

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

X REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16

ACTA

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, durante los días 6 y 7 de octubre del año 2008, en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI - y estando presentes las Delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay integradas como lucen en el *Anexo I*, se procedió a celebrar el Acto de Apertura de la X Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, el cual estuvo a cargo del Señor Subsecretario de la ALADI, don Ricardo Hartstein.

Una vez iniciada la jornada de trabajo, en primera instancia se designó como Presidente de la Reunión al Señor Pablo Ortiz, integrante del Organismo Nacional Competente de Chile, quien agradeció la confianza otorgada por las delegaciones y formuló votos para alcanzar los objetivos inicialmente previstos para el desarrollo de esta reunión.

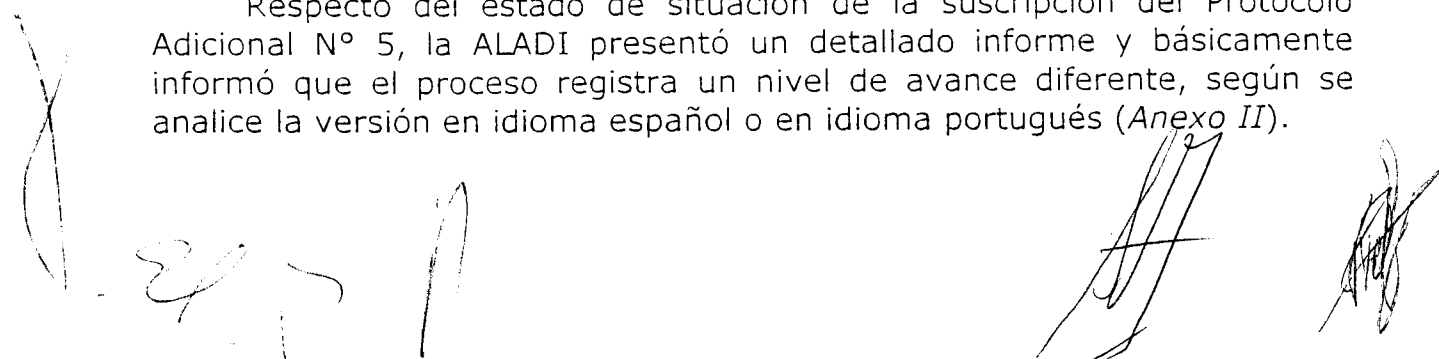
Seguidamente, el Ministro Consejero de la Representación de Perú ante la ALADI, solicitó hacer uso de la palabra y manifestó que la ausencia del Organismo Nacional Competente de ese país obedecía exclusivamente a razones administrativas y de presupuesto, reiterando el especial interés que tiene Perú en las actividades de esta Comisión. En tal sentido, expresó que con relación a los acuerdos y propuestas de modificación debatidas en esta Reunión, la delegación de Perú asume el compromiso de someterlas a la consideración del Organismo Nacional Competente y transmitir sus reacciones a las restantes delegaciones.

Acto seguido, se comenzó el tratamiento de la Agenda de Trabajo aprobada.

PUNTO 1.-

Estado de situación de suscripción de Protocolos Adicionales en trámite.

Respecto del estado de situación de la suscripción del Protocolo Adicional N° 5, la ALADI presentó un detallado informe y básicamente informó que el proceso registra un nivel de avance diferente, según se analice la versión en idioma español o en idioma portugués (*Anexo II*).



Luego de proceder a la consideración de la situación informada, las delegaciones asumieron el compromiso de impulsar la culminación del proceso de suscripción de ambas versiones, a la mayor brevedad posible.

Seguidamente y sobre este tema, la delegación de Perú sometió a la consideración de las restantes delegaciones una propuesta para analizar la posibilidad de que el contenido del artículo 25 del ATIT contemple una probable aproximación y uniformización con el contenido del artículo 56 de la Decisión 398 y del artículo 45 de la Decisión 399 de la CAN (vigencia indefinida del permiso originario y complementario). Luego de un intercambio de opinión sobre el punto, las delegaciones acordaron incluir el tratamiento de este tema en la Agenda de Trabajo de la próxima reunión de la Comisión. Asimismo, la delegación de Perú solicitó que en el artículo 58 del ATIT se registre el cambio del Organismo Nacional Competente de ese país, el cual debe ser el siguiente: "Dirección General de Transporte Terrestre".

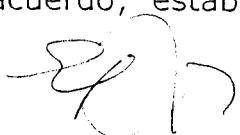
Con respecto al estado de suscripción del Protocolo Adicional N° 3, la ALADI informó que el mismo debe considerarse como no adjudicado, en virtud de haberse vencido los plazos vigentes para su suscripción. En función a lo anterior, las delegaciones acordaron que los artículos que no se han modificado por el Proyecto de Protocolo Adicional N° 5 (Artículo 7, 24 y 26) se sometan a la aprobación de la próxima reunión de la Comisión, incluyendo la solicitud de cambio del Organismo Nacional Competente formulada por Perú.

PUNTO 2.-

Informe de Reunión de la Comisión para la actualización del Capítulo III del ATIT para el Transporte Ferroviario.

Se presentó el informe correspondiente por parte de la Comisión constituida a esos efectos. Se informó que los avances registrados tienen relación con la determinación de los conceptos generales al amparo de los cuales se desarrollarán los trabajos de actualización del capítulo ferroviario del ATIT.

En términos generales, se señaló que se está trabajando en la elaboración de un proyecto de acuerdo esencialmente marco y que por sobre todas las cosas, facilite el transporte. Ese proyecto de acuerdo marco contendría la consideración de los siguientes conceptos generales: facilitar la realización de convenios entre empresas; concentrar la responsabilidad en un solo operador en las operaciones intermodales; aplicar el principio de reciprocidad en el acceso al mercado de la carga por ferrocarril; mejorar la facilitación del transporte, en especial, mediante la aplicación de las tecnologías de la información y la agilización de los procedimientos aduaneros; permitir la coexistencia de los acuerdos bilaterales sobre transporte ferroviario conjuntamente con el nuevo acuerdo; establecer un procedimiento de solución de controversias; y



establecer corredores internacionales ferroviarios. Finalmente, se dio cuenta que se acordó que este último tema sea el objeto principal de la próxima reunión de la Comisión para la actualización del capítulo ferroviario del ATIT (*Anexo III*).

Sobre el punto, el plenario de la reunión acordó continuar la consideración del punto en función a la siguiente línea de trabajo: a) encomendar a la Comisión la continuación de los trabajos que se están realizando; b) solicitarle que en el desarrollo de esa actividad, particularice propuestas concretas de modificaciones del actual articulado del capítulo ferroviario del ATIT, respetando en lo posible su estructura; y c) solicitar a cada país que presente, si lo considera pertinente, a través de los mecanismos de la Comisión del Artículo 16, sus propuestas respecto al tema.

