



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PÚBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

Handwritten notes:
2011/11/07
Acta de la V Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16)

**V 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, durante los días 6 y 7 de noviembre de 1995, en la Sede del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, dando cumplimiento a la convocatoria formulada por la Mesa de Turno de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, se celebró la V Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16), con la representación de las Corresponsalías de los países que lucen en el Anexo I de la presente Acta.

En primera instancia, las delegaciones procedieron a considerar y aprobar el temario de trabajo de esta reunión, el que quedó integrado como consta en el Anexo que con el número II forma parte de esta Acta.

Seguidamente y luego de un profundo intercambio de ideas, todas las delegaciones presentes acordaron las siguientes conclusiones:

ARTICULO 31 - NUMERAL 1 - VEHICULOS Y EQUIPOS QUE INTEGRAN UNA FLOTA HABILITADA PARA EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

La Secretaría de la Mesa de Turno de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, ejercida por la Corresponsalía de Uruguay, detectó una aparente diferencia en el texto del Numeral 1 del Artículo 31 del A.T.I.T., en su versión en idioma español de su versión en idioma portugués.

En ese orden de ideas, mientras que el texto en idioma español reza "podrán ser de su propiedad o tomados en arrendamiento mercantil

Handwritten signatures:
u_s / [Signature] / [Signature] / [Signature] / [Signature]



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

(leasing)", el texto en idioma portugués indica "podrán ser de su propiedad o afectados bajo la forma de arrendamiento mercantil o "leasing"^{alquilados}".

La diferencia apuntada habría generado una situación verdaderamente asimétrica en el mercado regional de transporte, por cuanto el criterio para otorgar certificados de idoneidad que habilitan a operar en el transporte internacional terrestre de mercancías, varía sustancialmente en su concepción material y formal y por lo tanto, atenta contra la profesionalización del transportista, en el entendido de que permite la participación de verdaderos comisionistas de transporte que con su sola existencia, alteran y distorsionan notoriamente el mercado del sector.

Y todo ello, sin perjuicio de que la Secretaría de la Mesa de Turno indicó, que la situación a que da lugar la versión en idioma portugués, ya se encuentra contemplada en el propio Artículo 31 numeral 2, cuando prevé la utilización temporal de vehículos de terceros que operen bajo la responsabilidad de las empresas autorizadas, mediante acuerdos bilaterales implementados para ello.

En definitiva, la Secretaría de la Mesa de Turno propuso declarar por vía interpretativa, que el texto del Numeral 1 del Artículo 31 de la versión en idioma español es el correcto al tenor de la versión original que en la oportunidad de su suscripción, se acordó por parte de los países signatarios y por lo tanto resulta necesario probar fehacientemente la propiedad de los vehículos o su arrendamiento mercantil con opción a compra definitiva (leasing), para conformar las flotas de equipos habilitadas al transporte internacional de mercancías.

Luego de una ronda de opiniones, se identificó que las delegaciones de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay, países que se manejan con la versión en idioma español, utilizan un criterio interpretativo del Numeral 1 del Artículo 31 basado estrictamente en la propiedad de los vehículos de las empresas habilitadas al transporte internacional o que están en condiciones de ser propiedad de las mismas, al tiempo que la Delegación de Brasil, al utilizar la versión en idioma portugués, maneja un criterio interpretativo menos específico que contempla varias modalidades de arrendamientos mercantiles, que permiten figuras contractuales diferentes.

Por su parte la Delegación de Brasil, aclaró que la diferencia de conceptos sobre el arrendamiento mercantil deriva de las diferentes formas que se practican en Brasil y en los restantes países. Por esa razón, afirmó que no esta en discusión y tampoco hay duda, sobre las condiciones para la habilitación de empresas. Por otro lado, reafirmó que el Inciso 2 del Artículo



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

31, que regula la utilización de fleteros, no se confunde con la figura del arrendamiento mercantil de vehículos y accesorios. De esa forma, el concepto brasileño no tiene como objetivo el uso velado de fleteros, y solamente trata de no restringir la utilización de formas comerciales legales y de uso generalizado.

Resaltó además que luego de la ronda de informaciones presentadas por todas las delegaciones presentes, quedó en claro que no existe una forma operacional única para el arrendamiento mercantil.

A continuación, la Delegación de Brasil informó que en su país existen diferentes formas de arrendamiento mercantil, tales como: con y sin opción de compra, realizadas por empresas; y con o sin opción de compra realizadas por personas físicas.

Todas esas formas exigen un contrato formal, que transfiere los vehículos y sus equipamientos para el comando operacional y bajo responsabilidad total de la empresa tomadora, en plena concordancia con lo que establece el Inciso 1 del Artículo 31 del A.T.I.T., que en su parte final estableció "...podrán ser de su propiedad o afectados bajo la forma de arrendamiento mercantil o leasing, teniendo estos últimos el mismo carácter que los primeros para todos los efectos".

Insistió en que tal procedimiento no significa el uso irregular de fleteros por corto plazo, toda vez que el tiempo para formalizar el contrato y, conforme cada caso, inscribir en la nueva situación el documento de propiedad del vehículo y accesorio, implica aproximadamente un plazo de 60 días, lo cual por sí solo inviabiliza un contrato por corto plazo.

La Delegación de Brasil manifestó su preocupación extrema por la tendencia a restringir cada vez más las interpretaciones sobre las diferentes formas operacionales y comerciales del transporte, que derivan de una mayor liberalización del comercio internacional, particularmente en la Región. El volumen del comercio entre los países presentes, ha crecido significativamente en los últimos 5 años. Por su parte el transporte, con las liberalizaciones adoptadas en el período, viene sufriendo ajustes para atender el aumento de las demandas a costos decrecientes. El objetivo es el incremento del comercio con eficiencia económica, permitiendo la evolución de todos los sectores.

