

**ACTA DE LA VI REUNION BILATERAL DE ORGANISMOS DE APLICACION DEL ACUERDO
SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE PERU Y BRASIL.**

Cusco, 28 y 29 de marzo de 2012.

ACTA DE LA REUNION

En la ciudad del Cusco, Perú, los días 28 y 29 de marzo de 2012, en el Auditorio de la Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones del Gobierno Regional del Cusco, se llevó a cabo la VI Reunión Bilateral Perú - Brasil de los Organismos Nacionales Competentes de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, para tratar los aspectos técnicos y operativos del transporte por carretera de pasajeros y de carga entre los dos países.

El doctor José Luís Qwistgard Suárez, Director General de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Comunicaciones del Perú, en su condición de jefe de la delegación peruana dio la bienvenida a la delegación brasilera, expresando su deseo que la presente reunión logre las metas previstas, a fin de que el transporte internacional terrestre desarrolle una opción competitiva para el comercio y turismo bilaterales y contribuya a la integración de los dos Estados, en vista que la carretera interoceánica sur se encuentra físicamente integrada por primera vez, presentando de aquí en adelante, un nuevo escenario para el desarrollo del transporte internacional terrestre.

Acto seguido, el Sr. Noboru Ofugi, Superintendente de la Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, en su condición de jefe de la delegación brasilera agradeció las palabras de bienvenida expresadas por el jefe de la delegación peruana, manifestando su coincidencia con lo señalado por el jefe de la delegación peruana con la certeza que la reunión logre los objetivos fijados.

La nómina de las delegaciones consta en el **Anexo I** de la presente Acta.

El temario de la Reunión acordado entre las delegaciones figura como **Anexo II**

Luego de aprobada la agenda de la reunión, se pasó al desarrollo de la misma.

1. TRANSPORTE DE PASAJEROS

1.1. Embarque y desembarque de pasajeros en los países en tránsito signatarios del ATIT.

Conforme a lo acordado en la V Reunión Bilateral, las delegaciones señalaron que el análisis de este tema requiere de un tratamiento multilateral con la participación de los países en los que se inicia y concluye la operación de transporte, así como de los países transitados, en los cuales se pueda dejar o recoger pasajeros en viaje internacional; en tal sentido, acordaron poner este tema a consideración de la próxima reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT.

También acordaron establecer criterios y condiciones operacionales para este tipo de servicio y analizar el mantenimiento de la ruta Lima – Río de Janeiro – Lima.

1.2. Criterios para el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros.

1.2.1. Transporte de larga distancia

Ambas delegaciones consideraron que el establecimiento de las rutas del transporte internacional de pasajeros se debe regir por criterios o reglas acordados bilateralmente, de tal manera que la decisión que se adopte cuente con la sustentación técnica correspondiente.

En tal sentido, se comprometieron a intercambiar sus propuestas vía correo electrónico a fin de iniciar su análisis en la próxima reunión bilateral.

1.2.2. Transporte fronterizo

Ambas delegaciones coincidieron en señalar que el transporte terrestre fronterizo es aquel que se desarrolla entre ciudades o localidades ubicadas en la zona de integración fronteriza definida por ambos Estados, cruzando la línea fronteriza.

Este transporte tiene particularidades que lo diferencian del transporte internacional terrestre de larga distancia; por lo que debería ser regulado por un acuerdo específico que podría formularse a partir de la experiencia desarrollada por ambos países en la materia y que considere los Acuerdos Bilaterales suscritos por el Perú y el Brasil dirigidos a la zona fronteriza de los dos países.

En tal sentido, acordaron solicitar a sus Cancillerías liderar éste proceso con la participación de las autoridades de transportes, autoridades de control fronterizo y las respectivas autoridades locales de las poblaciones fronterizas.

1.3. Viaje ocasional en circuito cerrado

Para su tratamiento, éste tema se subdividió en lo siguiente:

a) Aplicación de sanciones al transportista ocasional infractor

Ambas delegaciones acordaron intercambiar vía correo electrónico, el registro de los permisos ocasionales que otorguen a sus respectivos transportistas, con la finalidad de tener conocimiento pleno de los transportistas autorizados y sus vehículos habilitados mediante ésta modalidad.

La delegación del Brasil informó que cuenta con un sistema de información que permite el acceso a dicha información, para lo cual Perú debe requerir mediante correo electrónico la clave de acceso para dicho sistema.

Asimismo acordaron comunicar por la misma vía, la lista de transportistas infractores autorizados mediante un permiso ocasional, con el objeto de que sean notificados para que regularicen su situación en el país donde se cometió la infracción.

En caso que el transportista no atienda la notificación o no regularice su situación, la autoridad competente de origen del transportista se compromete a no otorgarle nuevas autorizaciones para el transporte internacional terrestre. Ambas delegaciones señalaron que ésta medida será aplicada respetando las normas del debido proceso.

b) Aplicación del permiso ocasional en circuito cerrado para el transporte de pasajeros.

Ambas delegaciones señalaron que no está permitido el otorgamiento de permisos ocasionales en circuito cerrado a empresas que realicen el embarque de pasajeros en un país distinto al país de origen de dicha empresa.

1.4. Características de los vehículos

Las delegaciones coincidieron en señalar que una operación de transporte internacional de pasajeros no debe ser sujeto de observaciones por características técnicas de los vehículos, para lo cual se comprometieron a impulsar un estudio orientado a la armonización de las características y requisitos técnicos vigentes en sus respectivos países.

Al respecto, la delegación de Perú alcanzó al Brasil el documento denominado "SUSTENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS QUE SE DESTINAN AL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

DE PASAJEROS” para su estudio correspondiente, documento que figura como Anexo III de la presente Acta.

La delegación del Brasil informó que tiene en proceso la formulación de una nueva resolución sobre características vehiculares definiendo las especificaciones para los vehículos para cada tipo de servicio de transporte de pasajeros.

1.5. Transporte de encomiendas

La delegación del Perú señaló que los transportistas autorizados de su país han señalado la existencia de demanda de transporte de encomiendas entre las ciudades de origen y destino de las rutas de transporte internacional terrestre de pasajeros establecidas por ambos países, la que podría ser atendida por dichos transportistas. Señaló que con Chile han realizado el análisis del tema, acordando aplicar a dicho transporte la Resolución 28/05 MERCOSUR, suscribiéndola como un acuerdo de alcance parcial en el marco de ALADI. En tal sentido, solicitó al Brasil realizar un análisis bilateral del tema a fin de atender la demanda de transporte de encomiendas señalada.

La delegación del Brasil señaló que el tema también incluye un análisis de carácter aduanero por lo que requería de la participación de su aduana para realizar el análisis solicitado por Perú.

Ambas delegaciones se comprometen a convocar a las Aduanas de sus respectivos países para tratar el tema en la próxima reunión bilateral a fin de definir la aplicación de la Resolución 28/05 de MERCOSUR, para el transporte de encomiendas en los vehículos habilitados para el transporte internacional terrestre de pasajeros que se presta por las rutas establecidas por ambos países.

1.6. Difusión de tarifas

La delegación del Brasil señaló que en su país las tarifas de los servicios de transporte terrestre de pasajeros están reguladas, por lo que planteó la necesidad de analizar el establecimiento de las tarifas del transporte internacional terrestre de pasajeros, para lo cual se requiere información sobre las distancias de los tramos de las rutas establecidas para dichos servicios, tipos de vehículos y otras variables para determinar el coeficiente tarifario a ser informado conforme a los cuadros que se adjuntan como ANEXO IV.A y ANEXO IV.B de la presente Acta.

Por su parte, la representación peruana señaló que en el Perú, las tarifas del transporte terrestre se rigen por la oferta y demanda del servicio.

Con la finalidad de informar adecuadamente a los usuarios del transporte terrestre bilateral de pasajeros, se acordó que las empresas de transporte autorizadas publiciten las tarifas de los servicios que prestan a través de paneles y avisos colocados en lugares visibles al público donde ofertan o inician sus servicios, así como en sus respectivas páginas Web.

2. TRANSPORTE DE CARGA

2.1. Cooperación e integración entre los transportistas de Perú y Brasil

Las delegaciones coincidieron en continuar propiciando el acercamiento de los transportistas peruanos y brasileños, con la finalidad de que se integren y complementen sus servicios.

Al respecto, los transportistas de ambos países se comprometieron a realizar, en el más breve plazo, un encuentro de transportistas en la zona de frontera común antes

de la próxima reunión bilateral, comunicando sus acuerdos y conclusiones a sus autoridades competentes.

2.1.1. Arrendamiento mercantil

La delegación de Brasil informó que en su país, de acuerdo con el ATIT, permite el arrendamiento comercial de vehículos para habilitarlos al transporte nacional e internacional, manteniendo la responsabilidad en el transportista autorizado que los arrienda.