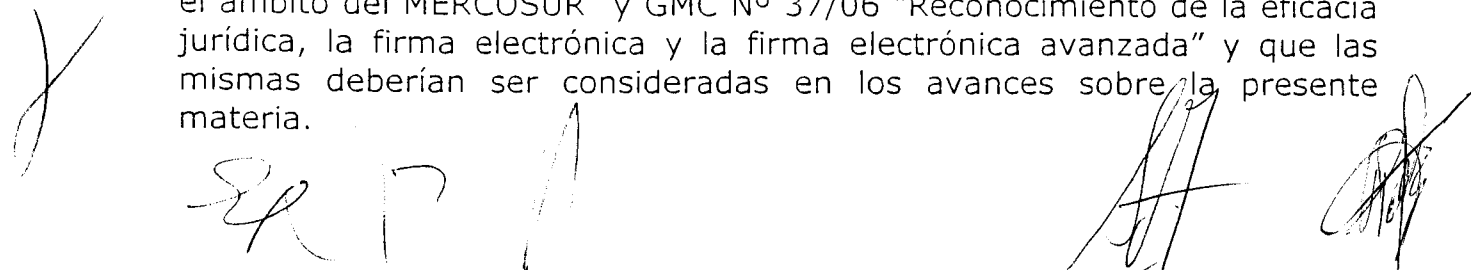
PUNTO 3.-

Presentación sobre proyecto piloto de certificados de origen digital.

La ALADI realizó una presentación sobre los avances registrados hasta el momento en el proyecto de certificación de origen digital que viene desarrollando. El motivo principal de esta presentación fue el de poner en conocimiento de los Organismos Nacionales de Aplicación del ATIT, no sólo la línea de trabajo que se viene desarrollando en la Asociación en materia de digitalización de los documentos involucrados en las operaciones de comercio exterior, sino además, el método de trabajo multidisciplinario realizado y los procedimientos efectivamente implementados para impulsar el desarrollo del proyecto. Se manifestó que la mayoría de estos procedimientos y métodos pueden adaptarse muy fácilmente a cualquier intento de trabajo en el área de digitalización de los documentos de transporte internacional.

Las delegaciones tomaron conocimiento de la información presentada y coincidieron en indicar que de acuerdo a la evolución del tema en el contexto internacional, es muy importante que se considere la posibilidad de comenzar a trabajar en materia de digitalización de la documentación.

La delegación de Paraguay, agregó que en el MERCOSUR el tema encuentra antecedentes en las Resoluciones GMC N° 21/04 "Derecho de la Información del Consumidor en las Transacciones Comerciales efectuadas a través de Internet", GMC N° 34/06 "Directrices para la Celebración de Acuerdos de Reconocimiento Mutuo de Firmas Electrónicas Avanzadas en el ámbito del MERCOSUR" y GMC N° 37/06 "Reconocimiento de la eficacia jurídica, la firma electrónica y la firma electrónica avanzada" y que las mismas deberían ser consideradas en los avances sobre la presente materia.



PUNTO 4.-

Antigüedad de los vehículos que integran las flotas habilitadas.

La delegación de Argentina presentó este tema a consideración del plenario de la reunión y en el marco de la necesidad de trabajar en una política de seguridad vial integral para la región. En líneas generales, manifestó que a su juicio es necesario alentar el desuso de vehículos antiguos y en ese sentido se manifestó partidaria de implementar un máximo de utilización de 20 años para vehículos de transporte de carga general y un máximo de 10 años para vehículos de transporte de carga peligrosa y de personas. Agregó que si resultara imposible alcanzar consenso respecto a la implementación de límites temporales de utilización de vehículos, una alternativa de trabajo sería la aplicación del principio de que cada país adopte decisión sobre el punto y los restantes cumplan con la observancia de la misma.

La delegación de Uruguay expresó que la antigüedad de los vehículos es una característica que puede influir sobre diferentes aspectos de la operación de transporte, como por ejemplo: la seguridad en el tránsito, la eficiencia energética y el impacto sobre el medio ambiente. Agregó que en el ámbito nacional existen normas sobre antigüedad máxima de los vehículos de transporte de pasajeros. No obstante consideró que no es la única variable que puede explicar los efectos negativos posibles de los vehículos de transporte. Las condiciones de uso de los vehículos, las políticas de mantenimiento de las unidades por parte de las empresas y la ausencia de estándares exigentes en la inspección técnica vehicular también pueden provocar efectos adversos sobre los vehículos de transporte. Finalmente expresó que comparte la necesidad de discutir una norma consensuada con relación a la antigüedad máxima de los vehículos que realizan operaciones de transporte en el marco del ATIT, para lo cual considera oportuno disponer, en una primera etapa, de información conteniendo las características y antigüedad de la flota habilitada de los países miembros.

La delegación de Chile manifestó su coincidencia con la idea de iniciar un proceso para avanzar hacia el establecimiento de topes de antigüedad para las unidades de transporte terrestre y agregó que en su país ya existen disposiciones en este sentido; al tiempo que el resto de las delegaciones se manifestaron partidarias de continuar trabajando en el tema a través de la elaboración de un diagnóstico cuyas conclusiones brinden elementos como para adoptar una definición sobre el tema.

Sobre el particular, la Delegación de Paraguay manifestó que si bien la antigüedad de las unidades es importante, existen temas específicos a los cuales se les debería dar un seguimiento sostenido como por ejemplo el caso de Inspección Técnica Vehicular, requisitos para acceder a la licencia de conducción, revisión de la norma básica unificada de tránsito - asunto que ya fue propuesto en los años 90 en el SGT 5- y otros temas,

los cuales tiene incidencia directa en la Seguridad Vial. Asimismo, indicó que la antigüedad de la unidad debe ser controlada. Ante la falta de control, ésta incide directamente sobre la seguridad vial.

En ese sentido, la Delegación Paraguaya apoya lo manifestado por la Delegación Uruguaya en lo referente de un intercambio de información sobre la antigüedad de las unidades destinadas al transporte internacional. Igualmente informó que en el Paraguay la antigüedad de una unidad está determinada por la edad del chasis y aunque la misma haya pasado por un proceso de reciclado total, en donde el motor y las otras partes son consideradas piezas o accesorios, la unidad tiene una antigüedad de acuerdo a la edad del chasis. En consecuencia, solicita a las demás partes proceder a un procesamiento de las informaciones con respecto a la antigüedad de las unidades antes de tomar una decisión sobre este tema en particular.

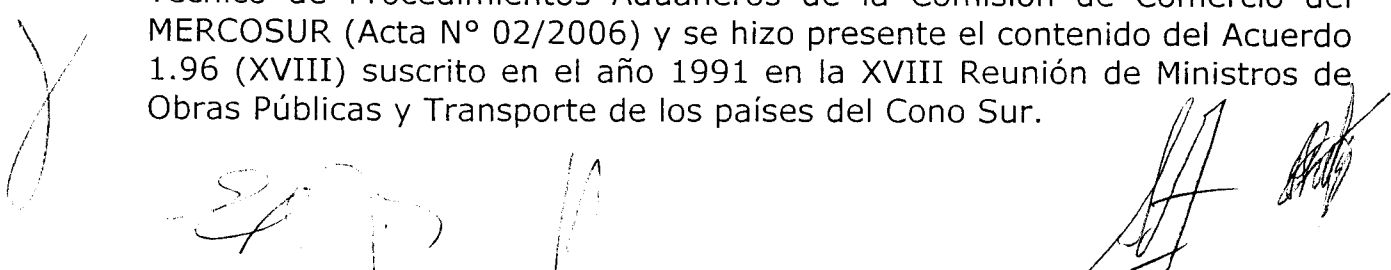
La delegación de Brasil realizó una exposición sobre la edad promedio de los diferentes vehículos de la flota brasilera. De la misma forma se refirió sobre la edad promedio de los vehículos brasileiros y extranjeros habilitados al transporte internacional. Esos valores son muy próximos y consistentes con los de otros países de otros continentes. Lo importante para Brasil no es la edad sino el estado de conservación. Por lo tanto, consideran que todos tienen la obligación de fiscalizar la inspección técnica vehicular. Así, para adoptar una decisión restrictiva es necesario contar con mayores estudios sobre la edad de los vehículos efectivamente utilizados en el transporte internacional y la incidencia relativa de la participación de esos vehículos en los accidentes de tránsito.