Sobre ese aspecto, recordó la Delegación de Brasil que entre las modernas técnicas adoptadas en todo el mundo, está la tercerización de ciertas operaciones y equipamientos, manteniéndose siempre el comando y la responsabilidad con la empresa industrial, comercial o prestadora de servicios, a los efectos de obtener una mayor productividad y calidad.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

Prueba de ello es lo que ya ocurre en el Cono Sur con la tercerización de los puertos en Uruguay, Argentina y Chile. Tales países, conjuntamente con el Perú, están negociando con Brasil formas de facilitar el movimiento de productos con origen y destino en este país a través de sus puertos. De esa forma, se busca obtener una mayor facilidad en el tránsito de las cargas brasileñas por los territorios de aquellos países, incluyendo también a Paraguay y Bolivia. Tales objetivos seguramente sólo serán obtenidos si existe un transporte terrestre, principalmente carretero, moderno, competitivo y eficiente.

La Delegación de Brasil apuntó que su fin no es defender sus empresas, las cuales poseen una considerable flota propia, sino que seguir la misma orientación aplicada en la liberalización del intercambio de tracción y del cruzamiento de banderas que, conjuntamente con la eliminación de los "cupos", constituyen buenos ejemplos de la evolución del transporte carretero en el Cono Sur. Tales liberalizaciones pueden ser practicadas por todos los países, con total reciprocidad, y deben servir como parámetros en todos los trabajos que se encaren, de forma que el transporte no constituya un elemento de perturbación para alcanzarse el objetivo fundamental de las negociaciones en curso en todos los sectores de las actividades económicas, con el fin de integrar y proyectar internacionalmente el grupo de los países de la América del Sur.

Finalmente la Delegación de Brasil enfatizó en que interpretaciones restrictivas crecientes de las disposiciones del Acuerdo vigente pueden tornar inviable la implementación de ajustes bilaterales que, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 14 del A.T.I.T., no podrán, en ningún caso, ser contrarios a aquellos establecidos en el presente Acuerdo.

Sin perjuicio de que la Delegación de Brasil se comprometió a enviar a todas las Corresponsalías de los Estados signatarios, en un plazo máximo de 30 días, una nota conteniendo el criterio interpretativo sustancial bajo el cual utiliza el mecanismo implementado en el Artículo 31 Numeral 1 y una proposición de fecha tentativa para realizar la VI Reunión de la Comisión de Seguimiento del A.T.I.T. (Comisión del Artículo 16), las Delegaciones de Argentina, Chile y Uruguay solicitaron incluir las definiciones que en materia de Arrendamiento Mercantil (Leasing) aplican habitualmente para operativizar el alcance del Numeral 1 del Artículo 31, lo cual se instrumentó en el Anexo III de la presente Acta, .

Acto seguido y como consecuencia de las exposiciones formuladas, la Delegación de Uruguay presentó una declaración para formular ciertas precisiones respecto de los argumentos que sustenta.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

En primer lugar la Corresponsalía de Uruguay puntualizó que ha insistido siempre en la necesidad de desregular la operación de transporte en el entendido que, como contrapartida, se obtuviera una sensible mejora en la calidad de prestación de los servicios, lo cual constituye el objetivo principal de un sistema moderno de transporte.

Hoy en día, agregó, el mejoramiento cualitativo de los servicios de transporte es lo que está reclamando el usuario, toda vez que le interesa más éso que el precio mismo del servicio. Al usuario le preocupa que el servicio prestado por una empresa con la que contrata, atienda los requerimientos básicos del negocio de exportación o importación que son, sin duda alguna, la seguridad y garantía absoluta de que el bien transportado llegue en tiempo y forma al lugar previsto.

A juicio de la Delegación de Uruguay, esta garantía no se consigue con la simple liberación de cupos o con el agregado indiscriminado de vehículos, sino con la puesta en práctica de los principios que regulan el acceso al mercado de transporte internacional, los cuales fueron oportunamente aprobados por los cuatro países que integran el MERCOSUR y que marcan claramente la importancia que se asigna a la capacidad empresarial, a la honorabilidad y a la capacidad financiera de la empresa que solicita un permiso. Por lo demás, no es posible ponderar el cumplimiento de cada uno de esos principios sin definir previamente la estructura institucional que debe tener la empresa y la proporción en que los equipos de transporte de su propiedad participan, máxime cuando junto con aquellos principios, se estableció la obligación del postulante a empresario de tener en su propiedad, por lo menos cuatro equipos o una capacidad de transporte de 80 toneladas.

En consecuencia, continuó expresando la Delegación de Uruguay, sostener el principio de la propiedad de los vehículos -o en su lugar la afectación mediante leasing- de ninguna manera significa que se esté retrocediendo en el proceso de desregulación. Antes bien, expresó que aceptar el arrendamiento de los vehículos de terceros para integrar una flota permitida, puede contribuir al deterioro progresivo de la calidad de los servicios y ello no se compadece con los objetivos implícitos en los Acuerdos Multilaterales que han suscrito los países aquí representados.

En segundo lugar, la Delegación de Uruguay expresó que entiende que su postura actual es coherente con el concepto de "empresa" que se intentó definir desde los primeros acuerdos. Una empresa de transporte terrestre no es una sumatoria de vehículos sino una organización habilitada para vender servicios a la comunidad regional y para aceptar los riesgos y las responsabilidades emergentes de su actividad, entre otras las que refieren a la participación en el mercado de fletes en condiciones de competencia leal.

[Handwritten signatures and initials]



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

Finalmente la Delegación de Uruguay manifestó expresamente su intención de hacer uso inmediato de las aparentes ventajas que surgen de la interpretación dada por Brasil al Numeral 1 del Artículo 31 en el tráfico bilateral entre ambos países, hasta tanto se resuelva en definitiva por los Señores Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur la situación. Con ello las autoridades uruguayas pretenden armonizar criterios relativos a los aspectos regulatorios y a la vez evitar nuevas asimetrías de tipo institucional en el tráfico regional de cargas.