Destacó que la documentación del vehículo sigue en nombre del propietario, siendo que el mismo consta en la flota de la empresa habilitada.

Al respecto, la delegación de Perú señaló que conforme al ATIT habilita para el transporte internacional terrestre vehículos propios o tomados en arrendamiento financiero.

2.1.2. Subcontratación e intercambio de tracción

La delegación brasilera a ejemplo de prácticas adoptadas con los países del MERCOSUR, Chile y Bolivia, propone a la delegación peruana la posibilidad de adoptar la modalidad de operaciones de subcontratación que permita a una empresa habilitada al transporte bilateral Perú – Brasil, contratar vehículos (conjunto tractor – semirremolque o camiones) de otra empresa autorizada.

En esta operación el seguro de la carga es de responsabilidad de la empresa contratante y el seguro contra terceros de la empresa subcontratada. La mencionada subcontratación puede ser con empresas autorizadas al transporte internacional terrestre del Perú o Brasil.

El intercambio de tracción está condicionado a que la empresa autorizada pueda contratar la tracción (tractor) de otra empresa autorizada al transporte bilateral. Los documentos que amparan la operación de transporte deben estar a nombre de la empresa propietaria del semirremolque. Esta operación puede ser realizada con empresas del Perú o Brasil.

La delegación brasilera concluyó señalando que la utilización de estas modalidades permite aumentar la capacidad de transporte de los operadores de ambos países.

Perú acoge la propuesta presentada por Brasil, comprometiéndose a emitir su pronunciamiento en la próxima reunión bilateral.

2.1.3. Custodia

La delegación del Brasil manifestó su preocupación respecto a la custodia que se exige a las empresas brasileras que transportan vehículos 0km tanto en vehículos denominados cigüeñas o nodrizas o camas bajas; agregando que en el Brasil y en el MERCOSUR dichos transportes no requieren custodia. Concluyó señalando que la custodia aplicada a este transporte encarece el costo de operación y solicita a la delegación peruana un estudio para suspender la referida custodia.

La delegación peruana se comprometió a trasladar la solicitud del Brasil a la respectiva autoridad competente.



2.2. Sistema de cupos

La delegación de Brasil solicitó eliminar el sistema de cupos, por considerarlo una dificultad para el desarrollo del intercambio comercial entre ambos países, agregando que este sistema se ha ido superando con otros países hace un buen tiempo y que en la subregión sólo existe para Perú y Brasil. Señaló que el cupo de 30,000 toneladas por país, es insuficiente para atender el comercio binacional.

En caso que Perú no acepte la eliminación del sistema de cupos, planteó elevar los cupos a 50,000 toneladas de capacidad de carga, a fin de atender la demanda de habilitación de las empresas de transporte de su país.

Al respecto, la delegación de Perú señaló que viene realizando las acciones correspondientes a fin de incrementar su oferta vehicular para el transporte bilateral de mercancías y solicitó al Brasil facilitar el otorgamiento del permiso complementario que soliciten los transportistas peruanos y la posibilidad de otorgar el permiso complementario en la ciudad de Río Branco. Indicó que en su país, se atiende la solicitud del permiso complementario en siete días de presentada dicha solicitud.

La delegación del Brasil manifestó que existe la mayor buena voluntad en otorgar los permisos complementarios, conforme a los requisitos establecidos en el ATIT. Sobre el pedido de Perú, realizará el análisis correspondiente, cuyos resultados serán presentados en la próxima reunión bilateral.

Respecto al incremento de los cupos planteado por Brasil, señaló que emitirá su pronunciamiento en la próxima reunión bilateral.

2.3. Transporte de mercancías peligrosas

Ante la solicitud de la delegación peruana, Brasil entregó a dicha delegación una cartilla conteniendo información sobre éste transporte en el MERCOSUR y se comprometió a remitir información sobre la regulación interna vigente en su país para el conocimiento de los transportistas peruanos.

Ambos países, señalaron que la regulación del transporte terrestre se basa en el Libro Naranja de Naciones Unidas, por lo tanto será tomado como referencia para los acuerdos bilaterales que se adopten sobre esta materia.

Brasil propone que el Perú adopte la norma MERCOSUR sobre este tema. Perú se compromete a estudiar la propuesta.

2.4. Transporte de mercancías de ultramar hacia Brasil y viceversa

Ambas delegaciones coincidieron en señalar que las operaciones de transporte terrestre de mercancías nacionales o provenientes de terceros países, que se efectúen entre Perú y Brasil en el modo carretero, se realiza conforme al ATIT. Al respecto, ambas delegaciones se comprometieron a coordinar con sus respectivas aduanas la plena aplicación de dicho Acuerdo para éstas operaciones.

3. OTROS ASUNTOS

3.1. Controles fronterizos del transporte internacional terrestre

3.1.1. Aduaneros

3.1.2. Migratorios

3.1.3. Sanitarios

La delegación de Perú señaló que los transportistas peruanos vienen afrontando diversas dificultades en Assis Brasil por la restricción en el horario de atención de la Aduana brasilera y por la inexistencia de controles sanitarios en dicho paso fronterizo. Agregó que se estarían exigiendo requisitos aduaneros fuera del marco establecido en el ATIT, tales como la factura original para operaciones en tránsito internacional por Brasil y exigencias en frontera Assis Brasil de numeración del MIC/DTA para las mercancías transportadas por unidad de transporte.

Al respecto ambas delegaciones acordaron promover la participación de las autoridades aduaneras, migratorias y sanitarias en la próxima reunión bilateral, con la finalidad de superar esta dificultad en mesas técnicas de trabajo entre pares de dichas autoridades, buscando soluciones que faciliten el transporte terrestre bilateral.

También acordaron que en dicha ocasión se informe sobre los avances logrados en la armonización de los procedimientos de control, el control integrado del transporte internacional y la logística para ésta actividad, como medio facilitador de las operaciones de transporte internacional terrestre.

3.2. Aspectos de seguros

Ante la propuesta del Brasil de ampliar la oferta del Seguro que señala el ATIT las delegaciones se comprometieron a promover la participación de la autoridad competente de seguros y los representantes del sector privado de esta actividad en el análisis de este tema, en la próxima reunión bilateral, a fin de promover la suscripción de Convenios entre aseguradoras para la emisión de las pólizas de seguros que señala el Anexo III del ATIT.

De otro lado, Brasil informó que MERCOSUR aprobó el seguro (seguro carta verde) que cubre la responsabilidad civil y/o del conductor de vehículos particulares en viaje internacional, el mismo que es de carácter obligatorio en los países miembros del MERCOSUR, que facilita el viaje de vehículos particulares con fines turísticos, pues solo requieren de una sola póliza contratada en cualquier país miembro de MERCOSUR. El acuerdo de MERCOSUR alcanzado por Brasil figura como Anexo V

Al respecto, la delegación de Perú agradeció la información y la copia del Acuerdo de MERCOSUR proporcionados por la Delegación del Brasil y se comprometió a realizar el análisis correspondiente.

3.3. Armonización del formato del Certificado de Inspección Técnica Vehicular

Ambas delegacion concordaron en armonizar el formato del Certificado de Inspección Técnica Vehicular a fin de facilitar las acciones de fiscalización y control.

Al respecto, la delegación del Brasil informó que MERCOSUR tiene aprobado un formato que se aplica en los cuatro países miembros y propone que Perú adopte ese formato. El formato aprobado en MERCOSUR figura como Anexo VI de la presente acta.

3.4. Control del transporte internacional terrestre

La delegación del Perú informó que en su país se ha creado la Superintendencia de Transporte Terrestre - SUTRAN para realizar la fiscalización de los servicios de transporte terrestre nacional e internacional que se presta por la red vial nacional y de los servicios complementarios de dicha actividad. Señaló que las acciones de control del transporte internacional terrestre que viene realizando desde el mes de febrero de 2012, se hacen conforme a las normas internacionales aprobadas por la Comunidad Andina y por el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países signatarios del Cono Sur y su Protocolo de infracciones y Sanciones.

En tal sentido, todo trámite relacionado con la fiscalización del transporte internacional terrestre debe ser realizado ante la SUTRAN, cuya sede se encuentra en la ciudad de Lima, av. Arequipa No. 1593, distrito de Lince.

3.5. Cartilla de información sobre servicios complementarios ubicados en la carretera interoceánica sur

Ambas delegaciones coincidieron en elaborar una cartilla de información sobre los servicios de estacionamiento, hospedaje, restaurantes, auxilio mecánico y otros ubicados a lo largo de la carretera interoceánica sur, con la finalidad de apoyar el desarrollo de las operaciones del transporte internacional por carretera.

