria la extensión de ninguna otra documentación.”

Con relación al Numeral 3, habiéndose observado la desactualización del procedimiento allí previsto, se acordó retomar el tema en la próxima reunión.

Artículo 29

En primer término, se acordó incorporar la modificación al numeral 1 que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo.

Con relación a la propuesta de Brasil, la delegación de Bolivia manifestó que debería plantearse el tema con mayor claridad, en particular la definición de integración de los mercados. Agregó asimismo que a su criterio, debería existir previamente, en esa materia, una instancia política.

A efectos de aclarar la propuesta, la delegación de Brasil señaló que se trata de una profundización para los casos en que los países hubieran acordado la justa compensación al país transitado. Posteriormente planteó una nueva alternativa sustituyendo la referencia a la integración de los mercados por integración de transporte.

La delegación de Uruguay manifestó que la actual redacción del artículo no ha presentado inconvenientes, por lo que entiende conveniente mantener la redacción actual, lo que fue compartido por la delegación de Paraguay.

Efectuada la votación, las delegaciones de Argentina, Bolivia, Paraguay, Uruguay manifestaron que no acompañan la propuesta, enfatizando la primera de ellas que no comparte pues modifica el concepto del artículo 29.

El texto del numeral 1 quedará de la siguiente forma:

“Artículo 29°.-

1. El transporte de pasajeros y cargas entre los países signatarios será establecido por negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.”

Artículo 30

Luego de un intercambio de ideas, se observó la existencia de un error en la traducción en idioma portugués. En consecuencia, se acordó incluir en el nuevo Protocolo, la sustitución de “cotas” por “rotas” en dicha versión.

Finalmente, la delegación de Brasil decidió retirar la propuesta de modificación del artículo.

Artículo 31

La delegación brasileña respaldó su propuesta en la no existencia de diferencia entre el arrendamiento mercantil y el leasing.

Luego de un intercambio de ideas y teniendo en cuenta que ello está reflejado de esa manera en el primer párrafo de la versión en idioma español cuando se establece "podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil (leasing)" pero no en la versión en portugués donde establece "arrendamento mercantil ou leasing" se acordó incluir en el nuevo Protocolo dicha corrección, por lo que la versión en portugués deberá decir "arrendamento mercantil (leasing)". En ese estado, la delegación de Brasil retiró la propuesta de modificación presentada.

Artículo 32

La delegación de Brasil fundamentó su propuesta en el hecho de que en muchas oportunidades las empresas realizan la inspección técnica de sus vehículos fuera de su país.

La delegación de Uruguay manifestó no tener inconveniente en acompañar la modificación propuesta, en la medida en que se complementa el texto con el siguiente: "Sin perjuicio de lo anterior, cada país signatario podrá exigir a los vehículos de su flota habilitada, realizar la inspección técnica en su territorio". Argumentó en ese sentido, que desde el punto de vista normativo y administrativo la inspección técnica de sus vehículos debe realizarse en su territorio. No obstante, admite sin inconvenientes que un vehículo de otro país presente un documento de inspección técnica vigente expedido en un tercer país.

La delegación de Paraguay apoyó el agregado propuesto por Uruguay y agregó, a título informativo, que la ley N° 3.850/2009 promulgada en su país hace obligatoria la inspección técnica vehicular de su flota para circular por su territorio.

La delegación de Argentina señaló que la propuesta de Brasil modifica el principio de que la revisión técnica debe hacerse en el país de origen y que hacerla en otro país es de carácter excepcional. Propone reescribir el texto.

Las delegaciones de Paraguay, Brasil y Bolivia aceptaron el agregado propuesto por Uruguay mientras que la delegación de Argentina no compartió el principio de que con carácter general valga la inspección técnica de cualquier país.

No existiendo consenso para efectuar modificaciones, el artículo permanece con su redacción actual.

4

Artículo 34

La delegación de Brasil propuso el agregado de un tercer numeral, previendo la posibilidad de suspender el permiso complementario o su renovación en caso de empresas morosas en el pago de las multas.

La delegación de Argentina manifestó que considera que ello está previsto en el artículo 8 del Protocolo sobre Infracciones y Sanciones, por lo que estima innecesaria su inclusión en el Capítulo II., lo que fue compartido por Bolivia y Paraguay.