Al mismo tiempo el Organismo de Aplicación de Uruguay dejó constancia que extremará los controles necesarios para afianzar la calidad y seguridad de los servicios de transporte internacional que se presten en su territorio.

A su turno la Delegación de Argentina manifestó su adhesión a la declaración formulada por la Delegación de Uruguay y declaró que hará uso de la interpretación ampliada que adopta Brasil en los tráficos bilaterales entre ambos países.

ARTICULO 19 - NUMERAL 9 - TRANSPORTE PROPIO

Dado que el concepto "Transporte Propio" ha dado lugar a diferentes interpretaciones, la Mesa de Turno propuso la consideración del tema con el objeto de precisar su alcance y eventualmente modificar la redacción del numeral del artículo que lo contempla.

A su juicio, el texto del Numeral 9 del Artículo 19 es muy preciso en cuanto a que, el giro comercial de la empresa que realiza transporte propio, no debe ser el transporte de carga contra retribución, los vehículos que ella utilice deben de ser de su propiedad y las operaciones de transporte que efectúa deben de tener por objeto distribución de sus productos o de mercancías para el consumo de la empresa.

Efectuada una primera ronda de consulta, las delegaciones de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay coincidieron con la interpretación formulada por la Mesa de Turno, esto es, que el transporte propio se encuentra claramente caracterizado por el texto del A.T.I.T. como una operación de transporte efectuada por una empresa con vehículos de su propiedad y cuyo giro principal no es el transporte sino el desarrollo de una actividad que implica la adquisición de insumos y la venta de productos elaborados. Continuaron afirmando que utilizar un criterio amplio en esta materia, significa propiciar y favorecer un desequilibrio del sistema todo, en claro detrimento del transportista permisionario y de él mismo.



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

A su turno la Delegación de Brasil manifestó que a su juicio no se está ante un problema de interpretación sino más bien de adaptación. Las nuevas realidades industriales y comerciales han variado sustancialmente y a su juicio, el transporte propio actual ha cambiado su esencia porque las condiciones se han multiplicado cualitativa y cuantitativamente. Continuó afirmando que el transporte propio debe adaptarse para que no sea restrictivo al comercio internacional; que en estos últimos años se han operado cambios en el comercio y en el transporte que implican una necesaria adaptación del Transporte Propio, el cual debería asimismo incluir de futuro, la posibilidad de ser realizado con vehículos en la modalidad "leasing"; y que a su juicio los elementos esenciales a dicho tipo de transporte son la carga propia y la propiedad del vehículo utilizado por parte del exportador, importador, industrial o productor. Concluyó afirmando que el transporte propio es a su juicio, una especialización de la cadena de comercialización.

A continuación y al respecto las restantes delegaciones ya mencionadas fueron unánimes en enfatizar que la "propiedad" de los vehículos exigida como condición indispensable para el transporte propio por el Numeral 9 del Artículo 19, excluye inequívocamente cualquier tipo de arrendamiento mercantil dada la filosofía imperante en el artículo citado y en los antecedentes inmediatos del mismo constituídos por la Reglamentación sobre Transporte Propio acordada en la II Reunión de esta Comisión celebrada del 26 al 29 de mayo de 1987 en la ciudad de Lima, Perú. Se continuó expresando que de la armonización del antecedente y de la norma vigente se concluye sin lugar a dudas que el transporte propio está dirigido al transporte de cargas relacionadas con la elaboración de los productos por parte de la empresa que realiza la operación de transporte, así como con el de dichos productos.

En este estado de situación, al tenor de las opiniones formuladas hasta este momento, la Secretaría de la Mesa de Turno precisó que dentro de los cometidos de esta Comisión, se encuentra la posibilidad de sugerir la realización de modificaciones del alcance de la denominación "Transporte Propio".

En ese orden de ideas la Delegación de Brasil solicitó hacer uso de la palabra y propuso aclarar el texto del Numeral 9 del Artículo 19, agregando luego de la expresión "para su consumo," los términos "transformación o comercialización", prosiguiéndose a continuación con el texto original que ya tiene el Numeral citado.

A continuación la Delegación de Argentina manifestó su oposición terminante a implementar todo tipo de modificación en el Numeral 9 del Artículo 19, al



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

tiempo que sometida a la consideración de las delegaciones de Chile y Uruguay la propuesta de Brasil, la misma no fué compartida.

Por su parte la Delegación de Paraguay si bien coincidió con la postura asumida por Chile y Uruguay, manifestó que a su juicio la modificación propuesta por la Delegación de Brasil debería considerarse como tal y ser objeto de su correspondiente análisis en una reunión posterior.

Como conclusión del debate sobre el tema, las delegaciones de las Corresponsalías de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay dejaron constancia de que, requiriendo complementación los permisos de transporte propio, se reservan el derecho de aplicar el criterio que ha sido mayoritariamente compartido en esta oportunidad.

ARTICULO 32 - INSPECCION MECANICA

Sin perjuicio de lo establecido por el Artículo 32 del A.T.I.T., en cuanto a que la Inspección Mecánica de un Vehículo practicada en su país de origen, tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios, todas las delegaciones acordaron formalizar en un plazo máximo de 90 días a partir del día de la fecha, el envío a la Mesa de Turno de toda aquella normativa vigente en materia de control técnico vehicular en cada uno de los Estados signatarios, con el objeto de, en una segunda etapa inmediata, poder generar un adecuado consenso que permita identificar e implementar niveles mínimos de exigencias para el transporte internacional en la región.

ARTICULO 33 - INSPECCIONES E INVESTIGACIONES

La Secretaría de la Mesa de Turno manifestó que también existen dudas sobre el alcance específico de este artículo, particularmente en lo que hace relación con el "desarrollo de los servicios prestados dentro de su jurisdicción".

Agregó que la experiencia indica que más allá de los aspectos operativos de los servicios que presta una empresa en su país de origen, existen las circunstancias formales e institucionales que eventualmente pueden llegar a constituir una transgresión a la normativa vigente y que, en ocasiones, pueden ser del conocimiento de las autoridades de los otros Estados Signatarios del A.T.I.T..