Al respecto, el Perú presentará en la próxima reunión bilateral un documento de trabajo sobre esta materia.

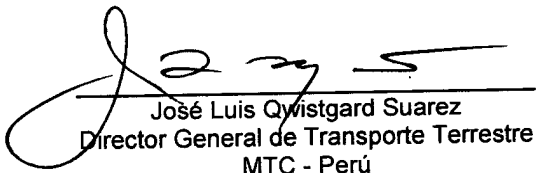
3.6. Combustible euro 5

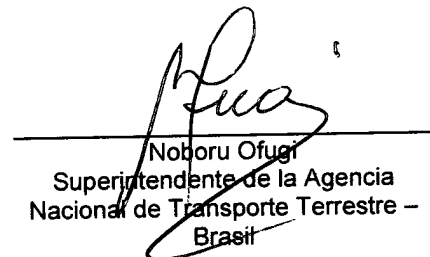
La delegación del Brasil informó que su país ha dispuesto el uso del combustible Euro5 para los vehículos nuevos que ingresen a su parque automotor y solicitó información acerca de la distribución de este combustible en Perú. Al respecto, la delegación de Perú señaló que aún no hay disponibilidad de distribución de dicho combustible en la carretera interoceánica.

3.7. Sede de la VII Reunión Bilateral de organismos de aplicación del ATIT Perú - Brasil

Ambas delegaciones acordaron realizar la VII Reunión Bilateral del 19 al 21 de septiembre de 2012 en la ciudad de Río Branco, iniciando el 19 de septiembre con encuentro de las delegaciones en el puente internacional, con la finalidad de observar la infraestructura y el desarrollo de los controles del transporte internacional por carretera en el paso fronterizo Iñapari – Assis Brasil. Ambas delegaciones promoverán la participación de las autoridades de control aduanero, migratorio y sanidad en la citada reunión bilateral.

Agotado el temario, las delegaciones concluyeron la reunión en la ciudad de Cusco a los veintinueve días del mes de marzo de 2012, siendo suscrita el acta en dos ejemplares por los jefes de delegación.


José Luis Qvistgard Suarez
Director General de Transporte Terrestre
MTC - Perú


Noboru Ofugi
Superintendente de la Agencia
Nacional de Transporte Terrestre –
Brasil

ANEXO I
NOMINA DE LAS DELEGACIONES PARTICIPANTES

| NOMBRES Y APELLIDOS | CARGO | Correo electrónico |
|----------------------------------|--|------------------------------------|
| DELEGACIÓN DE BRASIL | | |
| Sector Público: | Superintendente de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre - ANTT | noburo.ofugi@antt.gov.br |
| Noburo Ofugi | Director Ministerio de Transportes | francisco_costa@transportes.gov.br |
| Francisco Luiz Baptista Da Costa | Gerente de Transporte de Pasajeros de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre - ANTT | sandra.ribeiro@antt.gov.br |
| Sandra Lucia Furlan Ribeiro | | |
| Sector Privado: | | |
| Sonia Rotondo | NTC - Asociación Nacional de Transporte de Carga y Logística | internacional@ntc.org.br |
| Jose Carlos de Almeida | FENSEG - Federación Nacional de Seguros Generales | icalmeida@brturbo.com.br |
| | | |
| DELEGACIÓN DE PERÚ | | |
| Sector Público: | Director General de Transporte Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones | jqwistgard@mintc.gob.pe |
| Jose Luis Qwistgard Suarez | Superintendente de Transporte Terrestre - SUTRAN | emoscoso@sufran.gob.pe |
| Elvira Moscoso Cabrera | Dirección General de Transporte Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones | itapia@mintc.gob.pe |
| Jesús Tapia Tarrillo | Dirección Nacional de Integración y Negociaciones Comerciales Internacionales - MINCETUR | jgamero@mincetur.gob.pe |
| Julian Gamero Alania | Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT | rhendandezs@sunat.gob.pe |
| Rene Hernandez Sotelo | Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria - SUNAT | bvergara@sunat.gob.pe |
| Benjamin Vergara Leon | | |

VI REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE PERÚ Y BRASIL.

| | | |
|-------------------------------|--|-------------------------|
| Julio Sanchez Cornejo | Primer Secretario Dirección General de America - Ministerio de Relaciones Exteriores | jsanchezc@rree.gob.pe |
| Vicente Gutierrez M. | Dirección General de Planeamiento y Presupuesto - Ministerio de Transportes y Comunicaciones | vgutierrez@mintc.gob.pe |
| Arturo Aliaga Abanto | Dirección General de Transporte Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones | |
| Justo Ysla Olazo | Dirección General de Transporte Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones | jysla@mintc.gob.pe |
| Pamela Retuerto Arana | Superintendencia de Transporte Terrestre - SUTRAN | pretuerto@sutran.gob.pe |
| Percy Andres Letona Perez | Director Regional de Transportes y Comunicaciones - Gobierno Regional Cusco | percyletona@gmail.com |
| Jaime Noriega Esqueros | Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones - Gobierno Regional Cusco | jai.noriega@hotmail.com |
| Eric Kallañaupa Pumallali | Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco | |
| Eulogio Arrendondo Gutierrez | Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Madre de Dios | |
| Samuel Pastor Velasquez | Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Madre de Dios | |
| Edgar Flores Sanchez | Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones Cusco | |
| Greco Mendival Zanabria | Municipalidad Provincial de Cusco | |
| Jheydi Quiroz Palacios | Dirección General de Transporte Terrestre - Ministerio de Transportes y Comunicaciones | jheydiqp@gmail.com |
| Sector Privado: | | |
| Luis Marcos Bernal | UNT - Perú | |
| Edgar Barcena P. | Municipalidad San Sebastian | |
| Rolando Espinoza Rojas | Cruz del Sur | |
| Jorge Vargas Cardenas | UNT filial Cusco. | |
| Enrique Ruiz Bazalar | ANATEC | |
| Manuel Delgado Nuñez del Arco | Terracargo | |
| Manuel Terranova Panta | Terracargo | |
| Máximo Mendoza Yanta | ET Sebasta vol SRL | |

VI REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE PERÚ Y BRASIL.

| | |
|------------------------------|---|
| Pablo Gershino Wildes Chambi | E.T. Rudi |
| Rimbea Ispaczena Jara | UNT Filial Cusco |
| Wilber Puelles Huamani | Of. Transportes Circulación Vial |
| Ricardo Triveños Guerrero | Avatrap Perú |
| Edwin Sota Falcon | TRANSITA SAC |
| Patricia Moreno | Atlas Cargo |
| Alex Villanueva N. | Atlas Cargo |
| Cesar Agüero Figueroa | ANATEC |
| Julio Ormeño Malone | Ormeño SA |
| Oscar Vasquez Solis | Ormeño SA |
| Coronado La Torre | Ormeño SA |
| Manuel Pacheco Zegarra | Ormeño SA |
| Eduardo Infantes Cabana | RETRANS Perubol SA |
| Rodil Angulo Garcia | Cruz del Sur |
| Alipio Luza Coa | Tanqueros Mollendo |
| Dalia Cantoral Molina | RyL SRL |
| Carolin Delgado Quiipo | Emp. Transp. APU Salkarday |
| Eduar Kenedy Salas Vargas | PP.Nat. |
| Sergio Tapara | PP.Nat. |
| Ivan Orrego | Trucks and Motors |
| Luis Pagan Cuenca | Corresponsal VIA |
| Norma Gamarra Mercado | Transp. Vanessita |
| Sergio Luna Casaní | Kecs Produccion |
| Felipe Díaz Marín | Representante Transporte Internac. Perú |
| Maria Cristina Poiza Prado | Macchu Picchu Exper. |
| Carlos Barrio de Mendoza | Selva Sur Import EIRL |
| Luis Villafuerte Araoz | Transp. Luchito |
| Emma Fuentes Tampe | EJ Adventure |
| Hernan Cordova Carreño | T. Libertad |
| Jose Antonio Feijoo Mendo | Michebus SAC |

ANEXO II

TEMARIO

1. TRANSPORTE DE PASAJEROS

- 1.1. Embarque y desembarque de pasajeros en los países en tránsito signatarios del ATIT
- 1.2. Criterios para el establecimiento de servicios regulares de transporte de pasajeros.
 - 1.2.1. Transporte de larga distancia
 - 1.2.2. Transporte fronterizo
- 1.3. Viaje ocasional en circuito cerrado
 - a) Aplicación de sanciones al transportista ocasional infractor
 - b) Aplicación del permiso ocasional en circuito cerrado para el transporte de pasajeros.
- 1.4. Características de los vehículos
- 1.5. Transporte de encomiendas
- 1.6. Difusión de tarifas

2. TRANSPORTE DE CARGA

- 2.1. Cooperación e integración entre los transportistas de Perú y Brasil
 - 2.1.1. Arrendamiento mercantil
 - 2.1.2. Subcontratación e intercambio de tracción
 - 2.1.3. Custodia
- 2.2. Sistema de cupos
- 2.3. Transporte de mercancías peligrosas
- 2.4. Transporte de mercancías de ultramar hacia Brasil y viceversa

3. OTROS ASUNTOS

- 3.1. Controles fronterizos del transporte internacional terrestre
 - 3.1.1. Aduaneros
 - 3.1.2. Migratorios
 - 3.1.3. Sanitarios
- 3.2. Aspectos de seguros
- 3.3. Armonización del formato del Certificado de Inspección Técnica Vehicular
- 3.4. Control del transporte internacional terrestre
- 3.5. Cartilla de información sobre servicios complementarios ubicados en la carretera interoceánica sur
- 3.6. Combustible Euro 5
- 3.7. Sede de la VII Reunión Bilateral de organismos de aplicación del ATIT Perú – Brasil.