Finalmente, las delegaciones acordaron elaborar un diagnóstico en el que se registren la antigüedad de las flotas nacionales habilitadas al transporte internacional, las normas y reglamentos que se les aplican y la incidencia que se le puede adjudicar al tema de la antigüedad en los accidentes; todo ello de forma tal que se pueda identificar el impacto que tendría la implementación de límites en la antigüedad de los vehículos utilizados en estas operaciones. A esos efectos, se acordó que las delegaciones deberán enviar antes del 15 de diciembre de 2008, la información necesaria para la elaboración del diagnóstico a la Secretaría General de la ALADI.

PUNTO 5.-

Consideración del Informe del Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros del MERCOSUR.

Se informó respecto a la propuesta presentada por el Subcomité Técnico de Procedimientos Aduaneros de la Comisión de Comercio del MERCOSUR (Acta N° 02/2006) y se hizo presente el contenido del Acuerdo 1.96 (XVIII) suscrito en el año 1991 en la XVIII Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los países del Cono Sur.



El plenario de la reunión, luego de dar cuenta sobre la opinión favorable de las Aduanas respecto al contenido y alcance de esta propuesta, acordó encomendar a la Secretaría General de la ALADI la elaboración de un Proyecto de Protocolo Adicional para este asunto que incluya el citado Acuerdo 1.96 (XVIII) y convocar a una Reunión de la Comisión del Artículo 16 – Capítulo Asuntos Aduaneros – para la primera quincena del próximo mes de marzo de 2009, oportunidad en la que se considerará, en definitiva, sobre la aprobación del proyecto de protocolo adicional de modificación del ATIT. En dicha ocasión se celebrará una reunión del Grupo Técnico Aduanero, del Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros de la ALADI.

**PUNTO 6.-
Seguros.**

La delegación de Perú hizo entrega de una propuesta vinculada con el seguro obligatorio de accidentes para vehículo de transporte internacional el cual se adjuntó como *Anexo IV*

El plenario de la reunión tomó conocimiento de la propuesta presentada y decidió incorporar el tema en la Agenda de Trabajo de las próximas reuniones de la Comisión a los efectos de trabajar en el alcance y contenido de la misma.

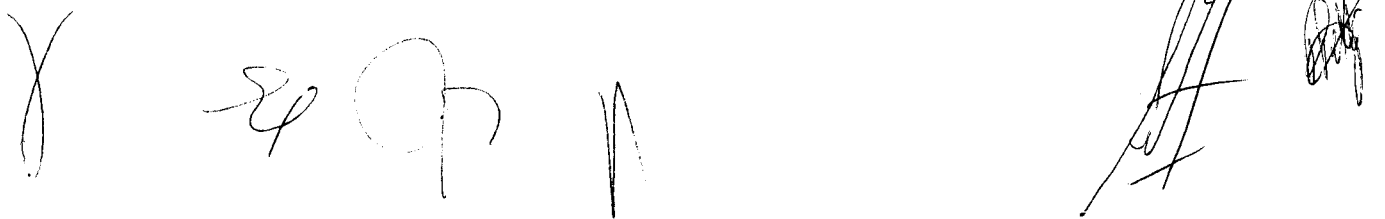
**PUNTO 7.-
Acuerdo de Alcance Parcial sobre la Reglamentación Básica Unificada de Tránsito.**

Hubo consenso en indicar que la competencia de la Comisión del Artículo 16 no contempla la posibilidad de analizar y modificar este Acuerdo de Alcance Parcial, dado que no es parte integrante del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Sin embargo, se coincidió en indicar que resulta válida la posibilidad de trabajar en el ámbito de la uniformización de normas técnicas de circulación que regulan las operaciones del transporte internacional de la región.

**PUNTO 8.-
Análisis del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones.**

Sobre el tema, la Presidencia de la reunión recordó dos puntos concretos que de alguna forma llamaban a la reflexión sobre el actual estado de este Segundo Protocolo Adicional del ATIT.

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials. From left to right, there is a large, stylized 'Y' or 'X' mark, followed by a signature that appears to be 'Sp' or 'Sf', then a circular mark with a horizontal line through it, a vertical line, and finally two more distinct signatures on the right side.

En primer término, se habló de la posibilidad existente de que un hecho puede generar dos sanciones; y en segundo lugar, se hizo mención a que por regla general, las sanciones se aplican discrecionalmente por la autoridad, pero en algunas situaciones se determina en forma específica cuál es la que se debe imponer.

En este contexto, las delegaciones acordaron someter al conocimiento de la próxima reunión de la Comisión, las eventuales propuestas de modificación.

PUNTO 9.-

Sistema de Solución de Controversias en el ámbito del ATIT.

La ALADI informó sobre las negociaciones que se están realizando en el ámbito de los países que la integran para identificar e implementar un sistema regional y general de solución de controversias. En ese sentido, agregó que los trabajos realizados advirtieron algunas áreas específicas, como el transporte, que sin perjuicio de los trabajos que se realizan, podrían exigir una consideración particular.

Paraguay planteó la importancia de tener presente la experiencia en el MERCOSUR en cuanto al denominado Protocolo de Olivos para la Solución de Controversias, así como también la existencia en el ámbito aduanero del MERCOSUR de instrumentos similares referidos a temas de Clasificación Arancelaria y Valoración Aduanera.

PUNTO 10.-

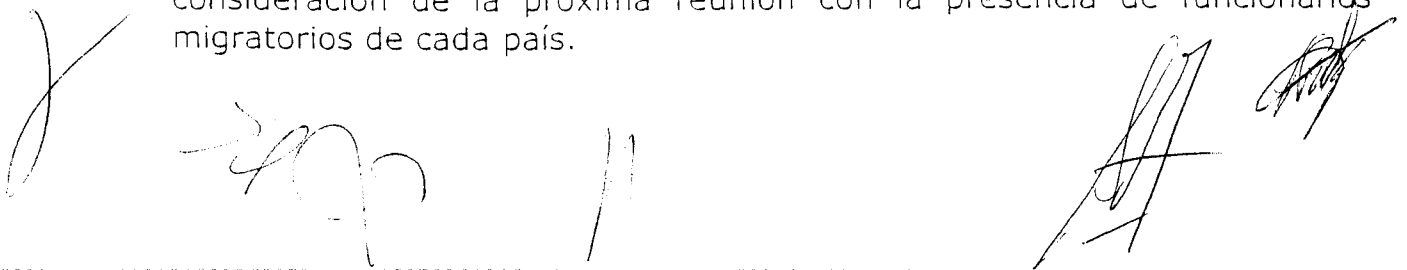
Otros asuntos.