Todas las delegaciones afirmaron la total vigencia y alcance de los términos del Artículo 33 del A.T.I.T., estableciendo su formal compromiso a evacuar todas aquellas consultas que le fueran formuladas al Organismo de



REPUBLICA ORIENTAL
DEL URUGUAY

MINISTERIO
DE TRANSPORTE
Y OBRAS PUBLICAS

DIRECCION NACIONAL
DE TRANSPORTE

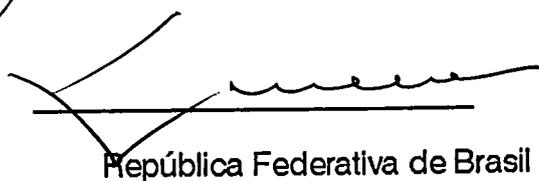
Aplicación al amparo de lo establecido por este artículo.

Concluídas las deliberaciones la Delegación del sector privado de la República del Perú, solicitó la autorización pertinente al plenario de la reunión, para poder incluir una declaración en la oportunidad. Efectuada la ronda de consulta pertinente, las delegaciones participantes autorizaron dicha inclusión, lo cual se formalizó como Anexo IV de la presente Acta y precisaron que la consideración de los temas propuestos en la declaración antedicha, deben ser canalizados por intermedio del Organismo Nacional correspondiente.

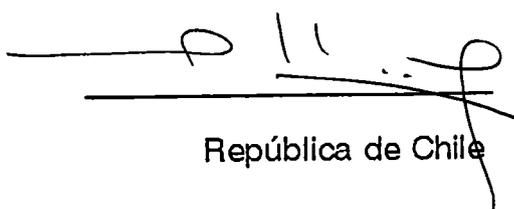
Siendo la hora 17:00 del día 7 de noviembre de 1995, se procedió a suscribir ocho ejemplares del mismo tenor y contenido.



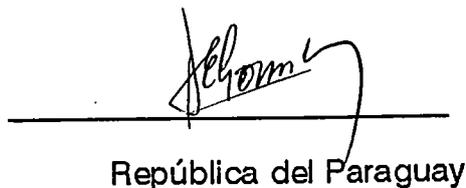
República Argentina



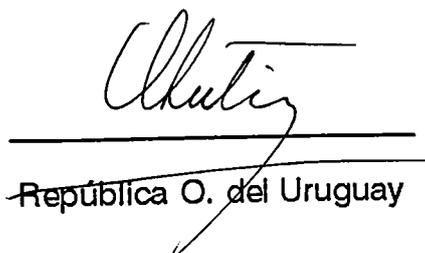
República Federativa de Brasil



República de Chile



República del Paraguay



República O. del Uruguay

ANEXO I

INTEGRACION DE LAS DELEGACIONES

ANEXO I

DELEGACION DE LA REPUBLICA ARGENTINA

Delegados

Alberto Corcuera Ibañez

Subsecretario de Transporte
Automotor

José Arata

Secretaría de Transporte

Sergio Bouza

Subsecretaría de Transporte
Automotor

Observadores

Mario Romero

A.T.A.C.I.

Raúl Cuence

Federación Trabajadores Camioneros

Fernando Boulin

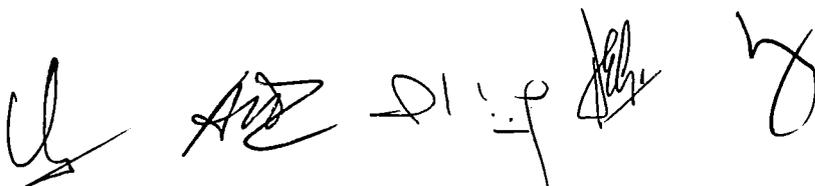
CELADI

Guillermo Derudder

CELADI

Tomas Picchio

CELADI

A series of handwritten signatures and initials in black ink, including a stylized 'A', 'D', 'P', and other illegible marks.

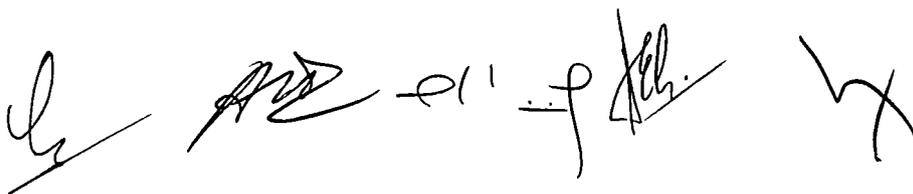
DELEGACION DE LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

Delegación

Miguel Ximenes de Melo Filho	Director del Departamento de Transportes Rodoviários
Marco Antonio Lima Neves	Ministerio dos Transportes
Francisco P. Magalhães Gomez	GEIPOT - Ministerio dos Transportes
Carlos Alberto W. Nobrega	GEIPOT - Ministerio dos Transportes

Observadores

Sônia Rotondo	NTC - Assoc. Nac. Transp. Rod. Cargas
Luiz S. Ferrari	ANTV - Assoc. Nac. Emp. Transp. Veiculos
Miguel Araujo	ABTI
Martin K. W. Littwin	Mercedes Benz Brasil
Nilo Alberto Caheté	ABTI
Nadia Gomez Peres	Transportes y Turismo Ltda. (T.T.L.)
Eloi R. de Almeida	Pluma
Walter Cunha	Abrati
Pedro Antonio Teixeira	Planalto Transportes Ltda.