ANEXO III

“SUSTENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS QUE SE DESTINEN AL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE PASAJEROS”

1. El numeral 3 del artículo 31 del ATIT, señala que:

“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.”

2. Conforme a dicha disposición, los vehículos que se habilitan al transporte internacional terrestre de pasajeros deben cumplir con los requisitos vehiculares vigentes en el país transitado, que en algunos casos es diferente a los del país de origen del transportista. Esta situación podría generar la interrupción del viaje si el vehículo habilitado no reúne los requisitos vigentes en el país distinto al de origen del transportista.
3. A fin de evitar asimetrías en el transporte internacional de pasajeros es necesario concordar las normativas nacionales de los países signatarios, a fin de aplicar en ambos lados, las mismas exigencias técnicas vehiculares, de tal manera, que se eviten dificultades o interrupciones en la circulación de los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre de pasajeros.
4. En tal sentido se propone las siguientes características que deben reunir los vehículos para ser habilitados al transporte internacional de pasajeros por carretera:

1. **Diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas.**

2. **El chasis no debe haber sido objeto de modificaciones, salvo que la modificación sea autorizada por el fabricante del vehículo.**

3. **Largo no mayor de 15 metros y altura no mayor de 4.30 metros para los vehículos con carrocería integral**

4. **Peso neto vehicular no menor de 8,5 toneladas.**

5. **Relación Potencia-motor no menor de 12,2 HP/T.**

6. **Antigüedad máxima del vehículo para:**

- **El acceso al servicio de transporte internacional terrestre de pasajeros: tres (3) años.**
- **La permanencia en el servicio: quince (15) años.**

La antigüedad se cuenta a partir del año siguiente al de su fabricación.

- 7. Cinturón de seguridad de tres (3) puntos en el asiento del conductor y de dos (2) puntos en los demás asientos.**
- 8. Número de asientos igual o menor al número de asientos indicados por el fabricante del vehículo o de su carrocería.**
- 9. Asientos fijados en forma transversal a la estructura del vehículo, con protector de cabeza, espaldar de ángulo variable y apoyo para ambos brazos. Deben tener no menos de setenta y cinco (75) centímetros de distancia útil y no menos de cincuenta y cinco (55) centímetros de ancho.**
- 10. Sistema instalado por el fabricante del vehículo o por su representante autorizado o un tercero debidamente autorizado, que alerte en forma sonora y visual en la cabina del conductor y en el salón del vehículo cuando se exceda de la velocidad máxima permitida por la norma de tránsito del país de origen.**
- 11. Sistema de comunicación que permita la interconexión con las oficinas de la empresa.**

ANEXO
SUSTENTO DE LAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS VEHÍCULOS
QUE SE DESTINEN AL SERVICIO DE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE DE PASAJEROS AL AMPARO DEL ARTÍCULO 31 DEL ATIT
PROPUESTA – PERÚ

1. Diseñados originalmente de fábrica para el transporte de personas

Los fabricantes diseñan los vehículos de transporte de personas, con el objetivo de brindar la mayor seguridad y comodidad posible a los usuarios del transporte y el tránsito terrestre; en tal sentido, sus características técnicas, estructura, carrocería y equipamiento son diseñados y fabricados cumpliendo estándares internacionales de seguridad y calidad.

El bastidor o estructura integral de los ómnibus, es diseñado y fabricado para soportar cargas estáticas y dinámicas propias del transporte terrestre, con el objeto que el vehículo cuente con zonas de seguridad que absorben parte de la energía producida en el caso de un impacto o choque. El bastidor o estructura integral debe ser capaz de soportar las cargas de tracción-compresión, flexión y torsión, asimismo permitir una rigidez adecuada en la zona destinada al habitáculo.

Finalmente, al estar el Ómnibus formado por el chasis motorizado y la carrocería, su diseño, cálculo estructural, análisis del comportamiento dinámico y de estabilidad del vehículo, deben ser aprobados conjuntamente por el fabricante del chasis y el fabricante de la carrocería.

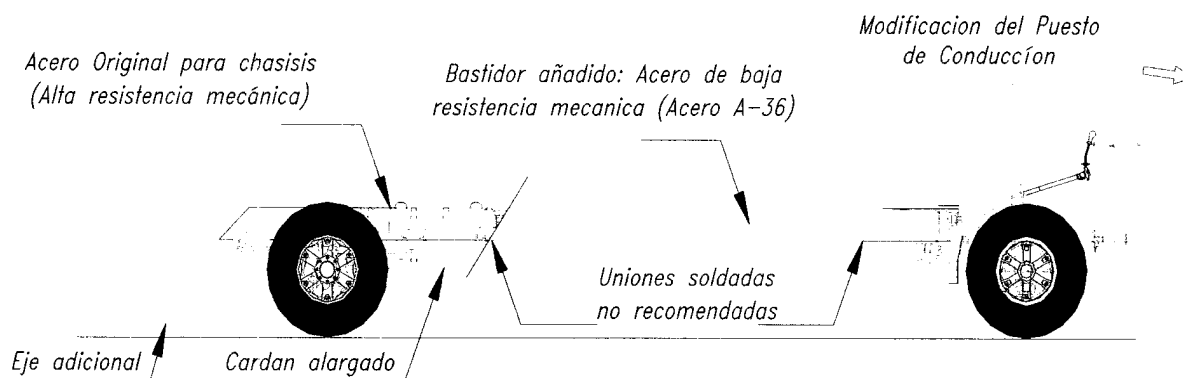
En la década pasada, en el Perú se desarrolló una industria nacional que consistía en modificar los camiones en ómnibus “Buses camión”, la misma que trajo graves consecuencias en la seguridad del transporte terrestre, dado que el índice de accidentalidad se incrementó drásticamente, pues estos vehículos no ofrecían los niveles de seguridad de los ómnibus originales diseñados de fábrica. Para revertir esta situación, el estado peruano emitió diversas disposiciones al respecto, entre ellas que “los vehículos que se destinen al transporte terrestre de personas, deben ser originalmente diseñados y fabricados para tal fin”

2. El chasis no debe haber sido objeto de modificaciones, salvo que la modificación sea autorizada por el fabricante del vehículo.

El bastidor del chasis original es diseñado y fabricado con aceros de alta resistencia que permiten soportar elevadas cargas de tracción-compresión, flexión y torsión, asimismo ofrecen una rigidez adecuada en la zona destinada al habitáculo, todo ello permite que en un caso de impacto el chasis absorba fácilmente cargas estáticas y dinámicas.

Al respecto, los fabricantes recomiendan que el chasis no debe ser sometido a ningún tipo de modificación de su estado original, es decir, no debe ser cortado, perforado, expuesto a algún proceso de conformado en frío o en caliente, o soldadura, a excepción de las zonas permitidas por el fabricante; puesto que el material sufre una modificación en su estructura y microestructura, y como consecuencia de ello, sus disminuyen sus propiedades mecánicas originales.

A continuación se aprecia un gráfico sobre modificaciones que no deberían realizarse a un chasis.



3. Largo no mayor de 15 metros y altura no mayor de 4.30 metros para los vehículos con carrocería integral

En la actualidad, los transportistas autorizados vienen ofertando vehículos de transporte de pasajeros con carrocerías de hasta 15 metros de largo y hasta 4.30 metros de altura, equipados con dispositivos que hacen que su circulación por la red vial sea segura.

Las dimensiones señaladas han permitido una mejor utilización de la capacidad instalada del vehículo y mayor comodidad para los pasajeros, lo que optimiza la oferta del mercado internacional del transporte terrestre de pasajeros.

De otro lado, cabe señalar que la norma peruana, permite la circulación de estos vehículos por la red vial nacional.

4. Peso seco vehicular no menor de 8,5 toneladas.

En términos generales, mientras más peso tiene un vehículo, éste tiene mayor capacidad de transporte de personas y más estabilidad durante la circulación.