La delegación de Brasil reiteró que no puede tolerarse que las empresas no cumplan las reglas de juego, por lo que deben ser sancionadas.

La delegación de Chile hizo referencia a su normativa interna, que utiliza determinadas figuras a modo de apremio, a efectos de evitar aplicar una doble sanción por un mismo hecho.

Sometida la propuesta a votación, la misma no obtuvo el consenso necesario, por lo que la redacción del artículo considerado permanece en su forma original.

Finalmente, tomando como referencia esta temática, el representante de Chile hizo referencia al numeral 2 del artículo 19 del Anexo I Asuntos Aduaneros, en el cual se establecen sanciones que no están previstas en el Protocolo correspondiente, lo que señala como una inconsistencia a ser tratada en la próxima reunión.

Artículo 35

Las delegaciones acordaron incorporar en el nuevo Protocolo la modificación que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo. El nuevo texto del artículo será el siguiente:

"Artículo 35°.-

El transporte propio se regirá por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente."

Artículo 58

Las delegaciones procedieron a recopilar los cambios operados en las denominaciones de los Organismos Nacionales Competentes para la aplicación del ATIT en los diferentes países signatarios a efectos de actualizar el artículo 58, sobre la base de lo recogido en el Protocolo 5 y cambios posteriores.

La nueva redacción será la siguiente:

"Artículo 58°

1. ARGENTINA: Secretaría de Transporte (Subsecretaría de Transporte Automotor). BOLIVIA: Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda (Viceministerio de Transportes). BRASIL: Agencia Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. CHILE: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (Subsecretaría de Transportes). PARAGUAY: Dirección Nacional de Transporte, DINATRAN." PERÚ: Dirección General de Transporte Terrestre. URUGUAY: Ministerio de Transporte y Obras Públicas (Dirección Nacional de Transporte)."

Apéndice I

Las Delegaciones acordaron sustituir, en el texto aprobado en la VII Reunión de la Comisión realizada en Mar del Plata, la expresión "Documento de idoneidad" por la expresión "Certificado de permiso originario" y "Anexo al documento de idoneidad" por "Anexo al certificado de permiso originario".

Apéndice II

Las Delegaciones acordaron sustituir en el texto del Apéndice II la expresión "Documento de idoneidad" por la expresión "Certificado de permiso originario".

Apéndice 4

En primer término, se acordó incorporar al nuevo Protocolo, la modificación generada en la IX reunión realizada en octubre de 2007 que se incluyera en el Proyecto de Quinto Protocolo y que refiere a servicios ocasionales de transporte de pasajeros en diferentes modalidades, cuyo texto es el siguiente:

"Para servicios realizados en diferentes modos de transporte, podrán ser emitidos permisos ocasionales para grupos cerrados de pasajeros.

Los permisos citados serán de porte obligatorio durante todo el itinerario debiendo ser presentados a las autoridades de frontera conjuntamente con la lista de pasajeros, especificando los tramos en que el vehículo transitara sin pasajeros o con una parte de los pasajeros embarcados al inicio del viaje.

La emisión de los permisos será comunicada a las autoridades competentes de los países transitados, que se manifestaran dentro de un plazo de 48 horas después de la comunicación. No habiendo manifestación en el plazo estipulado, será considerado como aceptado sin necesidad de complementación".

Seguidamente, se analizaron las propuestas de Brasil sobre no emisión de permisos cuando se tienen sanciones impagas, exigencia de representante legal y responsabilidad solidaria del mismo.

Sobre el primer punto, las delegaciones acordaron su tratamiento en la próxima reunión.

Con relación a los demás aspectos, la delegación de Brasil fundamentó su propuesta en la necesidad de velar por la seguridad y mayores garantías para los pasajeros.

La delegación de Uruguay señaló que el ATIT solo exige representante legal a las empresas habilitadas con permisos originarios no así para el transporte ocasional de pasajeros y carga o el transporte propio. Sin embargo, existen transportes ocasionales de pasajeros que se realizan de forma habitual, para los cuales se comparte la necesidad de que las empresas cuenten con un representante legal en el país de destino. Entiende que sería necesario distinguir estas situaciones de aquellas en que los viajes se realizan de manera esporádica, en los cuales contar con un representante legal podría tornar inviable la actividad de la empresa transportista.