DELEGACION DE LA REPUBLICA DE CHILE

Delegados

Luis Fernando Orellana Astorga

Oficina Nacional de Asuntos Internacionales

Carlos Mora Prandel

Departamento de Transporte Terrestre

Handwritten signature and initials

DELEGACION DE LA REPUBLICA DEL PARAGUAY

Delegados

Ing. Andrés Eugenio Gonzalez Godziewski Vice Ministro de Transporte

Lic. Sergio Amarilla Paez Asesor SSET/MOPC

Observadores

Mario Sánchez Cano

Uneleste S.A./ Yacyreta S.A.

h *ANDRÉS EUGENIO GONZÁLEZ GODZIEWSKI* *SR.* *Y*

DELEGACION DE LA REPUBLICA DEL PERU

Observadores

Augusto Baharan

Oscar Vásquez Solís

Expreso I. Ormeño S.A.

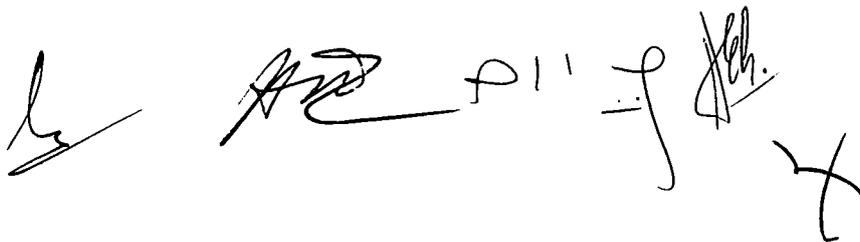
Asociación de Transportistas
Internacionales Peruanos
(A.T.I.P.)

Handwritten signatures and initials:
A signature that appears to be "A. Baharan" followed by "O. Vásquez Solís" and a large stylized signature or mark.

DELEGACION DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Delegados

Ing. Conrado Serrentino	Subsecretario de Transporte y Obras Públicas
Ing. Yamandú Risso Brum	Director Nacional de Transporte
Ing. Javier Garagorry	Director General de Transporte por Carretera
Ing. Carlos Chioconi	Director de Asesoría Técnica de la Dirección Nacional de Transporte
Ing. José Larramendi	Subdirector de Asesoría Técnica de la Dirección Nacional de Transporte
Dr. Gonzalo Forte	Director de Asesoría de Asuntos Internacionales de la Dirección Nacional de Transporte
Esc. Hugo Luraschi	Subdirector de Asesoría de Asuntos Internacionales de la Dirección Nacional de Transporte

Handwritten signatures and initials, including a large signature on the left, a central signature that appears to be 'A. Risso Brum', and a signature on the right with the initials 'H.L.' and a checkmark below it.

DELEGACION DE ALADI

Delegado

Jorge Rivero B.

Secretaría General ALADI

[Handwritten signatures and initials]

Grupo de Apoyo

Sra. Lilliana De Armas

Sra. Adriana Sprovieri

Sr. Juan Miguel Paiva

h *AD* *PIP* *ll* *X*

ANEXO II
TEMARIO

ANEXO II

TEMARIO DE TRABAJO DE LA V REUNION DE LA COMISION DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (COMISION DEL ARTICULO 16)

- 1) Artículo 31 numeral 1 del A.T.I.T. - Vehículos y Equipos que integran una Flota Habilitada para el Transporte Internacional
- 2) Artículo 19 numeral 9 del A.T.I.T. - Transporte Propio
- 3) Artículo 32 del A.T.I.T. - Inspección Mecánica
- 4) Artículo 33 del A.T.I.T. - Inspecciones e Investigaciones

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature in the middle, and initials on the right.

ANEXO III
DEFINICIONES

sociedad especialmente autorizada por la Comisión Nacional de Valores para actuar como fiduciario financiero, y beneficiario son los titulares de certificados de participación en el dominio fiduciario o de títulos representativos de deuda garantizados con los bienes así transmitidos.

Dichos certificados de participación y títulos de deuda serán considerados títulos valores y podrán ser objeto de oferta pública.

La Comisión Nacional de Valores será autoridad de aplicación respecto de los fideicomisos financieros, pudiendo dictar normas reglamentarias.

Art. 20. — El contrato de fideicomiso deberá contener las previsiones del art. 4º y las condiciones de emisión de los certificados de participación o títulos representativos de deuda.

CAPITULO V — De los certificados de participación y títulos de deuda

Art. 21. — Los certificados de participación serán emitidos por el fiduciario. Los títulos representativos de deuda garantizados por los bienes fideicomitidos podrán ser emitidos por el fiduciario o por terceros, según fuere el caso. Los certificados de participación y los títulos representativos de deuda, podrán ser al portador o nominativos, endosables o no, o escritura conlante al art. 8º y concordantes de la ley 23.576 (con las modificaciones de la ley 23.962). Los certificados serán emitidos en base a un prospecto en el que constarán las condiciones de la emisión, y contendrá las enunciaciões necesarias para identificar el fideicomiso al que pertenecen, con somera descripción de los derechos que confieren.

Podrán emitirse certificados globales de los certificados de participación, para su inscripción en registros de depósito colectivo. A tal fin se considerarán definitivos, negociables y divisibles.

Art. 22. — Pueden emitirse diversas clases de certificados de participación con derechos diferentes. Dentro de cada clase se otorgarán los mismos derechos. La emisión puede dividirse en series.

CAPITULO VI — De la insuficiencia del patrimonio fideicomitido en el fideicomiso financiero

Art. 23. — En el fideicomiso financiero del capítulo IV, en caso de insuficiencia del patrimonio fideicomitido, si no hubiere previsión contractual, el fiduciario citará a asamblea de tenedores de títulos de deuda, lo que se notificará mediante la publicación de avisos en el Boletín Oficial y un diario de gran circulación del domicilio del fiduciario, la que se celebrará dentro del plazo de sesenta días contados a partir de la última publicación, a fin de que la asamblea resuelva sobre las normas de administración y liquidación del patrimonio.