A.- Propuesta de Brasil sobre Aspectos Migratorios.

La propuesta se concentra en eliminar del Anexo sobre Aspectos Migratorios, todos aquellos artículos que se refieren, mencionan y exigen la libreta de tripulante, dado que la misma nunca se logró implementar.

En términos generales, el resto de las delegaciones se manifestó partidario de mantener la existencia del documento y trabajar en su implementación o en la creación de un sistema para que el trabajador del transporte tenga una atención preferencial en las fronteras.

El plenario de la reunión tomó conocimiento de la propuesta y decidió que conjuntamente con la presentada por la delegación de Argentina en la IX Reunión de la Comisión del Artículo 16, se someta a consideración de la próxima reunión con la presencia de funcionarios migratorios de cada país.

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a large, stylized signature, followed by a series of initials and a signature that appears to be 'H'. On the far right, there are two more distinct signatures.

B.- Propuesta de Brasil sobre el Artículo 13.

Básicamente, la propuesta presentada se focaliza en modificar exclusivamente la forma de contratación del seguro de la carga. Lo fundamental de la propuesta es que, manteniéndose la obligación del seguro, éste pueda ser contratado, indistintamente, por el transportista o por el dueño de la carga, dependiendo de las condiciones inherentes a la propia negociación entre ambas partes.

Las delegaciones de Argentina y Paraguay entienden que el bien jurídico protegido no se relaciona con el orden público y que por lo tanto se declaran partidarios de trabajar con el fin de alcanzar una derogación de la obligatoriedad de la contratación del seguro a la carga.

En este contexto, la delegación de Brasil adjunta proyecto de modificación del artículo 13 que para todos los efectos se considera una propuesta para analizar en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 (*Anexo V*)

C.- Propuesta de Brasil sobre Artículo 13, Inciso 2 del Anexo I - Asuntos Aduaneros

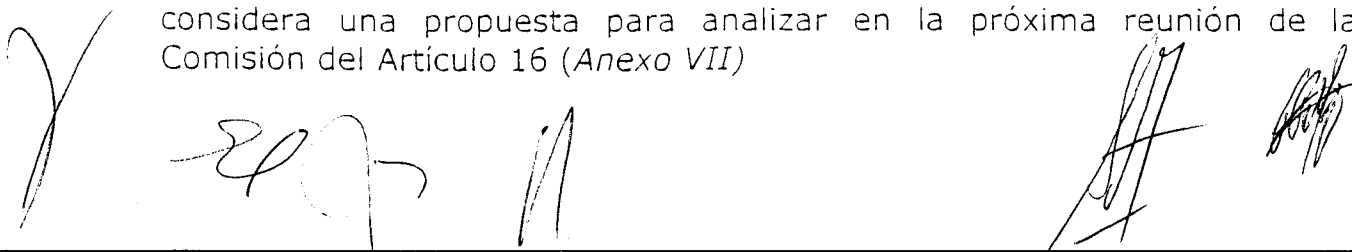
El planteamiento tiene relación con que los vehículos de transporte sean la única garantía para fines aduaneros y se propone modificar la situación permitiendo la presentación de otras garantías.

Conforme a lo expresado, la delegación de Brasil adjunta proyecto de modificación del artículo 13, inciso 2 del Anexo I - Asuntos Aduaneros - que para todos los efectos se considera una propuesta para analizar en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 (*Anexo VI*)

D.- Propuesta de Chile sobre el Artículo 24 y el Artículo 26.

La propuesta consiste en agregar al Artículo 24 un Numeral 3 mediante el cual se estipulara que se podrá obviar la presentación del documento de idoneidad cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de firma electrónica contenida en el mismo. Se agrega que en ese caso, este último documento se comunicará por parte de la autoridad emisora mediante correo electrónico dirigido al Organismo Nacional Competente que debe otorgar el permiso complementario.

En este contexto, la delegación de Chile adjunta proyecto de modificación de los artículos 24 y 26 que para todos los efectos se considera una propuesta para analizar en la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 (*Anexo VII*)

The bottom of the page features several handwritten signatures and initials in black ink. From left to right, there is a large, stylized 'Y' or 'X' mark, followed by a signature that appears to be '207', then a vertical line, and finally two more signatures on the right side, one of which is more complex and cursive.

E.- Procedimiento de presentación de propuestas de modificación.

Las delegaciones acordaron que toda propuesta de modificación del ATIT debe ser comunicada con al menos 60 días de antelación a la fecha de la respectiva reunión de la Comisión del Artículo 16.

Asimismo, convinieron en que la presentación de las propuestas deben contener una individualización precisa del artículo a modificar, un texto completo del proyecto de artículo y su fundamento.

Para estos efectos, la Secretaría General de la ALADI actuará como organismo receptor de las propuestas, debiendo ponerlas en conocimiento de los Organismos Nacionales de Aplicación.

F.- Mecanismo operativo que permita recoger o dejar pasajeros en un país transitado diferente a los de origen y destino

La delegación de Perú manifestó nuevamente su interés respecto a que se proceda al tratamiento de este tema en el ámbito de la Agenda de Trabajo de la Comisión del Artículo 16, según planteamiento escrito que se adjunta como *Anexo VIII* a la presente acta.

La delegación de Argentina manifestó que por el momento no está dispuesta al tratamiento de este tema.

En la eventualidad que la delegación de Perú pretenda renovar la propuesta sobre el punto, la misma deberá presentarse de acuerdo al procedimiento establecido en el literal E que antecede.

G.- Inspección técnica vehicular.

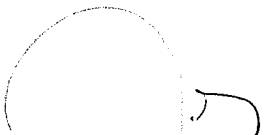
De conformidad con lo previsto por el Artículo 32 del ATIT, la delegación de Perú solicitó que los restantes Organismos Nacionales de Aplicación le remitan las disposiciones vigentes y aplicables en esta materia.

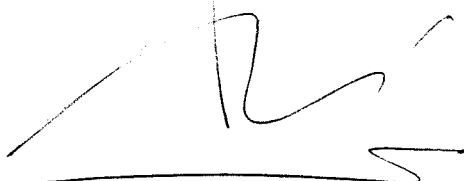
Las delegaciones de los Estados Parte del MERCOSUR, informaron que sus normativas se encuentran regidas por las disposiciones de la Resolución GMC 75/97.

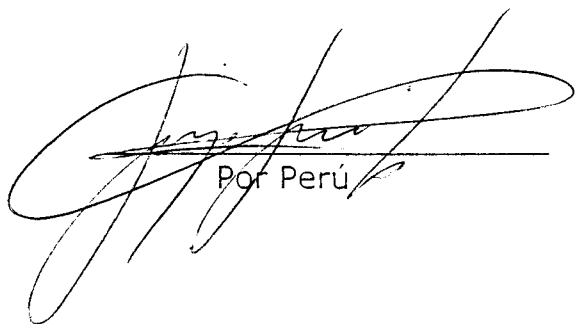
Por su parte, la Delegación de Chile informó que a la brevedad hará llegar, al Organismo Nacional Competente de Perú, la normativa vigente en esta materia.