La Delegación de Paraguay señaló con respecto al segundo párrafo, que considera relevante la figura del representante legal en los servicios de transporte, pero que en la línea de razonamiento planteada por Uruguay, si se quisiera implementar esa exigencia, se requeriría una reformulación de dicha actividad. Por ese motivo, adelantó que no estaba en condiciones de acompañar la propuesta.

Por su parte la delegación de Bolivia destacó que la realidad de su país coincide con la expuesta por Uruguay y Paraguay en esa materia y que la propuesta requeriría ser más trabajada. Coincidió en que para empresas que operan con una frecuencia importante, tal exigencia pueda justificarse, pero para las que realizan viajes esporádicos, la exigencia de representante legal sería muy onerosa. No obstante, en la medida en que las normas deben tener carácter general, sugiere postergar el tratamiento del tema.

La delegación de Argentina, no observando posibilidad de consenso, planteó buscar una redacción que pueda dar satisfacción a las preocupaciones planteadas, para lo que sugirió que cada delegación presente una propuesta de redacción para ser analizada en la próxima reunión.

La delegación de Paraguay manifestó que las exigencias que se proponen actuarían como trabas para ese tipo de actividad y harían quebrar a las empresas de turismo de su país, por lo que sugirió la creación de una comisión que estudie el tema y plantee las funciones que debería cumplir el representante legal.

La delegación de Brasil señaló que a su juicio los servicios ocasionales deberían ser realmente ocasionales y que la actuación del representante legal debería ser también en beneficio de los pasajeros. Agregó que la propuesta apunta a viajes con mayor frecuencia, programados, que deben ser mejor atendidos, que son negocios muy bien estructurados y lucrativos, que deben tener un respaldo. Señaló asimismo que la exigencia de representante legal contribuirá a la calidad del servicio y que tanto con la presentación de propuestas como con la creación de la comisión se avanzaría en ese sentido.

Como resultado de lo actuado, se observó la no existencia de consenso sobre la propuesta original, y el hecho de que existe voluntad de las delegaciones en cuanto a realizar un estudio más detallado con relación a la exigencia y rol del representante legal.

A modo de conclusión sobre el tema, se sugirió coordinar algún debate para generar intercambio de visiones, con empresas y representantes.

Al respecto, la representante de ALADI manifestó que la División Comercio de Servicios de la Asociación hace un seguimiento del comercio de servicios y entre ellos la "presencia comercial" que incluye lo referente a representantes legales, por lo que ofreció preparar un documento que reúna todos los antecedentes.

Las delegaciones coincidieron en agradecer y aceptar el ofrecimiento de ALADI, comprometiéndose a hacerle llegar la información que entiendan relevante para compartir con los demás países.

Apéndice 5

Las delegaciones acordaron incorporar al nuevo Protocolo, la eliminación del requerimiento "cantidad de viajes a realizar" del Apéndice 5 numeral 1, y en su lugar incluir "justificación de la ocasionalidad" conforme se había convenido en la IX reunión y se había incluido en el Proyecto de Quinto Protocolo.

Propuesta de Chile sobre Apéndice 6

La delegación de Chile fundó su propuesta en la conveniencia de consensuar un modelo único para la comunicación que, con textos parecidos, realizan los países para informarse la renovación de los permisos originarios.

Luego de un intercambio de ideas, las delegaciones acordaron el modelo de comunicación que se incluirá como Apéndice 6 del Acuerdo. El texto del mismo se presenta a continuación.

Apéndice 6.

Modelo de Comunicación de Renovación de Permiso Originario

El organismo de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) de _____, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 25 del mismo instrumento, comunica a la autoridad de aplicación de _____ que a la empresa _____ le ha sido renovado su permiso originario N° ____ con una vigencia hasta el (día)/(mes)/(año).

Se adjunta a la presente comunicación un anexo con la flota actualizada de la empresa, que incluye las altas y bajas debidamente comunicadas. (Firma autoridad. Fecha de emisión).

(Ver Formulario del Apéndice 6 en Anexo IX)

1.3. ANTIGÜEDAD DE LOS VEHÍCULOS

Tal como se acordara en la X reunión, las delegaciones realizaron un intercambio de información respecto a las respectivas normativas nacionales que establecen requisitos en materia de antigüedad de los vehículos afectados al

transporte internacional, tanto de carga como de pasajeros, así como respecto a la antigüedad promedio de sus flotas. La documentación presentada se incorpora como Anexo V.