Art. 24. — Las normas a que se refiere el artículo precedente podrán prever:

- a) La transferencia del patrimonio fideicomitido como unidad a otra sociedad de igual giro;
- b) Las modificaciones del contrato de emisión, las que podrán comprender la remisión de parte de las deudas o la modificación de los plazos, modos o condiciones iniciales;
- c) La continuación de la administración de los bienes fideicomitidos hasta la extinción del fideicomiso;
- d) La toma de enajenación de los activos del patrimonio fideicomitido;
- e) La designación de aquel que tendrá a su cargo la enajenación del patrimonio como unidad o de los activos que lo conforman;
- f) Cualquier otra materia que determine la asamblea relativa a la administración o liquidación del patrimonio separado.

La Asamblea se considerará válidamente constituida cuando estuviesen presentes tenedores de títulos que representen como mínimo dos tercios partes del capital emitido y en circulación, podrá actuarse por representación con carta poder certificada por escribano público, autoridad judicial o banco; no es necesaria legalización.

Los acuerdos deberán adoptarse por el voto favorable de tenedores de títulos que representen, a lo menos, la mayoría absoluta del capital emitido y en circulación, salvo en el caso de las materias indicadas en el inc. b) en que la mayoría será de dos tercios partes (2/3) de los títulos emitidos y en circulación.

Si no hubiese quórum en la primera citación se deberá citar a una nueva Asamblea, la cual deberá celebrarse dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha fijada para la Asamblea no electa; esta se considerará válida con los tenedores que se encuentren presentes. Los acuerdos deberán adoptarse con el voto favorable de títulos que representen a lo menos la mayoría absoluta del capital emitido y en circulación.

CAPITULO VII — De la extinción del fideicomiso

Art. 25. — El fideicomiso se extinguirá por:

- a) El cumplimiento del plazo o la condición a que se hubiere sometido o el vencimiento del plazo máximo legal;
- b) La revocación del fiduciario si se hubiere reservado expresamente esa facultad; la revocación no tendrá efecto retroactivo;

e) Cualquier otra causal prevista en el contrato.

Art. 26. — Producida la extinción del fideicomiso, el fiduciario estará obligado a entregar los bienes fideicomitidos al fideicomisario o a sus sucesores, otorgando los instrumentos y contribuyendo a las inscripciones registrales que correspondan.

TITULO II — Contrato de "Leasing"

Art. 27. — Existe contrato de leasing cuando el propietario de cosas se obliga a entregar una opción de compra a ejercer por el tomador y se satisfagan los siguientes requisitos:

- a) Que el dador sea una entidad financiera, o una sociedad que tenga por objeto la realización de este tipo de contratos;
- b) Que tenga por objeto cosas muebles individualizadas compradas especialmente por el dador a un banco o inmuebles de propiedad del dador con la finalidad de localías al tomador;
- c) Que el canon se fije teniendo en cuenta la amortización del valor de la cosa, conforme a criterios de rentabilidad generalmente aceptados, en el plazo de duración del contrato. No rigen en esta materia las disposiciones relativas a plazos máximos y mínimos de la locación de cosas;
- d) Que el tomador tenga la facultad de compra de la cosa, mediante el pago de un precio fijado en el contrato que responda al valor residual de aquélla. Esa facultad podrá ser ejercida a partir de que el tomador haya pagado la mitad de los períodos de alquiler estipulados, o antes, si así lo conviniere las partes.

Art. 28. — También podrán celebrarse contratos de leasing los bienes muebles e inmuebles de cosas muebles, maquinarias, equipos, herramientas, muebles, vehículos, equipos de transporte, etc., que sean susceptibles de depreciación y que no estén destinados al uso personal del tomador.

Art. 29. — Las partes podrán convenir junto con la opción de compra la posibilidad de que el tomador opte por renovar el contrato sustituyéndose las cosas que contribuyen su objeto por otras nuevas en las condiciones que se hubiesen pactado.

Art. 30. — A los efectos de su oponibilidad frente a terceros, el contrato deberá inscribirse en el registro que corresponda a las cosas que constituyen su objeto. Si se tratare de cosas muebles no registrables, no tendrá efecto retroactivo.

deberá inscribirse en el Registro de Créditos Prendarios del lugar donde se encuentren.

Art. 31. — Serán oponibles a los acreedores de las partes los efectos del contrato debidamente inscrito, por lo que sólo podrán ejercer las facultades que se son propias pero que no obstaculicen el cumplimiento de la finalidad del contrato. Los acreedores del tomador podrán subrogarse en los derechos de éste para ejercer la opción de compra.

En caso de quiebra del dador, el contrato continuará por el plazo convenido, pudiendo el tomador ejercer la opción de compra en el tiempo previsto.

En caso de quiebra del tomador, dentro de los sesenta (60) días de decretada, el síndico podrá optar entre continuar el contrato en las condiciones pactadas o resolverlo. Pasado ese plazo sin que haya ejercido la opción, el contrato se considerará resuelto.

Art. 32. — La transmisión del dominio se produce por el ejercicio de la opción de compra, el pago del valor residual en las condiciones fijadas en el contrato y el cumplimiento de los recaudos legales pertinentes de acuerdo a la naturaleza de la cosa de que se trate, a cuyo efecto las partes deberán otorgar la documentación necesaria.

Art. 33. — A este contrato se aplicarán subsidiariamente las disposiciones relativas a la locación de cosas en cuanto sean compatibles con su naturaleza y finalidad; y las del contrato de compraventa después de ejercida la opción de compra.

La responsabilidad objetiva del dador emergente del art. 1113 del Código Civil, se limita al valor de la cosa entregada en leasing cuyo riesgo o vicio fueren la causa del daño si el dador o el tomador no hubieran podido razonablemente haberse asegurado y sin perjuicio de la responsabilidad del tomador.