Para finalizar, las delegaciones presentes acordaron convocar a la XI Reunión de la Comisión del Artículo 16 para la primera quincena del mes de marzo de 2009, en oportunidad de celebrarse la reunión del Grupo

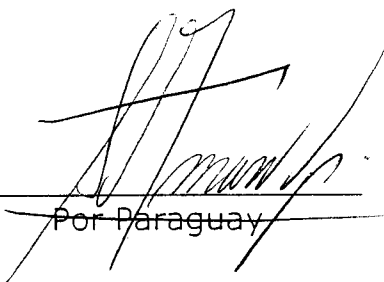
Técnico Aduanero del Consejo Asesor de Asuntos Aduaneros de la ALADI.
Las delegaciones encomendaron a la Secretaría General de la ALADI el
envío de las citaciones correspondientes a cada uno de los Organismos
Nacionales Competentes.



Por Argentina

Por Chile

Por Perú

Por Brasil

Por Paraguay

Por Uruguay

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ARGENTINA

Jefe de la Delegación

CUENCE, Antonio Raúl

Subsecretaría de Transporte Automotor

Delegados

DOMÍNGUEZ, Daniel

Subsecretaría de Transporte Automotor

LÓPEZ UTHURALT, Raúl

Subsecretaría de Transporte Automotor

FERNÁNDEZ BRIOZZO, Gustavo

Cancillería de Argentina

ROCCATAGLIATA, Juan A.

Director Nacional de Transporte Ferroviario

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

Jefe de la Delegación

DE PAULA MAGALHAES GOMES, Francisco ANTT

Delegados

FRANÇA, Helio Mauro

ANTT

DE MELLO TEIXEIRA, Aury

ANTT

CANKO, Ricardo Iuri

Ministerio de Relaciones Exteriores

Observadores

ISAIAS CARAMORI, Doreni

Planalto Transportes

Viação Ouro e Prata

ROTONDO, Sonia

NTC e Logistica

MACHADO DA SILVA, Jose Elder

ABTI

EVANGELISTA, Miguel Angelo

ALL

ZAMUNER SPIR, Ivana Helena

ALL

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE CHILE

Jefe de la Delegación

ERAZO TORRICELLI, Raúl

Subsecretario de Transportes

Delegados

ORTIZ, Pablo

Subsecretaría de Transportes

RODRÍGUEZ, Cristian

Ministerio de Relaciones Exteriores

REYES, Marcelo

Subsecretaría de Transportes

Observadores

FERNÁNDEZ, Sergio

AGETICH

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PARAGUAY

Jefe de la Delegación

AMARILLA, Sergio Eloy

Dirección Nacional de Transporte

Delegados

GONZÁLEZ VERNAZZA, José Luis

RADEMACHER, Ana Agnes

MORALES ROJAS, Luis

Dirección Nacional de Transporte

Ministerio de Relaciones Exteriores

Dirección Nacional de Aduanas

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA DE PERÚ

Jefe de la Delegación

ROSADO LA TORRE, Jorge

Ministro Consejero

Representación Permanente de Perú ante
ALADI y MERCOSUR

Delegados

ROMERO MAGNI, Ricardo

Consejero Económico

Representación Permanente de Perú ante
ALADI y MERCOSUR

DELEGACIÓN DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

Jefe de la Delegación

EMBID, Eliana

Dirección Nacional de Transporte

Delegados

LARRAMENDI, José Luis

RADO, Julio

GARAGORRY, Javier

RODRÍGUEZ, Mario

DE ARMAS, Liliana

DIGHIERO, Laura

BRIZUELA, Roxana

BALLESTRINO, Liliana

WISOSKY, Paula

PINTO, Leila

RIVERO, Luis

Dirección Nacional de Transporte

Dirección Nacional de Transporte

Dirección Nacional de Transporte

Dirección Nacional de Transporte

Dirección Nacional de Transporte

Dirección Nacional de Aduanas

Dirección Nacional de Aduanas

Dirección Nacional de Migración

Superintendencia de Seguros

Superintendencia de Seguros

Administración Ferrocarriles del Estado

Observadores

DE MARIA, Giancarlo

SERRENTINO, Antonio

PIRIZ, Lorenzo

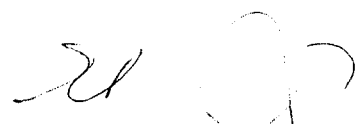
SUAREZ, Alfonso

CATIDU

CATIDU

ANETRA

ANETRA



**DELEGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE
FERROCARRILES**

ERCOLI, Arnaldo
SANGUINETTI, Atilio

Secretario Técnico
Área Técnica

**DELEGACIÓN DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE INTEGRACIÓN –
ALADI**

HARTSTEIN, Ricardo

Subsecretario

LURASCHI, Néstor Hugo

Jefe del Departamento de Integración Física y
Digital

GUEVARA, Adelaida

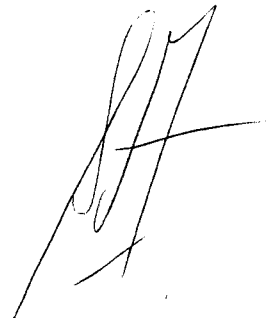
Técnica del Departamento de Integración Física y
Digital

MANZANO, Fernanda

Técnica del Departamento de Integración Física y
Digital

MIRANDA, Verónica

Técnica del Departamento de Integración Física y
Digital



12 de agosto de 2008

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Proyecto de Quinto Protocolo Adicional

Relación de comunicaciones

Secretaría General	Nota SUB-JRB-511/07 de 19/11/2007	Envía el proyecto de Quinto Protocolo Adicional al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, para la consideración de los países signatarios y la posterior suscripción del instrumento correspondiente.
Brasil	Nota Nº 245 de 21/12/2007	Manifiesta su conformidad con la versión en español y envía propuesta de cambios de carácter formal en portugués del proyecto de Quinto Protocolo Adicional remitido mediante nota SUB-JRB-511/07
Paraguay	Nota Nº 014/07 de 04/03/2008	Comunica que cuenta con la autorización para suscribir el Quinto Protocolo Adicional remitido mediante nota SUB-JRB-511/07
Secretaría General	Nota SUB-JRB-077/08 de 24/03/2008	Informa la conformidad de Paraguay y de Brasil, ésta última condicionada con algunos cambios formales, para conocimiento de los demás países
Chile	Nº 020/08 de 18/03/2008	Comunica su conformidad con el proyecto de Quinto Protocolo Adicional remitido mediante nota SUB-JRB-511/07
Argentina	Nº 42/08 de 26/03/2008	Manifiesta su conformidad con la versión en español y las propuestas de cambios de carácter formal en portugués del proyecto de Quinto Protocolo Adicional, remitido mediante nota SUB-JRB-77/08
Secretaría General	Nota SUB-JRB-085/08 de 27/03/2008	Remite la conformidad de Chile al proyecto de protocolo adicional para conocimiento de los demás países
Uruguay	Nº 184/08 de 28/03/2008	Expresa su conformidad con el proyecto de Quinto Protocolo Adicional al ATIT e indica correcciones a realizar (se corrigen dos palabras con tilde).
Bolivia	039/08 de 12/08/2008	Comunica su conformidad con el proyecto de Quinto Protocolo Adicional al ATIT

Resumen del estado de situación

Bolivia, Chile, Paraguay y Uruguay: manifiestan su conformidad con el proyecto de Quinto Protocolo Adicional remitido mediante nota SUB-JRB-511/07.