Se señalan a continuación los principales aspectos que surgieron en el desarrollo de las conversaciones.

En primer término, la delegación de Brasil propuso definir una fecha de corte para hacer comparable la información, así como el formato tentativo a emplear para el intercambio, la frecuencia de envío, la forma de acumular los vehículos de mayor antigüedad, la desagregación por tipo de vehículo y tráfico, entre otros aspectos.

La delegación de Argentina informó que en su país, la Ley de Tránsito No. 24.449 establece la antigüedad máxima sólo en el caso de ómnibus (10 años) y para camiones para transporte de mercancías peligrosas (10 años, sólo para unidades tractoras). Los vehículos remolcados, cumpliendo determinados requisitos para su habilitación (inspección técnica) pueden seguir operando con más de 10 años. Para cargas generales se admiten 20 años. No obstante, existen situaciones regionales específicas como el transporte de granos donde eso no se cumple y existen tolerancias.

Las cifras de los promedios de la antigüedad de los vehículos al mes de marzo de este año es para buses internacionales de 4,06 años y para cargas generales internacionales 9,75 años.

Agregó que en Argentina se está trabajando intensamente en seguridad vial y que si bien no se tienen mediciones, entiende que existe una relación accidentabilidad/antigüedad de los vehículos. Señaló asimismo que la limitación de la velocidad máxima en los buses a 100 km/h bajó la siniestralidad en pasajeros en casi 70%, por lo que se está ampliando al transporte de cargas. También se está realizando control de alcoholismo en rutas.

Finalmente coincidió con Brasil en fijar fechas de recolección de datos e intercambiar la información a efectos de disponer de elementos comunes para adoptar medidas.

La delegación de Paraguay manifestó que el Reglamento aprobado por resolución del Consejo de la DINATRAM No. 304/04, establece la vida útil para vehículos de empresas que prestan servicios de transporte nacional (25 años), lo que se aplica también para transporte internacional. En el transporte internacional, en la práctica no se llega a esa antigüedad por la propia competencia existente entre las operadoras de dicho servicio. En este sentido, la vida útil promedio para transporte internacional es de 12 años. Asimismo, informó no disponer de información que permita relacionar antigüedad y accidentabilidad. En lo que hace referencia al intercambio de información propuso se realice a través de un formato consensuado entre las partes.

La delegación de Uruguay informó que en transporte de pasajeros para servicios internacionales la antigüedad máxima que establece la normativa en su

país es de 10 años para servicios regulares y 15 para turismo, mientras que para servicios nacionales es de 18 años. En transporte de cargas no existe límite de antigüedad. Recientemente, la normativa exige que para las nuevas empresas de transporte de cargas los vehículos que se registren no podrán tener más de 12 años. En materia de antigüedad promedio, el 45% de los vehículos de transporte internacional de carga tiene antigüedad menor a 10 años y el 84% menor a 20 años, resultando una antigüedad promedio de 12 años.

La delegación de Bolivia señaló que entiende que el sistema de transporte debe ir mejorando. Un Decreto Supremo reciente corta totalmente que un conductor maneje en estado de ebriedad y se hacen controles de alcoholemia.

Destacó asimismo que a su país le interesa analizar el tema de la antigüedad de los vehículos y que es evidente que existen asimetrías. Agregó que Bolivia tiene una legislación anacrónica de los años 70, existiendo un proyecto de ley que adecuaría la antigüedad. En la práctica, la antigüedad promedio en cargas es de 22 años y en pasajeros 15 años. La topografía de Bolivia no hace viable que de manera violenta se pueda ir hacia el mejoramiento del parque vehicular. Puso el ejemplo de itinerarios en los que los vehículos deben estar aptos para zona de montaña y allí no es viable colocar vehículos modernos.

La delegación de Bolivia manifestó su interés de que en el corto plazo pueda fijarse una edad promedio de vehículos a ser utilizados y adelantó que se requerirá plazo de adecuación. Señaló asimismo que debe dejarse constancia de que el ATIT debe aplicarse con preferencia sobre las normas nacionales y de que si un vehículo tiene su inspección técnica, aunque tenga más de 10 años, debe admitirse su circulación. En ese sentido, citó un caso de transporte a un país que no admite ómnibus que tengan más de 10 años.