Art. 34. — Cuando el objeto del leasing fuesen cosas inmuebles, el incumplimiento de la obligación del tomador de pagar el canon dará lugar a los siguientes efectos:

- a) Si el deudor hubiera pagado menos de un cuarto (1/4) de la cantidad de períodos que alquilar convenidos, la mora será automática y el dador podrá demandar judicialmente el desahucio; se dará vista por cinco (5) días al tomador, quien podrá probar documentadamente que están pagados los períodos que se le reclamaron o paralizar el trámite, por una única vez, mediante el pago de los alquilatorios adeudados con más sus intereses. Caso contrario el juez dispondrá el lanzamiento sin más trámite;
- b) Si el tomador hubiese pagado más de un cuarto (1/4) pero menos del setenta y cinco por ciento (75 %) de los períodos de alquiler convenidos, el dador deberá intimarlo al pago del o los períodos adeudados para

lo cual el tomador tendrá un plazo de sesenta (60) días contados a partir de la recepción de la notificación. Pasado ese plazo sin que el pago se hubiese verificado, el dador podrá demandar el desalojo, de lo cual se dará vista por cinco (5) días al tomador, quien podrá demostrar el pago de los períodos reclamados; o paralizar el procedimiento mediante el pago de los alquileres adeudados con más sus intereses, si antes no hubiese recurrido a este procedimiento. Caso contrario, el juez dispondrá el lanzamiento sin más trámites.

c) Si el incumplimiento se produjese después del momento en que el tomador está habilitado para ejercer la opción de compra o cuando hubiese pagado más de dos terceras partes (2/3) de la cantidad de períodos de alquiler estipulados en el contrato, el dador deberá informar al pago y el tomador tendrá la opción de pagar en el plazo de noventa (90) días los alquileres adeudados con más sus intereses o el valor residual que resulte de la aplicación del contrato, a la fecha de la mora. Pasado ese plazo sin que el pago se hubiese verificado el dador podrá demandar el desalojo, de lo cual se dará vista al tomador por cinco (5) días, quien sólo podrá paralizarlo ejerciendo alguna de las opciones previstas en este inciso;

d) Producido el desalojo el dador podrá reclamar el pago de los alquileres adeudados hasta el momento del lanzamiento, con más sus intereses y los daños y perjuicios que resultasen del deterioro anormal de la cosa imputable al tomador.

TITULO III — De las Letras Hipotecarias

Art. 35. — Las Letras Hipotecarias son títulos valores con garantía hipotecaria.

Art. 36. — La emisión de Letras Hipotecarias sólo puede corresponder a hipotecas de primer grado y estar consentida expresamente en el acto de constitución de la hipoteca.

Art. 37. — La emisión de Letras Hipotecarias extingue por renovación la obligación que era garantizada por la hipoteca.

Art. 38. — La emisión de Letras Hipotecarias no impide al deudor transmitir el dominio del inmueble; el nuevo propietario tendrá los derechos y obligaciones del lender poseedor de cosa hipotecada. La locación convenida con posterioridad a la constitución de la hipoteca será inoponible a quienes adquirieran derechos sobre la letra o sus cupones. El deudor o el lender poseedor tienen la obligación de mantener la cosa asegurada contra incendio en las condiciones usuales de plaza; el incumplimiento causa la caducidad de los plazos previstos en la letra.

Art. 39. — Las Letras Hipotecarias son emitidas por el deudor, e intervenidas por el Registro de la Propie-

dad inmueble que corresponda a la jurisdicción donde se encuentre el inmueble hipotecado, en papel que asegure su inalterabilidad, bajo la firma del deudor, el escribano y un funcionario autorizado del registro, dejándose constancia de su emisión en el mismo asiento de la hipoteca. Las Letras Hipotecarias deberán contener las siguientes enunciaciomes:

a) Nombre del deudor y, en su caso, del propietario del inmueble hipotecado;

b) Nombre del acreedor;

c) Monto de la obligación incorporada a la letra, expresado en una cantidad determinada en moneda nacional o extranjera;

d) Plazos y demás estipulaciones respecto del pago, con los respectivos cupones, salvo lo previsto en el art. 41 para las letras susceptibles de amortización variables;

e) El lugar en el cual debe hacerse el pago;

f) Tasa de interés compensatorio y punitivo;

g) Ubicación del inmueble hipotecado y sus datos registrales y catastrales;

h) Deberá prever la anotación de pagos de servicios de capital o renta o pagos parciales;

i) La indicación expresa de que la tenencia de los cupones de capital e intereses acredita su pago, y que el acreedor se halla obligado a entregárselos y el deudor a requerirlos;

j) Los demás que fijan las reglamentaciones que se dictan.

También se dejará constancia en las letras de las modificaciones que se convengan respecto del crédito, como las relativas a plazos de pago, tasas de interés, etcétera, las Letras Hipotecarias también podrán ser escriturales.

Art. 40. — Las Letras Hipotecarias se transmiten por endoso nominativo que se hará en el lugar habilitado para ello en el título, o en su prolongación; deberá constar el nombre del endosante, quien podrá volver a transmitir el título bajo las mismas formas, y la fecha del endoso. No es necesaria notificación al deudor, y éste no podrá oponer al portador o endosante las defensas que tuviere contra anteriores endosantes o portadores del título salvo lo dispuesto en el art. 42. in fine. El endoso de la letra hipotecaria es sin responsabilidad del endosante.

Art. 41. — Las Letras Hipotecarias tendrán cupones para instrumentar las cuotas de capital o servicios de intereses. Quien haga el pago tendrá derecho a que se le entregue el cupón correspondiente como único instrumento válido acreditativo. Si la letra

REPÚBLICA DE CHILE
 MINISTERIO DE TRANSPORTES
 Y TELECOMUNICACIONES
 SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES
 DEPTO. TRANSPORTE TERRESTRE



MINISTERIO DE HACIENDA
 OFICINA DE PARTES
 DT: 564/4 ASI:281
 DL: 6 15-S
RECIBIDO
 67-255

9 *Decreto P.1.1*
Pub. de Vicio Of: 24/1/92

ESTABLECE REQUISITOS PARA
 HABILITACION DE VEHICULOS QUE
 INDICA EN EL TRANSPORTE TE-
 RRESTRE INTERNACIONAL DE CAR-
 GA Y PASAJEROS.