Brasil: Manifiesta su conformidad con la versión en español y envía propuesta de cambios de carácter formal en portugués del proyecto de Quinto Protocolo Adicional remitido mediante nota SUB-JRB-511/07.

Argentina: Manifiesta su conformidad con la versión en español y las propuestas de cambios de carácter formal en portugués del proyecto de Quinto Protocolo Adicional, remitido mediante nota SUB-JRB-77/08.

Perú: No ha enviado aún sus comentarios al proyecto de protocolo remitido por nota SUB-JRB-511/07 ni a las correcciones formales de Brasil remitidas por nota SUB-JRB-77/08.

ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Proyecto - Quinto Protocolo Adicional

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

VISTO lo acordado en la IX Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16).

CONSIDERANDO.- La necesidad de protocolizar en la ALADI las modificaciones al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas en la citada Reunión para su formalización en un instrumento jurídico vinculante.

CONVIENEN:

Artículo 1.- Modificar el Artículo 4 inciso 1 del Capítulo I; el Artículo 19 inciso 10, Artículo 22 inciso 5, Artículo 25, Artículo 29 inciso 1 y Artículo 35, del Capítulo II; y el Artículo 58 inciso 1 del Capítulo IV, del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (AAP A.14TM N° 3), los que quedarán redactados de la siguiente forma:

“Artículo 4° - 1. Se aplicará al transporte internacional las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de cada país signatario, salvo las disposiciones contrarias al texto de este Acuerdo.

Artículo 19° - 10. Equipos: el conjunto de implementos y accesorios instalados en vehículos de transporte de pasajeros o carga, tales como equipo de audio y video, de transmisión satelital, aparatos de radio transmisión, tacógrafos, heladeras, televisores, acondicionadores de aire y calentadores; y otros aparatos necesarios para el desarrollo de la actividad tales como extintores, llantas, cubiertas y cámaras de repuestos, gatos, herramientas, piezas de recambio para emergencias, botiquines, linternas.

Artículo 22 - 5. No obstante lo señalado en el párrafo precedente, no será necesaria la emisión de un nuevo permiso originario cuando se modifique la flota habilitada. Esta modificación será comunicada vía fax, correo electrónico u otros medios disponibles acordados bilateralmente, incluyéndose la relación actualizada de la flota. Las unidades dadas de alta estarán autorizadas para operar, con la sola exhibición de la copia autenticada por el Organismo de Aplicación emisor del fax o correo electrónico.

Artículo 25 - 1. Los permisos originarios serán otorgados por la autoridad competente con una vigencia determinada. Por su parte el permiso complementario será otorgado en iguales términos y plazo, por lo que este último mantendrá su vigencia mientras el país que otorgó el permiso originario no comunique su caducidad. 2. La vigencia del permiso originario podrá ser prorrogada, en cuyo caso será suficiente con la comunicación realizada por la autoridad competente, para que se prorrogue el permiso complementario.

Artículo 29 - 1. El transporte de pasajeros y cargas entre los países signatarios será establecido por negociación directa entre los Organismos Nacionales Competentes, sobre la base de reciprocidad.

Artículo 35 - El transporte propio se regirá por un régimen especial que los países signatarios acordarán bilateral o multilateralmente.

Artículo 58 - 1. BOLIVIA: Ministerio de Obras Publicas, Servicios y Vivienda (Viceministerio de Transportes). BRASIL: Agencia Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. PARAGUAY: Dirección Nacional de Transporte, DINATRA.

Artículo 2.- Sustituir todas las referencias a "transporte terrestre" actualmente contenidas en el Artículo 19, por el texto "transporte por carretera".

Artículo 3.- Agregar a la actual redacción del Apéndice 4 el siguiente texto:

"Para servicios realizados en diferentes modos de transporte, podrán ser emitidos permisos ocasionales para grupos cerrados de pasajeros. Los permisos citados serán de porte obligatorio durante todo el itinerario debiendo ser presentados a las autoridades de frontera conjuntamente con la lista de pasajeros, especificando los tramos en que el vehículo transitará sin pasajeros o con una parte de los pasajeros embarcados al inicio del viaje.

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



Artículo 4.- Eliminar el requerimiento de "Cantidad de Viajes a realizar" del Apéndice 5 numeral 1; y en su lugar incorporar el requerimiento de "Justificación de la ocasionalidad".

Artículo 5.- Sustituir en todo el texto del Acuerdo y de sus Anexos, la expresión "Documento de Idoneidad" por el término "certificado de permiso originario".

Artículo 6.- El presente Protocolo entrará en vigor en la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes la recepción de la última notificación relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor

Artículo 7.- La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos signatarios.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo en la ciudad de Montevideo, a los días del mes de de dos mil , en un original en los idiomas español y portugués, siendo ambos textos igualmente auténticos.

PROPUESTA DE BRASIL

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Projeto - Quinto Protocolo Adicional

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, acreditados pelos respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, que foram depositados oportunamente na Secretaria-Geral da Associação,

Eliminado: or seus

Eliminado:

TENDO EM VISTA o acordado na IX Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16),

Eliminado: O

Eliminado: :

CONSIDERANDO a necessidade de protocolizar na ALADI as modificações ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas na citada Reunião para sua formalização em um instrumento jurídico vinculador,

Eliminado: -

Eliminado: A

CONVÊM EM:

Artigo 1.º - Modificar o Artigo 4º, inciso 1, do Capítulo I; o Artigo 19, inciso 10, Artigo 22, inciso 5, Artigo 25, Artigo 29, inciso 1, e Artigo 35, do Capítulo II; e o Artigo 58, inciso 1, do Capítulo IV, do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (AAP A.14TM N.º 3), que ficarão redigidos da seguinte forma:

Eliminado: .

“Artigo 4º - 1. Aplicar-se-ão ao transporte internacional as leis e regulamentos vigentes no território de cada país signatário, ~~a exceção das~~ disposições contrárias ao texto deste Acordo.

Eliminado: a

Eliminado: a exceção das

Artigo 19º - 10. Equipamentos: o conjunto de implementos e acessórios instalados em veículos de transporte de passageiros ou carga, tais como equipamentos de áudio e vídeo, de transmissão satelital, aparelhos de rádiotransmissão, tacógrafos, geladeiras, televisores, condicionadores de ar e aquecedores e outros aparelhos necessários para o desenvolvimento da atividade, tais como extintores,

Eliminado:

Eliminado: :

rodas, pneus, câmaras, macacos, ferramentas, peças de reposição para emergências, estojos de primeiros socorros e lanternas.