En definitiva, resaltó la necesidad de avanzar pero teniendo en cuenta la situación de cada país.

La delegación de Brasil destacó que deben tenerse presente dos aspectos: antigüedad de los vehículos y la seguridad vial y que los estudios no demuestran la relación entre antigüedad y accidentabilidad, asumiendo que los accidentes responden más al incumplimiento de las normas de tránsito y a la imprudencia que a la antigüedad.

Informó también que la edad media de los vehículos habilitados para viajar al exterior es de 11 años y que el 56% de la flota tiene menos de 10 años. En materia de cargas, la flota tiene una antigüedad de 16 años considerando todos los equipos y varía según el país de destino. A modo de ejemplo citó las antigüedades medias de tractores (11 años), semirremolques (11 años), remolques (15 años) y camiones (18 años). Agregó que la edad promedio de los vehículos que realmente son utilizados para hacer transporte internacional es menor. 14

Se informó también que no se exige antigüedad máxima, la que podría establecerse en 10 años para los buses en función del modelo que va a ser 14

adoptado. También se establecerían límites para los buses en materia de antigüedad promedio de flotas.

La delegación de Chile informó que la antigüedad máxima para ómnibus en materia de transporte internacional en su país es de 10 años y para camiones 28 años, asociada a ciertos corredores internacionales. Agregó que en el caso de los ómnibus, la antigüedad es relevante por su relación con el confort, asientos, baños, y aire acondicionado, por lo que la limitación de la antigüedad no se relaciona sólo con la seguridad sino también por consideración hacia el pasajero.

La delegación de Chile hizo mención en este sentido, a que lo que aplica el ATIT a través de su artículo 4, es el principio de territorialidad, es decir que rigen las condiciones del país transitado.

La delegación de Bolivia reclamó que con primacía se aplique el ATIT y que cuando haya diferencias se busque acordar atendiendo a las diferencias entre los países, solicitando que se recomiende que para el caso en que haya conflicto de intereses por antigüedad de los vehículos se inste a la realización de acuerdos.

Sometido el tema a consideración de las delegaciones, la delegación de Argentina señaló que debe actuarse sobre todos los factores que afectan la seguridad vial y que respecto al caso planteado por Bolivia, considera que es bilateral, por lo que debe tratarse en ese ámbito.

Por su parte, la delegación de Paraguay puntualizó que al presente tema se le debe dar un seguimiento sostenido con respecto al establecimiento de la antigüedad en sí; la misma se debería avanzar en forma progresiva, iniciando el proceso a través de un intercambio de información. Sugirió asimismo, conformar una comisión de trabajo integrada con ingenieros mecánicos para tratar el tema.

La delegación de Uruguay manifestó que si bien no se dispone de información que relacione antigüedad con accidentes, no existen dudas de que la renovación del parque conlleva mejores prestaciones de los vehículos, en materia económica, energética y ambiental, pero que la seguridad vial no depende exclusivamente de la edad de la flota.

Agregó asimismo que el ATIT no hace mención alguna sobre antigüedad máxima, citando en ese sentido el texto del numeral 3 del artículo 31 que establece que "los vehículos habilitados por uno de los países signatarios, serán reconocidos como aptos para el servicio por los otros países signatarios, siempre que ellos se ajusten a las especificaciones que rijan en la jurisdicción de estas últimas en relación con las dimensiones, pesos máximos y demás requisitos técnicos". En ese sentido enfatizó que a su juicio la antigüedad no puede considerarse un requisito técnico, por lo que si bien considera bueno que se tienda a fijar antigüedades máximas, mientras tanto, deben aceptarse las condiciones del país de origen.

La delegación de Bolivia agradeció a la delegación de Uruguay por la presentación de algunos elementos que Bolivia no tenía presente, como el hecho

de que el artículo 31 no establece la antigüedad como requisito técnico y manifestó que adhiere totalmente a lo expresado por la misma.

La delegación de Brasil señaló que el tema en debate considerado es el planteado por Argentina en la X reunión y el alcance del intercambio de información, tema que entiende suficientemente debatido, restando sólo acordar el formato de presentación y establecer el mecanismo.