En el Perú se ha establecido que los vehículos para el transporte terrestre de personas de ámbito nacional, por las distancias de las rutas que recorren y por la velocidad que desarrollan en sus desplazamientos, debe tener un peso seco

mínimo de 8,500 kilogramos, que equivale a un ómnibus de aproximadamente 45 asientos.

5. Relación Potencia-motor mínima 12,2 HP/t.

Es un parámetro que nos permite cuantificar la capacidad mínima que debe tener el motor de un vehículo para moverlo por la vía pública a las velocidades establecidas en condiciones seguras.

En el Perú, para el caso de los vehículos de transporte de personas de ámbito nacional, debido a las condiciones geográficas (pendientes, trochas carrozables, etc.), se requiere que el ómnibus tenga una relación potencia-motor mínima 12,2 HP/t, lo que equivale para un ómnibus de 2 ejes (de PBV igual a 18,000 Kg y de apx. 45 asientos), que su motor debe tener una potencia mínima de 220 HP.

6. Antigüedad máxima del vehículo para:

- **El acceso al servicio de transporte internacional terrestre de pasajeros: tres (3) años.**
- **La permanencia en el servicio: quince (15) años.**

La antigüedad se cuenta a partir del año siguiente al de su fabricación.

La legislación peruana prevé como parte de la política de renovación y modernización del parque automotor del transporte público, la restricción de tres años de antigüedad del vehículo para el acceso al servicio de transporte público y quince años para permanecer en el mismo.

La restricción de tres años para acceder al servicio, obedece a una flexibilización del periodo en el que el transportista puede gestionar la habilitación del vehículo, que no necesariamente ocurre en el primer año de fabricado el vehículo.

El sustento de la restricción de los quince años para permanecer en el servicio, obedece a que los vehículos como cualquier máquina sufren deterioro ante el paso del tiempo, que en algunos casos no se evidencia hasta que se produce la falla, como es el caso de la fatiga de materiales que se puede presentar en partes vitales del vehículo como el chasis, motor, la suspensión o la dirección que ante una falla repentina puede ocasionar un serio accidente. Esta situación vuelve obsoleto al vehículo.

7. Cinturón de seguridad de tres (3) puntos en el asiento del conductor y de dos (2) puntos en los demás asientos

Este requerimiento se sustenta en razones de seguridad, dado que los cinturones de tres puntos, que cubren el pecho y el vientre del usuario, reducen ostensiblemente el riesgo de muerte de los ocupantes de los vehículos

8. Número de asientos igual o menor al número de asientos indicados por el fabricante del vehículo o de su carrocería.

Ante la tendencia de los transportistas de aumentar el número de asientos del ómnibus, lo que implica la modificación de la carrocería, estructura y aumento del peso bruto vehicular en forma desproporcionada a su resistencia, disminuyendo los niveles de seguridad previstos para el diseño original, la legislación peruana prevé la prohibición de incrementar los asientos instalados por el fabricante de la carrocería en función de las características técnicas diseñadas por el fabricante del chasis y las distancias establecidas en las normas técnicas.

9. Asientos fijados en forma transversal a la estructura del vehículo, con protector de cabeza, espaldar de ángulo variable y apoyo para ambos brazos. Deben tener no menos de setenta y cinco (75) centímetros de distancia útil y no menos de cincuenta y cinco (55) centímetros de ancho.

Asientos fijados en forma transversal a la estructura del vehículo: Por comodidad y seguridad del usuario durante la circulación, que permite disminuir los efectos de la inercia durante el desplazamiento y las frenadas del ómnibus.

Asientos con protector de cabeza: Para evitar lesiones en la nuca de los pasajeros, como consecuencia de las frenadas bruscas y los accidentes de tránsito.

Asientos con espaldar de ángulo variable y apoyo para ambos brazos: Para la comodidad de los usuarios durante el viaje.

Distancia entre asientos no menor de setenta y cinco (75) centímetros y ancho de asiento no menor de cincuenta y cinco (55) centímetros: Por facilidad para ingresar o salir de los asientos y comodidad del usuario durante el viaje.

10. Sistema instalado por el fabricante del vehículo o por su representante autorizado o un tercero debidamente autorizado, que alerte en forma sonora y visual en la cabina del conductor y en el salón del vehículo

cuando se exceda de la velocidad máxima permitida por la norma de tránsito del país de origen.

Este requerimiento está orientado a evitar que el conductor incremente la velocidad del vehículo por encima de los límites máximos establecidos por las normas legales vigentes, mediante la instalación de un sistema sonoro y visual en el salón del vehículo que alerte a los pasajeros cuando se excedan las velocidades, con lo cual se incorpora al pasajero en el control de la velocidad de desplazamiento por las carreteras.

11. Sistema de comunicación que permita la interconexión con las oficinas de la empresa.

El vehículo debe tener un mecanismo de comunicación con la sede principal de la empresa de transportes propietaria, que permita al conductor comunicar los incidentes, accidentes o situaciones que requieran del apoyo para resolverlos.

ANEXO IV.A

INFORMAÇÕES SOBRE A TARIFA – TRECHOS BRASILEIROS

| Linha Puerto Maldonado - Rio Branco | | | |
|--|----------------|------------|-----------------|
| Peru | Brasil | R\$ | Novo Sol |
| De todas as origens peruanas para | Brasileia | 13,51 | 19,87 |
| | Epitaciolândia | 13,88 | 20,41 |
| | Xapuri | 22,23 | 32,69 |
| | Capixaba | 32,55 | 47,87 |
| | Rio Branco | 42,13 | 70,40 |

| Linha Lima - São Paulo | | | |
|-----------------------------------|---------------|------------|-----------------|
| Peru | Brasil | R\$ | Novo Sol |
| De todas as origens peruanas para | Rio Branco | 46,45 | 68,31 |
| | Porto Velho | 107,19 | 157,63 |
| | Cuiabá | 287,18 | 422,32 |
| | Campo Grande | 373,30 | 548,97 |
| | São Paulo | 499,70 | 734,85 |

INFORMAÇÕES SOBRE A TARIFA – TRECHOS PERUANOS

| Línea Puerto Maldonado - Rio Branco | | | |
|--|------------------|------------------|------------|
| Brasil | Perú | Nuevo Sol | R\$ |
| De todos Orígenes brasileños para: | Puerto Maldonado | | |
| | Planchón | | |
| | Alegría | | |
| | Iñapari | | |
| | Mavila | | |
| | Iberia | | |

| Línea Lima - São Paulo | | | |
|------------------------------------|------------------|------------------|------------|
| Brasil | Perú | Nuevo Sol | R\$ |
| De todos orígenes brasileños para: | Lima | | |
| | Puerto Maldonado | | |
| | Abancay | | |
| | Cuzco | | |
| | Ica | | |

ANEXO IV.B

Informações sobre as distâncias percorridas entre seções das linhas acordadas em operação, considerando a partir do ponto de fronteira utilizado, rodovia utilizada e tipo de pavimento dentro do Brasil:

| Linha Puerto Maldonado – Rio Branco: dentro do território brasileiro | | | |
|---|----------------|--------------------------------|------------------|
| Seções da Linha | Rodovia | Extensão (entre seções) | Pavimento |
| Fronteira em Assis Brasil (AC) | | | |
| Brasileia (AC) | BR317 | 110 km | Asfalto |
| Epitaciolândia (AC) | BR317 | 1,4 km | Asfalto |
| Xapuri (AC) | BR317 | 55,3 km | Asfalto |
| Capixaba (AC) | BR317 | 101 km | Asfalto |
| Rio Branco (AC) | AC040, BR317 | 110,5 km | Asfalto |

| Línea Puerto Maldonado – Rio Branco: dentro del territorio peruano | | | |
|---|------------------|------------------------------------|------------------|
| Secciones de la Línea | Carretera | Extensión (entre secciones) | Pavimento |
| Frontera em Puerto Maldonado | | | |
| Planchón | | | |
| Alegría | | | |
| Iñapari | | | |
| Mavila | | | |
| Iberia | | | |

| Linha Lima – São Paulo: dentro do território brasileiro | | | |
|--|--|--------------------------------|------------------|
| Seção | Rodovia | Extensão (entre seções) | Pavimento |
| Fronteira Assis Brasil (AC) | AC040 BR317 | | |
| Rio Branco (AC) | AC040 BR364 BR425 | 378,2 km | Asfalto |
| Porto Velho (RO) | BR070 BR163 BR174 BR364 BR429 MT050 MT060 MT246 MT351 | 494,5 km | Asfalto |
| Cuiabá (MT) | BR060 BR070 BR163 BR364 BR419 | 1.472,3 km | Asfalto |
| Campo Grande (MS) | BR060 BR153 BR163 BR262 BR267 BR272 BR369 BR373 SP015 SP127 SP270 SP280 | 701,4 km | Asfalto |

| | | | |
|----------------|--|-----------|---------|
| São Paulo (SP) | | 977,11 km | Asfalto |
|----------------|--|-----------|---------|

| Línea Lima – São Paulo: dentro del territorio peruano | | | |
|--|------------------|--|------------------|
| Sección | Carretera | Extensión (entre secciones) | Pavimento |
| Lima | | | |
| Puerto Maldonado | | | |
| Abancay | | | |
| Cuzco | | | |
| Ica | | | |

ANEXO VI**SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO****MERCOSUL/GMC/RES. Nº 120/94****TENDO EM VISTA:**

O Artigo 13 do Tratado de Assunção, o artigo 10 da Decisão Nº 04/91, do Conselho do Mercado Comum, e a Recomendação Nº do subgrupo de Trabalho Nº 4, "Políticas Fiscal e Monetária Relacionadas com o Comércio".