Artigo 22 - 5. Não obstante o indicado no parágrafo precedente, não será necessária a emissão de uma nova licença originária quando se modifique a frota habilitada. Esta comunicação deverá ser feita via fax, correio eletrônico ou outros meios disponíveis acordados bilateralmente, incluindo-se a relação atualizada da frota. As unidades adicionadas estarão autorizadas a operar mediante tão somente a apresentação da cópia autenticada pelo Organismo de Aplicação emissor do fax ou correio eletrônico.

Eliminado:

Eliminado: o

Artigo 25 - 1. As licenças originárias serão outorgadas pela autoridade competente com uma vigência determinada. A licença complementar, por outro lado, será expedida em períodos e prazos iguais, razão pela qual conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta. 2. A vigência da licença originária poderá ser prorrogada, caso em que será suficiente uma comunicação feita pela autoridade competente para que se prorogue a licença complementar.

Eliminado:

Eliminado: pelo que esta última

Eliminado: em cujo

Eliminado: com

Eliminado: a

Eliminado: ação d

Artigo 29 - 1. O transporte de passageiros e cargas entre os países signatários será estabelecido por negociação direta entre os Organismos Nacionais Competentes, em base de reciprocidade.

Artigo 35 - O transporte próprio reger-se-á por um regime especial que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente.

Artigo 58 - 1. BOLÍVIA: Ministério de Obras Públicas, Serviços e Habitação (Vice-Ministério de Transportes). BRASIL: Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. PARAGUAI: Direção Nacional de Transporte, DINATRAN.

Eliminado: u

Artigo 2. - Substituir todas as referências a "transporte terrestre", atualmente contidas no Artigo 19, pelo te. do "transporte rodoviário".

Eliminado: xto

Artigo 3.º - Acrescentar à atual redação do Apêndice 4 o seguinte texto:

"Para serviços realizados em diferentes modalidades de transporte, poderão ser emitidas licenças ocasionais para grupos fechados de passageiros.

As licenças citadas ~~serão de porte~~ obrigatório durante todo o itinerário, devendo ser apresentadas às autoridades de fronteira juntamente com a lista de passageiros, especificando os tramos em que o veículo transitará sem passageiros ou com uma parte dos passageiros embarcados no início da viagem.

A emissão das licenças será comunicada às autoridades competentes dos países transitados, que se manifestaram em um prazo de 48 horas após a comunicação. Não havendo manifestação no prazo estipulado, será considerado aceito sem necessidade de complementação".

Eliminado: t

Eliminado: caráter

Artigo 4.º - Eliminar o requerimento de "Quantidade de viagens a serem realizadas" do Apêndice 5 numeral 1 e, em seu lugar, incorporar o requerimento de "Justificação da ocasionalidade".

Eliminado: ;

Artigo 5.º - Substituir, em todo o texto do Acordo e de seus Anexos, a expressão "Documento de Idoneidade" pelo termo "certificado de licença originária".

Eliminado: or

Artigo 6.º - O presente Protocolo entrará em vigor na data em que a Secretaria-Geral da ALADI comunicar às Partes o recebimento da última notificação relativa ao cumprimento das disposições legais internas para sua colocação em vigor.

Artigo 7.º - A Secretaria-Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo, do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos signatários.

EM FÉ DO QUE os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo, na cidade de Montevideu, aos dias do mês de de dois mil , em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

ACORDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

Projeto - Quinto Protocolo Adicional

Os Plenipotenciários da República Argentina, da República da Bolívia, da República Federativa do Brasil, da República do Chile, da República do Paraguai, da República do Peru e da República Oriental do Uruguai, acreditados por seus respectivos Governos segundo poderes outorgados em boa e devida forma, que foram depositados oportunamente na Secretaria-Geral da Associação.

TENDO EM VISTA O acordado na IX Reunião da Comissão de Acompanhamento do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comissão do Artigo 16);

CONSIDERANDO.- A necessidade de protocolizar na ALADI as modificações ao Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre acordadas na citada Reunião para sua formalização em um instrumento jurídico vinculador,

CONVÊM EM:

Artigo 1.- Modificar o Artigo 4, inciso 1, do Capítulo I; o Artigo 19, inciso 10, Artigo 22, inciso 5, Artigo 25, Artigo 29, inciso 1, e Artigo 35, do Capítulo II; e o Artigo 58, inciso 1, do Capítulo IV, do Acordo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (AAP A.14TM N° 3), que ficarão redigidos da seguinte forma:

“Artigo 4° - 1. Aplicar-se-á ao transporte internacional as leis e regulamentos vigentes no território de cada país signatário, a exceção das disposições contrárias ao texto deste Acordo.

Artigo 19° - 10. Equipamentos: o conjunto de implementos e acessórios instalados em veículos de transporte de passageiros ou carga, tais como equipamentos de áudio e vídeo, de transmissão satelital, aparelhos de rádio transmissão, tacógrafos, geladeiras, televisores, condicionadores de ar e aquecedores e outros aparelhos necessários para o desenvolvimento da atividade, tais como: extintores, rodas, pneus, câmaras, macacos, ferramentas, peças de reposição para emergências, estojos de primeiros socorros e lanternas.

Artigo 22 - 5. Não obstante o indicado no parágrafo precedente, não será necessária a emissão de uma nova licença originária quando se modifique a frota habilitada. Esta comunicação deverá ser feita via fax, correio eletrônico ou outros meios disponíveis acordados bilateralmente, incluindo-se a relação atualizada da frota. As unidades adicionadas estarão autorizadas a operar mediante tão somente a apresentação da cópia autenticada pelo Organismo de Aplicação emissor do fax ou correio eletrônico.

Artigo 25 - 1. As licenças originárias serão outorgadas pela autoridade competente com uma vigência determinada. A licença complementar, por outro lado, será expedida em períodos e prazos iguais, pelo que esta última conservará sua vigência enquanto o país que tiver emitido a licença originária não comunicar a caducidade desta. 2. A vigência da licença originária poderá ser prorrogada, em cujo caso será suficiente com a comunicação feita pela autoridade competente para a prorrogação da licença complementar.

Artigo 29 - 1. O transporte de passageiros e cargas entre os países signatários será estabelecido por negociação direta entre os Organismos Nacionais Competentes, em base de reciprocidade.

Artigo 35 - O transporte próprio reger-se-á por um regime especial que os países signatários acordarão bilateral ou multilateralmente.

Artigo 58 - 1. BOLÍVIA: Ministério de Obras Publicas, Serviços e Habitação (Vice-Ministério de Transportes). BRASIL: Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT. PARAGUAI: Direção Nacional de Transporte, DINATRAN.

Artigo 2.- Substituir todas as referências a “transporte terrestre”, atualmente contidas no Artigo 19, pelo texto “transporte rodoviário”.

Artigo 3.- Acrescentar à atual redação do Apêndice 4 o seguinte texto:

“Para serviços realizados em diferentes modalidades de transporte, poderão ser emitidas licenças ocasionais para grupos fechados de passageiros.