La delegación de Chile manifestó que una norma técnica implica que contiene aspectos objetivos, por lo que a su juicio la antigüedad es una norma técnica. Agregó asimismo que sostener la interpretación realizada por las delegaciones de Uruguay y Bolivia podría solucionar algunos problemas como los generados con los tanques de combustible complementarios. Agregó que se deben entender los requisitos técnicos como aquellos que emanan de normas técnicas y que el numeral 3 del artículo 31 da pie para que existan otras normas técnicas como por ejemplo la antigüedad.

La delegación de Bolivia, en vía de aclaración a lo manifestado por la delegación de Chile, indicó que en su país se dictó un decreto supremo que prohibió la instalación de los tanques adicionales de combustible con posterioridad a su fabricación, lo que alcanzaría a sus transportistas pero no a los transportistas chilenos, por lo que reiteró que la disposición a que hizo referencia el delegado chileno es sólo para los bolivianos.

La delegación de Uruguay informó que ese tema en particular fue analizado a nivel del MERCOSUR no como un tema bilateral, pues había generado varios inconvenientes en las operaciones de transporte entre los países y que mientras tanto se llegase un acuerdo técnico se convino en no aplicar a los vehículos extranjeros las normas nacionales.

Por su parte, la delegación de Bolivia solicitó dejar constancia en el acta que entiende que el problema de la antigüedad de los vehículos no es bilateral, que no debería haber restricciones al ingreso de un vehículo a un país si cumple las condiciones establecidas o acordadas y que es un problema a superar.

Sometida a consideración de las delegaciones la pregunta de si entendían que el problema planteado era o no bilateral, Argentina y Chile se manifestaron por la afirmativa.

La delegación de Uruguay solicitó a las demás delegaciones su opinión respecto a si consideraban que la antigüedad es un requisito técnico, habiéndose obtenido los siguientes pronunciamientos.

Paraguay entiende que no es un requisito técnico sino un requisito normativo que se tiene en cuenta para la prestación del servicio; Brasil considera que es un requisito político y una definición estratégica; Chile señala que existe una relación entre antigüedad y características técnicas, como la que se observa con los convertidores catalíticos, que sólo se incluyen a partir de determinada antigüedad y que es evidente que el requisito de antigüedad para cargas peligrosas responde a criterios técnicos, asociados al desgaste de material de los

vehículos. Por su parte Argentina señaló que tal como lo destacara en la reunión de 2008, la antigüedad hace a la seguridad, por lo que es un requisito técnico y no político.

La delegación de Uruguay considera que al no existir consenso sobre si la antigüedad es un requisito técnico, debería continuarse con el estudio de este tema con el fin de alcanzar un acuerdo. Mientras ello ocurra, entiende que no debería impedirse la circulación de vehículos extranjeros habilitados a pesar de que no cumplan con las exigencias en materia de antigüedad del país transitado.

La delegación de Bolivia indica que siendo correcta la interpretación y posición de lo expuesto por la delegación de Uruguay, respalda plenamente para que se actúe conforme a ello.

Finalmente las partes acuerdan incorporar este tema a la agenda de la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16.

PUNTO 2.- INFORME DE LA COMISIÓN DE TRANSPORTE FERROVIARIO

El plenario recibió el informe elaborado por la Comisión a la que se le confiara el análisis del tema, el que fue presentado por el miembro de la delegación de Brasil. Dicho informe se incluye como Anexo VI.

La delegación de Paraguay dejó constancia de que no están presentes funcionarios del ferrocarril de su país, por lo que le trasladará al organismo competente todo lo que se trate en esta oportunidad.

Estuvieron presentes delegados de Uruguay, Argentina, Bolivia y Brasil y de ALAF, los que se concentraron en el tratamiento de los dos puntos del temario: proyecto de Acuerdo Marco y Establecimiento de Corredores Internacionales, no habiendo habido posibilidad ni condiciones de revisar el articulado.

La delegación de Argentina hizo referencia a que el ferrocarril varió considerablemente desde que surgió el ATIT, no siendo suficientes modificaciones del texto sino que deberán existir definiciones sobre qué se pretende del servicio ferroviario, emanadas de los altos niveles de decisión, definiendo su rol en la región, a partir de lo cual podrían realizarse propuestas por parte de los países.