SANTIAGO, 21 ENE 1992

Nº 14

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON	
- 3 FEB 1992	
RECEPCION	
Depart. Adm.	
Dep. T. R. y Registro	
Depart. Contabil.	
Sub. Dep. C. Central	
Sub. Dep. E. Cuentas	
Sub. Dep. C. P. y Bienes Nac.	
Depart. Auditoria	
Depart. V.O.P.U. y T	
Sub. Dep. Multi-ep.	
REFRENDACION	
Ref. por \$	
Imputación	
Anot. por \$	
Imputac.	
Deduc. Dto.	

VISTO: El D.F.L. 279/60, el D.L. Nº 557/74, el Decreto Supremo Nº 257/91 del Ministerio de Relaciones Exteriores y el artículo 32º, Nº 8 de la Constitución Política de la República de Chile;

DECRETO :

1º.- En el transporte internacional terrestre de carga y pasajeros, sólo se autorizará la utilización de vehículos tomados en arrendamiento mercantil (leasing), con el mismo carácter de los de propiedad de la empresa, para todos los efectos legales, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Que se trate de vehículo nuevo, entendiéndose que lo es el fabricado o cuyo modelo corresponda al del año de presentación de la solicitud respectiva, lo que deberá acreditarse con el Certificado de Inscripción y Anotaciones Vigentes en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, y
- b) Que se acompañe copia del Contrato de arrendamiento suscrito por el solicitante y una empresa financiera de leasing.

TOMA RAZON

[Handwritten signature]

CONTRALOR GENERAL
 SUBROGANTE

[Handwritten signature]

MINISTERIO DE TRANSPORTES
 Y TELECOMUNICACIONES
 OFICINA DE PARTES
 19 FEB 1992

CONTRALORIA GENERAL
 Departamento de la Hacienda y Urbanismo
 y otros Impuestos y Transportes

3 FEB 1992

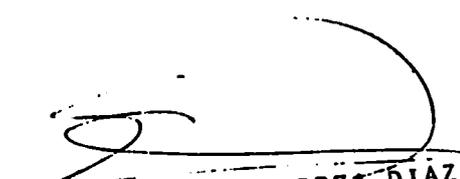
[Handwritten signature]

2º.- Los vehículos tomados en arrendamiento mercantil (leasing) en ningún caso podrán exceder de un cincuenta por ciento (50%) del total de la flota con que la empresa atienda o solicite atender el servicio en un tráfico determinado.

3º.- Para efectos del presente decreto se entiende por "arrendamiento mercantil" el contrato en virtud del cual una empresa de leasing da en arrendamiento a otra persona, vehículos adquiridos a su solicitud, aptos para el servicio internacional de transporte de pasajeros o carga para el uso de esta última, a cambio de pagos periódicos que recibirá por un plazo determinado, pudiendo el arrendatario ejercer al fin del período una opción de compra de los mismos por un precio predeterminado. En estos contratos, que serán irrevocables para el arrendatario, éste asumirá los riesgos y gastos de conservación de las especies.

ANOTESE, TOMESE RAZON Y PUBLIQUESE.-


PATRICIO AYLWIN AZOCAR
Presidente de la República

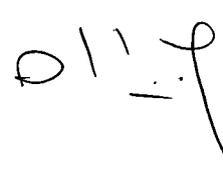

VICTOR GERMAN CORREA DÍAZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones

LO QUE TRANSCRIBO PARA SU
CONOCIMIENTO SALUDA A UD.


ELIZABETH SILVA CID
JEFE ADMINISTRATIVO
SUBROGANTE









CORRESPONSALIA DE LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

**ARRENDAMIENTO MERCANTIL
(Leasing)**

DEFINICION

Contrato por el que una de las partes, el dador, se obliga a conceder por un período mínimo de tres años, el uso y el goce de un equipo de transporte de su propiedad, y por el que la otra parte, el usuario, en su calidad de empresa habilitada para ejecutar operaciones de transporte internacional, se obliga a pagar por ese uso y goce un precio de dinero en forma mensual y, una vez vencido el plazo contractual acordado, posee la facultad de optar por la compra definitiva del bien, mediante el pago del precio residual establecido de común acuerdo por ambas partes.

[Handwritten signatures and initials]

ANEXO IV

DECLARACION DE LA DELEGACION DEL SECTOR PRIVADO DE PERU

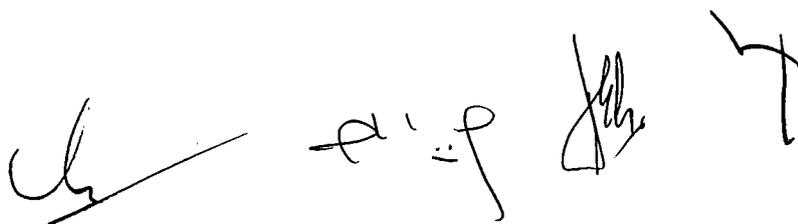
ANEXO IV

DECLARACION DE LA DELEGACION DEL SECTOR PRIVADO DE PERU

Hemos asistido a esta V Reunión de la Comisión a tenor del mandato del Artículo 1 del Acuerdo 1.116 (XIX) para colaborar como sector privado con el análisis y la presentación de alternativas de solución de los temas señalados en los Incisos A, B y C de dicho Acuerdo.

Dejamos constancia de nuestra preocupación por no haberse tratado dichos temas dadas las dificultades que se presentan para realizar nuestra actividad señaladas en el primer considerando de dicho Acuerdo.

Esperamos que a la brevedad posible se convoque a una nueva reunión de esta Comisión para dar cumplimiento a lo dispuesto en el Acuerdo 1.116 (XIX).

The image shows four handwritten signatures or initials in black ink, arranged horizontally. From left to right: a long horizontal line with a small loop at the end; a stylized signature that appears to be 'A. P.'; a signature that looks like 'J. P.'; and a simple checkmark or 'L' shape.