CONSIDERANDO:

Que houve consenso no referido Subgrupo de Trabalho sobre as "Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres (automóvel passeio - particular ou de aluguel) não matriculados no país de ingresso em viagem internacional - danos causados a pessoas ou objetos não transportados".

O GRUPO MERCADO COMUM**RESOLVE:**

Artigo 1º - Aprovar, em caráter obrigatório, a partir de 1º de julho de 1995, um seguro que cubra a responsabilidade civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres (automóvel passeio - particular ou de aluguel) não matriculados no país de ingresso em viagem internacional - danos causados a pessoas ou objetos não transportados. Esta obrigatoriedade não se aplica aos veículos que ingressem no Paraguai até 2006.

Artigo 2º - Aprovar as "Condições Gerais para o Seguro de Responsabilidade Civil do proprietário e/ou condutor de veículos terrestres (automóvel passeio - particular ou de aluguel) não matriculados no país de ingresso em viagem internacional - danos causados a pessoas ou objetos não transportados", documento apenso como Anexo I.

Artigo 3º - Aprovar o Certificado de Apólice Única referente a esse seguro, apenso como anexo II.

Artigo 4º - Serão válidos os seguros de responsabilidade civil mencionados quando emitidos por companhias seguradoras do país de origem do veículo, sempre que as mesmas tiverem acordos com seguradoras do país ou países onde transitem os segurados.

Artigo 5º - Promover-se-ão acordos entre as companhias seguradoras dos países-membros, a fim de operacionalizar o referido seguro, os quais serão levados ao conhecimento dos organismos de controle de seguros de cada país.

ANEXO**CONDIÇÕES GERAIS PARA O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO E/OU CONDUTOR DE VEÍCULOS TERRESTRES (AUTOMÓVEL DE PASSEIO - PARTICULAR OU DE ALUGUEL) NÃO MATRICULADOS NO PAÍS DE INGRESSO EM VIAGEM INTERNACIONAL. DANOS CAUSADOS A PESSOAS OU OBJETOS NÃO TRANSPORTADOS.****1. Objeto do Seguro**

1.1 O presente seguro tem por objeto, nos termos das presentes condições, indenizar a terceiros ou reembolsar o segurado pelos montantes pelos quais seja civilmente responsável, em sentença judicial transitada em julgado ou em acordo autorizado de modo expresse pela entidade seguradora por fatos ocorridos durante a vigência do seguro e relativas a:

1.1.1 Morte e/ou danos pessoais e despesas médico - hospitalares e danos materiais causados a terceiros não transportados, e derivados de riscos cobertos por este contrato.

1.2 O presente seguro garantirá também o pagamento dos honorários do advogado de defesa do segurado e as custas judiciais sempre que o mesmo seja escolhido, e fixados seus honorários de comum acordo com a seguradora.

1.2.1 Os honorários correrão integralmente por conta de cada uma das partes, segurador e segurado, quando cada um designar seu advogado.

1.3 Se entende por segurado para efeito das responsabilidades cobertas, indistintamente, proprietário do veículo segurado e/ou seu condutor, devidamente habilitado.

2. Risco Coberto

Considera-se risco coberto a responsabilidade civil do segurado (de acordo com o previsto na cláusula 1) proveniente de danos materiais e/ou pessoais a terceiros não transportados pelo veículo segurado nesta apólice, como consequência de acidente de trânsito causado:

- a) por veículo discriminado neste seguro, que terá que ser, necessariamente, um veículo de passeio particular ou de aluguel, não licenciado no país de ingresso, ou;
- b) por objetos transportados no veículo em local destinado para tal fim;
- c) por reboque discriminado neste seguro quando estiver acoplado ao mesmo veículo segurado, desde que autorizada e regulamentada sua utilização por autoridade competente e pago o prêmio adicional correspondente.

3. Âmbito Geográfico

As disposições desta apólice se aplicam dentro do âmbito dos países integrantes do MERCOSUL, e somente a eventos ocorridos fora do território nacional do país de matrícula do veículo.

4. Riscos não Cobertos

4.1 O presente contrato não cobre reclamações relativas a responsabilidades provenientes de:

- a) dolo ou culpa grave do segurado;
- b) radiações ionizantes ou qualquer outro tipo de emissão surgidas no transporte de materiais de fusão ou seus resíduos;
- c) furto, roubo ou apropriação indevida ou qualquer dano sofrido pelo veículo segurado;
- d) tentativa do segurado, proprietário ou condutor, de obter benefícios ilícitos do seguro a que este contrato se refere;
- e) atos de hostilidade ou de guerra, rebelião, insurreição, revolução, confisco, nacionalização, destruição ou requisição proveniente de qualquer ato de autoridade de fato ou de direito, civil ou militar, e em geral todo e qualquer ato ou consequência desses fatos como também atos praticados por qualquer pessoa atuando em nome de ou em relação a qualquer organização, cujas atividades forem derrubar pela força o governo ou instigar sua derrubada pela perturbação da ordem política ou social do país, por meio de atos de terrorismo, guerra revolucionária, subversão ou guerrilha tumulto popular, greve ou lockout;

- f) multas e/ou fianças;
- g) despesas e honorários incorridos em ações ou processos criminais;
- h) danos causados ao segurado, seus ascendentes, descendentes, colaterais ou conjuge, assim como qualquer pessoa que com ele resida ou que dele dependa economicamente;
- i) condução do veículo por pessoa sem habilitação legal própria para o veículo segurado;
- j) quando o veículo esteja destinado a fins distintos dos permitidos;
- k) quando o veículo segurado seja conduzido por uma pessoa em estado de embriaguez ou sob a influência de qualquer droga que produza efeitos desinibitórios, alucinógenos ou soníferos. Se exclui também a responsabilidade, assumida quando o condutor se negue a que se seja realizado o teste de embriaguez, tendo sido este requerido por autoridade competente;
- l) os danos a pontes, balanças, viadutos, estradas e a tudo o que possa existir sobre ou abaixo dos mesmos devido ao peso ou dimensão do veículo, que contrariem as disposições legais ou regulamentares;
- m) comprovação de que o segurado ou qualquer outra pessoa por sua conta operando obstrui o exercício dos direitos da entidade seguradora estabelecida nesta apólice;
- n) danos ocasionados como consequência de corridas, desafios ou competições de qualquer natureza dos quais participe o veículo segurado, ou seus atos preparatórios;
- o) danos a bens de terceiros em poder do segurado para guarda ou custódia, uso, manipulação ou execução de qualquer trabalho;
- p) acidentes ocorridos por excesso de capacidade, volume, peso, ou dimensão da carga, que desrepeitem disposições legais ou regulamentares.

4.2 Nos casos das cláusulas de exclusão das letras (i), (k) e (n), a entidade seguradora pagará as indenizações devidas, dentro dos montantes segurados, repetindo-se pelos montantes respectivos contra os segurados e/ou todos os que civilmente sejam responsáveis pelo dano, subrogando-se em todas as ações e direitos que correspondam ao indenizado.

5. Somas seguradas e limites máximos de responsabilidade

5.1 São os seguintes os montantes segurados:

- a) Morte, despesas médico-hospitalares e/ou danos pessoais.....U\$S 40.000 por pessoa
- b) Danos materiais.....U\$S 20.000 por terceiro

5.1.1 Os honorários dos advogados e as despesas incorridas para a defesa do segurado não estão compreendidos nos limites estabelecidos para as somas seguradas previstas no sub-item 5.1. Quanto aos honorários dos advogados limitam-se até 50% do valor da indenização paga ao segurado. (Quanto às despesas mencionadas estão sujeitas aos limites gerais por evento estabelecidos no subitem 5.1.2.)