En lo que hace a los corredores, el Informe sugiere mantener las redes en condiciones adecuadas de operación en las líneas involucradas con la logística internacional.

En lo que refiere al Acuerdo Marco, se sugiere solicitar a ALAF recopilar las propuestas de modificación que formulen los países.

La delegación de Brasil hizo referencia a la imposibilidad de analizar artículo por artículo, en virtud de que sólo su país presentó propuestas de modificación.

La delegación de Paraguay coincidió en que no se efectúe el análisis artículo por artículo y que se reciban propuestas.

La delegación de Uruguay señaló que el texto del capítulo ferroviario se encuentra desactualizado y requiere un estudio más profundo que comience con las políticas ferroviarias.

Por su parte, la delegación de Bolivia coincidió con el planteo de Argentina en cuanto a la necesidad de definir una nueva visión política y estratégica al más alto nivel.

En este estado, las delegaciones acordaron fijar un plazo hasta el 1º de Agosto para recibir las propuestas de modificación del Capítulo ferroviario e impulsar una instancia de análisis de políticas en la materia.

PUNTO 3.- INFORME DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ADUANEROS

El plenario recibió el informe de la Comisión integrada por representantes de la Aduanas, el que fue presentado por la delegada de la Aduana de Uruguay y se incluye en Anexo VII.

Según se señaló, la discusión que se generó fue muy rica, por cuanto estuvieron presentes delegados de las aduanas de todos los países signatarios. Fueron analizados los artículos 1 a 14 del Anexo I "Aspectos Aduaneros" del proyecto de Protocolo Adicional elaborado por la Secretaría de la ALADI, quedando consignados los acuerdos y los temas pendientes, así como nuevas propuestas que se generaron durante del desarrollo de los trabajos realizados.

Se agregó asimismo que se propone la realización de una nueva reunión de los representantes de las aduanas para completar la revisión de los temas encomendados, de modo que puedan ser presentados en la XII reunión.

Se destacó que los cambios propuestos obedecen a que la experiencia recogida hace aconsejable avanzar a pasos más lentos pero firmes, generando espacios para que coexista el sistema actual con el MIC/DTA electrónico.

En lo referente a la garantía de las operaciones de tránsito a que refiere la propuesta de Brasil sobre el artículo 13 del Anexo Asuntos Aduaneros, se analizó una nueva propuesta presentada por la Aduana de ese país, tratando de compatibilizar lo que rige actualmente en cuanto a que los vehículos son la primera garantía, dando también la posibilidad a la empresa de que presente una garantía sustitutiva.

En ese sentido, la Comisión propone eliminar el actual numeral 1 de dicho artículo; dejar en su lugar el actual numeral 2 y agregar como nuevo numeral 2 el

siguiente: "Las empresas podrán optar por presentar garantías formales en sustitución de los vehículos, en la forma y condiciones establecidas por la legislación aduanera de los países signatarios". Asimismo, en el numeral 1 de la versión en idioma portugués se propone eliminar la expresión "única".

La delegación de Perú, que compartió la propuesta, dejó constancia de la necesidad de revisar todo el Anexo I y trabajar en aspectos prácticos de la aplicación.

Por otra parte, la delegación de Brasil manifestó que la propuesta de la Aduana de su país refleja adecuadamente su posición, coincidiendo con el texto propuesto por la Comisión, destacando que abre espacios para que las empresas presenten garantías formales en sustitución de los vehículos.

La flota sigue siendo la garantía como norma general mientras que la opción de sustitución es exclusiva de la empresa.

La delegación de Paraguay manifestó también su acuerdo con la redacción propuesta y sugirió dar el tema por suficientemente debatido.

Seguidamente, el Plenario aprobó el texto propuesto por la Comisión de Asuntos Aduanero para el referido Artículo 13 del Anexo I del Acuerdo.

Por su parte, la delegación de Argentina se congratuló por el trabajo realizado por la Comisión y en especial por la presencia de representantes aduaneros de todos los países signatarios.

Finalmente, las delegaciones acordaron convocar a una nueva reunión de los representantes de las Aduanas a realizarse entre el 9 y 11 de junio en la sede de la ALADI, a efectos de completar el tratamiento de los temas que le fueran encomendados.

PUNTO 4.- SEGUROS

a) Propuesta de Perú realizada en la X Reunión de la Comisión del Art. 16.