5.1.2 No caso de várias reclamações relacionadas com um mesmo evento, o limite da responsabilidade da sociedade seguradora pela cobertura prevista no sub-item 5.1 a) fica limitada a U\$S 200.000 e no sub-item 5.1 b) será de U\$S 40.000.

5.2 Não obstante a determinação dos valores previstos no ponto 5.1 desta Cláusula poderão ser acertados, entre segurado e a entidade seguradora, limites de soma segurada mais elevados, mediante Cláusula particular a ser incluída na presente apólice.

5.3 As condições particulares que venham a ser contratadas, tendo como base a presente apólice, não podem estabelecer limites de cobertura inferiores aos contidos nestas condições gerais.

6. Pagamento do prêmio

Fica entendido e acordado que o pagamento do prêmio desta apólice será feito antes do início de sua vigência e em dólares dos Estados Unidos da América, observada a legislação interna de cada país.

O pagamento do prêmio é condição indispensável para o início da cobertura prevista nesta apólice.

7. Prejuízos não indenizáveis

Ademais das exclusões previstas nesta apólice tampouco serão

indenizadas aquelas reclamações resultantes de:

- a) Reconhecimento de culpabilidade ou de direito de indenização ou realização de transações de qualquer espécie que formalize o segurado sem autorização escrita do segurador;
- b) Uma contestação que seja consequência do início pelo segurado de ação por danos e prejuízos causados por um fato coberto por esta apólice sem que tenha havido prévio consentimento por escrito do segurador.

8. Obrigações do segurado

8.1 Certificado do Seguro

O segurado será obrigatoriamente portador, durante sua permanência no exterior, do certificado emitido pela seguradora que comprove a contratação deste seguro.

8.2 Ocorrência do sinistro.

8.2.1 Em caso de sinistro coberto por esta apólice o segurado se obriga a cumprir as seguintes disposições:

- a) Avisar por escrito dentro de cinco dias úteis da ocorrência ou conhecimento do fato à entidade seguradora ou a seu representante local;
- b) Entregar à entidade seguradora ou a seu representante local dentro de três dias do seu recebimento, qualquer reclamação, intimação, carta ou documento que receber relacionado com o ocorrido (sinistro).

8.3 Conservação de veículos.

O segurado está obrigado a manter o veículo em bom estado de conservação e segurança.

8.4 Modificações de risco

8.4.1 O segurado se obriga a comunicar imediatamente por escrito à entidade seguradora, qualquer fato ou alteração de importância relativos ao veículo coberto por esta apólice, entre outras:

- a) alterações das características técnicas do próprio veículo ou no uso do mesmo;
- b) alterações no veículo de interesse do segurado.

8.4.1.1 Em qualquer caso a responsabilidade da entidade seguradora somente subsistirá na hipótese em que aprove expressamente as alterações que sejam de imediato comunicadas e efectue na apólice as necessárias modificações. No caso em que a entidade seguradora não manifeste, dentro de quinze dias, sua discordância com as alterações comunicadas de imediato, considerar-se-ão como cobertas as referidas alterações.

8.5 Outras obrigações:

8.5.1 O segurado está obrigado a comunicar a contratação ou o cancelamento de qualquer outro seguro que cubra os mesmos riscos previstos nesta apólice com relação ao mesmo veículo.

8.5.2 Dar imediata notificação do sinistro às autoridades públicas competentes.

8.5.3 Nos casos em que o segurador ou seu representante assumam a defesa do segurado nas ações de indenização movidas pelas vítimas, o segurado estará obrigado a outorgar os mandatos que lhe sejam solicitados, colocando à disposição da entidade seguradora todos os dados e antecedentes que habilitem a defesa mais eficaz.

Caso não cumpridos os prazos fixados pelas leis processuais respectivas, se exonera da responsabilidade o segurador.

8.5.4 Apoiar, com todos os meios a seu alcance, as gestões que o segurador ou seu representante realize, tanto por via judicial ou extrajudicial.

9. Contribuição Proporcional

Quando, na data da ocorrência de um sinistro, existirem outros seguros, garantido os mesmos riscos previstos neste seguro, com relação ao mesmo veículo, a seguradora indenizará o total cabível, podendo requerer reembolso na proporção correspondente às demais seguradoras.

10. Liquidação de sinistros

10.1 A liquidação de qualquer sinistro coberto por este contrato reger-se-à segundo as seguintes regras:

a) estabelecida a responsabilidade civil do segurado nos termos da Cláusula 1 "OBJETO DO SEGURO", a entidade seguradora poderá indenizar diretamente o terceiro prejudicado ou reembolsará os prejuízos que o segurado estiver obrigado a pagar, observados os limites de responsabilidade fixados na apólice;

b) qualquer acordo judicial ou extrajudicial com o terceiro vitimado, seus beneficiários ou herdeiros, somente obrigarão à entidade seguradora caso esta dê sua aprovação prévia por escrito;

c) iniciada qualquer ação civil ou criminal que tenha como base um acidente de trânsito abrangendo os interesses garantidos por esta apólice, o segurado dará notificação imediata à entidade seguradora, nomeando de acordo com esta os advogados de defesa para a ação civil;

d) ainda que não conste na ação civil, a entidade seguradora dará instruções para a defesa, intervindo diretamente na mesma se assim achar conveniente na qualidade de terceiros;

e) a avaliação em princípio da responsabilidade do segurado, na produção de sinistros que causem danos a terceiros cobertos ou não por este seguro, fica ao exclusivo critério do segurador que poderá indenizar os reclamantes ou rechaçar suas reclamações.

Se o segurador entender que a responsabilidade do sinistro corresponde total ou parcialmente ao segurado e que as reclamações formuladas a esta excedem ou podem exceder o montante disponível do seguro, não poderá realizar qualquer acordo judicial ou extrajudicial, sem a concordância do segurado dada por escrito.

11. Perda de direitos

O não cumprimento por parte do segurado de qualquer cláusula da presente apólice, exceto nos casos especialmente nela previstos, liberará a entidade seguradora do pagamento de indenizações, sem direito à devolução do prêmio.

12. Vigência e cancelamento do contrato

12.1 O presente contrato terá vigência de até um ano; somente poderá ser cancelado ou rescindido total ou parcialmente, por acordo entre as partes contratantes, ou pelas formas estabelecidas na legislação de cada país.

13. Subrogação de direitos

13.1 A entidade seguradora subrogar-se-à até o limite do pagamento que efetue em todos os direitos e ações que competem ao segurado contra terceiros.

14. Prescrição

14.1 Toda ação entre as partes contratantes prescreve nos prazos e na forma que disponha a legislação de cada país signatário do Tratado de Assunção onde a apólice foi emitida.

15. Tribunal competente

Sem prejuízo dos direitos que em cada caso correspondam a terceiros vitimados, para as ações advindas do contrato de seguro, entre segurador e segurado, serão competentes os tribunais do país da entidade seguradora que emitiu a apólice.

ANEXO II

MERCOSUL/MERCOSUR

CERTIFICADO DE APÓLICE ÚNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO E/OU CONDUTOR DE VEÍCULOS DE PASSEIO OU DE ALUGUEL NÃO MATRICULADOS NO PAÍS DE INGRESSO EM VIAGEM INTERNACIONAL. DANOS CAUSADOS A PESSOAS OU OBJETOS NÃO TRANSPORTADOS.
CERTIFICADO DE POLIZA UNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO Y/O CONDUTOR DE VEHICULOS DE PASEO O DE ALQUILER NO MATRICULADOS EN EL PAIS DE INGRESO EN VIAJE INTERNACIONAL. DANOS CAUSADOS A PERSONAS O COSAS NO TRANSPORTADAS.

| | | |
|--|------------|------------------------------------|
| Seguradora | | País |
| Aseguradora | | País |
| Segurado | Apólice nº | Certificado nº |
| Asegurado | Póliza nº | Certificado nº |
| Endereço | | Vigência |
| Domicilio | | Validez |
| Marca Modelo Ano | Chassis | Placa |
| Marca Modelo Año | Chasis | Matrícula |
| Certifica que o veículo cujos dados enumeram-se anteriormente está amparado no risco de responsabilidade civil, segundo os valores e condições estabelecidas na Resolução do Grupo Mercado Comum para os países integrantes do Mercosul. | | |
| Certifica que el vehículo, cuyos datos se detallan anteriormente, se encuentra amparado en el riesgo de responsabilidad civil conforme a los montos y condiciones establecidas en la Resolución del Grupo Mercado Común a los países integrantes del Mercosur. | | |
| Esta cobertura comprende os seguintes países: | | |
| Esta cobertura comprende los siguientes países: | | |
| Cidade | Data | Assinatura e carimbo da Seguradora |
| Ciudad | Fecha | Firma y sello de la Aseguradora |

ANEXO II

MERCOSUL/MERCOSUR

IMPORTÂNCIAS SEGURADAS E LIMITES MÁXIMOS DE RESPONSABILIDADE POR VEÍCULO E EVENTO
SUMAS ASEGURADAS Y LIMITES MAXIMOS DE RESPONSABILIDAD POR VEHICULO Y EVENTO
DANOS A TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS
DAÑOS A TERCEROS NO TRANSPORTADOS

Morte e/ou danos pessoais:

Muerte y/o daños personales:

Por pessoa / Por persona Us\$.....Limite máximo por evento Us\$.....