Seguro obligatorio de accidentes para vehículos de tránsito internacional terrestre.

Las delegaciones coincidieron en que el tema deberá ser aclarado oportunamente por la delegación de Perú, por lo que se incluirá en la agenda de la próxima reunión.

b) Posición de Argentina con respecto al Artículo 13 del ATIT.

Analizada la propuesta brasileña, la delegación argentina se manifestó conforme con el texto propuesto pero con la salvedad que: " cuando la contratación del seguro de la carga la efectúa el dador de la misma, se debe incluir una cláusula

de no repetición contra el transportista en los casos de robo, y siempre y cuando el transportista no haya actuado con dolo o culpa grave. Tal propuesta no obtuvo consenso.

PUNTO 5.- ASPECTOS MIGRATORIOS

La delegación de Brasil fundamentó su propuesta de suprimir toda mención a la libreta de tripulante en el Anexo II Asuntos Migratorios, por cuanto la misma nunca llegó a implementarse y existen otros documentos que otorgan mayor facilidad entre los países signatarios como la cédula de identidad o el pasaporte. Agregó que no existe en la práctica ninguna preferencia de Migración para los tripulantes y que incluso en la actualidad un conductor podría ser detenido en frontera por no tener esa documentación, y nadie la ha emitido. Señaló por último que si una vez dejada sin efecto se planteara una necesidad en ese sentido, se buscaría implementar una solución más moderna, por lo que valdría la pena correr el riesgo.

La delegación de Uruguay coincidió plenamente con el planteo de Brasil y destacó que partiendo de la base de que las reuniones como la del Art. 16 tienen como último objetivo la facilitación, la eventual implantación de la libreta de tripulante en la situación actual implicaría crear una complicación adicional, por lo que la presente sería una oportunidad para eliminar ese requisito.

La delegación de Bolivia señaló que en su país la libreta de tripulante está instrumentada como documento de control y que emite dicho documento, por lo que de momento no acompaña la propuesta de Brasil y propone un análisis del tema por parte de las autoridades migratorias de los países signatarios.

La delegación de Argentina señaló que acompaña la eliminación de la libreta de tripulante pues es un anacronismo. Existía en la versión inicial del ATIT pero nunca se usó. Agregó que la Decisión 18 del MERCOSUR del año 2008 refiere a los documentos de viaje y la libreta de tripulante no aparece como documento exigible en ninguno de los países. Por ello sugiere su eliminación.

La delegación de Paraguay señaló que el aporte del MERCOSUR es importante, pero que en este foro se encuentran representados tres países que no pertenecen a aquel ámbito de integración, agregando que entiende que la Libreta de Tripulante no ha tenido un uso práctico desde su aprobación.

Por su parte, la delegación de Chile reflexionó que no parecen estar dadas las condiciones para que sea exigible la libreta de tripulante, y que lo importante es si la misma contribuiría o no a la facilitación y al control simplificado, señalando que en la actualidad generaría una duplicidad documental. 17

Sometido el tema a votación, no se llegó a un consenso respecto a la propuesta analizada, no obstante lo cual se coincidió en convocar a las autoridades migratorias para la próxima reunión, a efectos de adoptar decisión sobre la eliminación del Anexo o una eventual actualización del mismo. 18

Las partes acordaron solicitar a la ALADI que se incorpore dentro de la agenda de las próximas reuniones en materia de transporte a la que asistan sus países miembros pertenecientes al cono sur, el tema referido a la Política de Transporte Internacional Terrestre.

Por último, se acordó convocar a la XII Reunión de la Comisión del Artículo 16 en noviembre de 2010 en la Sede de la ALADI, manifestando que oportunamente se informarán los componentes de la Agenda de Trabajo con suficiente antelación, así como el plazo de duración de la referida Reunión.

Culminada la consideración de los temas propuestos, las Delegaciones presentes expresaron su agradecimiento a la Secretaría General de la ALADI por el apoyo recibido para la celebración de la misma y siendo la hora 16:00 del día 26 de marzo de 2010, procedieron a suscribir ocho ejemplares originales de la presente Acta.



Por Argentina



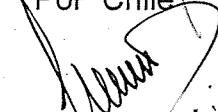
Por Bolivia



Por Brasil



Por Chile



Por Paraguay



Por Perú



Por Uruguay