Danos materiais:

Daños materiales:

Por terceiro / Por tercero Us\$.....Limite máximo por evento Us\$.....

ENDEREÇOS DAS SEGURADORAS REPRESENTANTES**DIRECCIONES DE ASEGURADORAS REPRESENTANTES**

| | | |
|--------------------|--------------------|--------------------|
| País | País | País |
| Nome/nome | Nome/nome | Nome/nome |
| Endereço/domicilio | Endereço/domicilio | Endereço/domicilio |

ANEXO II.1

MERCOSUL**CERTIFICADO DE APÓLICE ÚNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO DE VEÍCULOS DE PASSEIO EM VIAGEM INTERNACIONAL**

| | |
|-------------------------|----------------------------------|
| Seguradora | País |
| Segurado | Apólice nº Certificado nº |
| Endereço | Vigência |
| Marca Modelo Ano | Chassis Placa |

Certifica que o veículo cujos dados enumeram-se anteriormente está amparado no risco de responsabilidade civil, segundo os valores e condições estabelecidas na Resolução do Grupo Mercado Comum para os países integrantes do Mercosul.

Esta cobertura compreende os seguintes países:

| | | |
|---------------|-------------|---|
| Cidade | Data | Assinatura e carimbo da Seguradora |
|---------------|-------------|---|

ANEXO II.I

MERCOSUL
IMPORTÂNCIAS SEGURADAS E LIMITES MÁXIMOS DE RESPONSABILIDADE POR
VEÍCULO E EVENTO
DANOS A TERCEIROS NÃO TRANSPORTADOS

Morte e/ou danos pessoais:

Por pessoa Us\$.....Limite máximo por evento Us\$.....

Danos materiais:

Por terceiro Us\$.....Limite máximo por evento Us\$.....

ENDEREÇOS DAS SEGURADORAS REPRESENTANTES

| País | País | País |
|-----------------|-----------------|-----------------|
| Nome | Nome | Nome |
| Endereço | Endereço | Endereço |

ANEXO II.2**MERCOSUR****CERTIFICADO DE POLIZA UNICA DE SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PROPIETARIO DE VEHICULOS DE PASEO EN VIAJE INTERNACIONAL**

| | | | |
|-------------|--------|-----------|----------------|
| Aseguradora | | País | |
| Asegurado | | Póliza nº | Certificado nº |
| Domicilio | | Validez | |
| Marca | Modelo | Año | Chasis |
| | | Matrícula | |

Certifica que el vehículo, cuyos datos se detallan anteriormente, se encuentra amparado en el riesgo de responsabilidad civil conforme a los montos y condiciones establecidas en la Resolución del Grupo Mercado Común a los países intergrantes del Mercosur.

Esta cobertura comprende los siguientes países:

| | | |
|--------|-------|---------------------------------|
| Ciudad | Fecha | Firma y sello de la Aseguradora |
|--------|-------|---------------------------------|

ANEXO II.2

MERCOSUR
SUMAS ASEGURADAS Y LIMITES MAXIMOS DE RESPONSABILIDAD POR
VEHICULO Y EVENTO
DAÑOS A TERCEROS NO TRANSPORTADOS

Muerte y/o daños personales:

Por persona Us\$.....Límite máximo por evento Us\$.....

Daños materiales:

Por Tercero Us\$.....Límite máximo por evento Us\$.....

DIRECCIONES DE ASEGURADORAS REPRESENTANTES

| País | País | País |
|-----------|-----------|-----------|
| Nombre | Nombre | Nombre |
| Domicilio | Domicilio | Domicilio |

ANEXO VI

Certificado de Revisão Técnica de Veículos de Transporte de Passageiros e Carga no Mercosul

Autenticação eletrônica
Autenticación electrónica

VTP VTC

CERTIFICADO Nº _____
CERTIFICADO DE APTITUDE TÉCNICA - CERTIFICADO DE APTITUDE TECNICA - CAT
CERTIFICADO DE REVISÃO TÉCNICA / CERTIFICADO DE REVISION TECNICA
CERTIFICADO DE INSPEÇÃO TÉCNICA VEICULAR - CITY
CERTIFICADO DE INSPECCION TECNICA VEHICULAR

Certifico que o veículo identificado no presente cumpre os exigências estabelecidas na definição GMC 75/97
Certifico que el vehículo identificado en el presente cumple las exigencias establecidas en la Resolución GMC 75/97

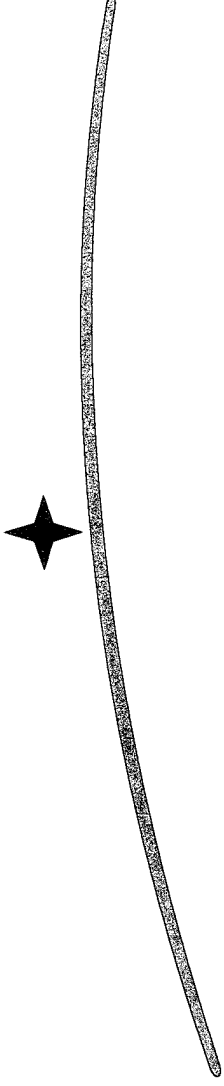
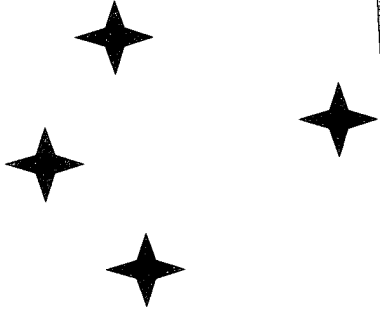
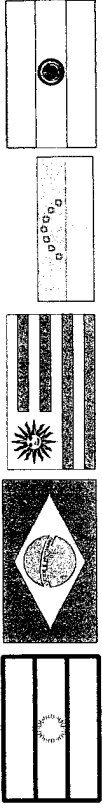
- 01 Proprietário do veículo / titular: _____
- 02 CNP/JCPF/RUT/CUIT: _____
- 03 Domicílio / endereço: _____
- 04 Município/Cidade: _____
- 05 CEP/Código Postal (*): _____
- 06 Telefone/Telefone: _____
- 07 E-mail/E-mail (*): _____
- 08 UF/Provincia/Departamento: _____
- 09 Placa/Domínio/Matrícula: _____
- 10 Renavam/Registro: _____
- 11 Ano/Ano: _____
- 12 Categoria do veículo/Categoria vehículo: _____
- 13 Data de Inspeção/Fecha de inspección: _____
- 14 Data de aprovação/Fecha de emisión: _____
- 15 Data de vencimento/Fecha de vencimiento: _____
- 16 Nome do órgão de inspeção /Centro de revisão técnica: _____
- 17 Código órgão de Inspeção/Código centro de revisión: _____
- 18 Responsável técnico/Responsable técnico: _____
- 19 Nº Registro/Nº Registro: _____

- 20 Altura/Altura: _____
- 21 Largura/Ancho: _____
- 22 Comprimento/Largo: _____
- 23 Marca/Marca: _____
- 24 Modelo/Modelo: _____
- 25 Número/Numero: _____
- 26 Quantidade de eixos/Cantidad de ejes: _____
- 27 Tipo de eixo/Ejes/Tipo de tren: _____
- 28 Tara/Tara: _____
- 29 Peso bruto total/Peso bruto total: _____
- 30 Lotação/Capacidad: _____
- 31 CMT/CMT (*): _____
- 32 Número/Numero (*): _____
- 33 Combustível/Combustible (*): _____
- 34 Potência/Cilindrada/Eolancia: _____
- 35 Marca carroçaria/Marca carrocería: _____
- 36 Classe de serviço/Clase de servicio: _____
- 37 Tipo/Tipo: _____
- 38 Quantidade assentos/Cantidad asientos: _____
- 39 Classe da carga/Clase de carga: _____
- 40 Classe de veículos/Tipo de vehículo: _____
- 41 Tipo de caixa/Tipo de caja: _____
- 42 Marca/Marca (*): _____
- 43 Número/Numero: _____

Firma Responsável Técnico
Firma Responsable Técnico

Observações/Observaciones:

(*) Item de preenchimento facultativo / Llenado no obligatorio



MERCOSUL