As licenças citadas terão caráter obrigatório durante todo o itinerário, devendo ser apresentadas às autoridades de fronteira juntamente com a lista de passageiros, especificando os tramos em que o veículo transitará sem passageiros ou com uma parte dos passageiros embarcados no início da viagem.

A emissão das licenças será comunicada às autoridades competentes dos países transitados, que se manifestaram em um prazo de 48 horas após a comunicação. Não havendo manifestação no prazo estipulado, será considerado aceito sem necessidade de complementação”.

Artigo 4.- Eliminar o requerimento de “Quantidade de viagens a serem realizadas” do Apêndice 5 numeral; 1 e, em seu lugar, incorporar o requerimento de “Justificação da ocasionalidade”.

Artigo 5.- Substituir em todo o texto do Acordo e de seus Anexos, a expressão “Documento de Idoneidade” por “certificado de licença originária”.

Artigo 6.- O presente Protocolo entrará em vigor na data em que a Secretaria-Geral da ALADI comunicar às Partes o recebimento da última notificação relativa ao cumprimento das disposições legais internas para sua colocação em vigor.

Artigo 7.- A Secretaria-Geral da ALADI será depositária do presente Protocolo do qual enviará cópias devidamente autenticadas aos Governos signatários.

EM FÉ DO QUE os respectivos Plenipotenciários assinam o presente Protocolo, na cidade de Montevideú, aos dias do mês de de dois mil , em um original nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Anexo III

Reunión Informal de la Comisión para la actualización del Capítulo III –

Transporte Ferroviario – del ATIT

Montevideo, 6 de octubre de 2008.

MINUTA

El día 6 de octubre de 2008, se reunieron en la sede de la ALADI representantes de la Comisión para el transporte ferroviario con la presencia de representantes de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, con el fin de intercambiar ideas sobre varios puntos a tratar en el marco de la X Comisión del Artículo 16 del ATIT.

Introducción:

Constatado que una enorme cantidad de artículos del Capítulo III del ATIT son inaplicables a la actual realidad del sistema ferroviario por corresponder a otros principios, esta Comisión ha decidido replantear primeramente los principios sobre los cuales se ha de basar la propuesta del nuevo articulado, el cual consistirá en un acuerdo marco bajo el cual se puedan acoger los acuerdos bilaterales.

Los lineamientos discutidos en la reunión de la fecha fueron los siguientes:

1. Facilitar la realización de acuerdos entre empresas que hagan a la explotación comercial y a la operación.
 2. Concentrar la responsabilidad en un solo interlocutor en las operaciones intermodales, con el fin de lograr mayor control y eficiencia en la cadena de transporte, que garantice la integridad de la carga.
 3. Aplicar el principio de reciprocidad, por ejemplo, en aspectos normativos, tributarios, laborales, etc.
 4. Mejorar la facilitación del transporte, en especial mediante la aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones y la agilización de las aduanas.
 5. Los acuerdos bilaterales sobre transporte ferroviario cederán ante las disposiciones del Reglamento contenido en el Capítulo III del ATIT, en todo aquello que se oponga al mismo.
 6. Con el fin de potenciar la accesibilidad y la conectividad territorial, se deberá prever una red de corredores ferroviarios internacionales y dentro de los países, corredores de alimentación que accedan a esa red, teniendo como referencia las experiencias internacionales disponibles.
 7. Buscar un mecanismo de solución de controversias que se adapte a la necesidad del sistema ferroviario, bajo la competencia de la Comisión del Art. 16.
-

DELEGACIÓN DEL PERU

TEMA: ⁶ Seguro Obligatorio de Accidentes para Vehículos de Tránsito Internacional. Se solicitó al Perú

Propuesta Perú:

1. En Perú, al igual que en los demás países del signatarios del Cono Sur, está vigente el Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito – SOAT que es exigible para todo vehículo automotor que circule por la vía pública. El SOAT tiene las siguientes características y coberturas:

- 1.1. Características

- a) Incondicionalidad.
- b) Inmediatez.
- c) Cobertura ilimitada, en razón del número de los siniestros.
- d) Efectividad durante toda su vigencia.
- e) Cobertura a nivel nacional con periodicidad anual.
- f) Insustituible.

- 1.2. Coberturas

- a) Muerte cada persona afectada : Cuatro (4) UIT
- b) Invalidez permanente c/u hasta : Cuatro (4) UIT
- c) Incapacidad temporal c/u hasta : Una (1) UIT
- d) Gastos médicos c/u hasta : Cinco (5) UIT
- e) Gastos de sepelio c/u hasta : Una (1) UIT

Una UIT es aproximadamente un mil doscientos (1,200) dólares USA.

2. De conformidad con la legislación peruana, el SOAT peruano se aplica indistintamente para vehículo de transporte privado (particular) o transporte público; en tal sentido, cuando el vehículo es usado en el transporte público, no se exige una póliza adicional.
3. de conformidad con la Primera Disposición Final del Reglamento Nacional del SOAT peruano. *"Los vehículos automotores que tengan matrícula extranjera y que ingresen temporalmente al país, para circular, deberán contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito con vigencia por el tiempo que permanezcan en el país."*

Los vehículos automotores de matrícula extranjera destinados al servicio de transporte terrestre internacional de pasajeros o de mercancías, respecto a los cuales se apliquen normas sobre seguros en virtud de convenios internacionales, no están obligados a contratar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito."

4. Conforme con el artículo 13° del ATIT, las empresas de transporte por carretera que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje -acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo a las normas que se establecen en el Anexo "Seguros" del presente Acuerdo.

5. Conforme a lo señalado en el artículo anterior, todo vehículo peruano que se habilite al transporte internacional terrestre, debe contar con la Póliza que establece el Anexo III del ATIT y con el SOAT.

peruano, pues la norma solo permite a los *vehículos automotores de matrícula extranjera destinados al servicio de transporte terrestre internacional de pasajeros o de mercancías, respecto a los cuales se apliquen normas sobre seguros en virtud de convenios internacionales.*

6. Teniendo en cuenta lo señalado líneas arriba, proponemos que la Reunión de la Comisión del artículo 16º estudie la posibilidad de que el Seguro Obligatorio sobre Accidentes de Tránsito exigible para todo vehículo automotor de transporte terrestre en cada país, sea extensivo hasta el destino del viaje en el otro país, con la finalidad de que el viajero no tenga la molestia de contratar otro seguro, que en el caso del ATTT es la póliza de seguros que señala el Anexo III, para circular por el territorio de la otra parte, con los consecuentes mayores gastos y de no hacerlo, por desconocimiento, cometer infracciones a las normas del país transitado

ANEXO V

Artículo 13

Las empresas de transporte terrestre que realicen viajes internacionales deberán contratar seguros de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados y, en el caso de transporte de pasajeros, por la responsabilidad emergente del contrato de transporte de los mismos y de su equipaje acompañado o despachado. Toda operación de transporte de carga deberá contar con un seguro contra pérdidas o daños ocasionados a la misma de acuerdo con lo establecido en el contrato o conocimiento de transporte que podrá ser contratado: a) por el contratante de los servicios, lo que eximirá a la empresa transportista de hacerlo; b) o por la empresa transportista cuando no lo haya realizado el contratante. Los seguros serán hechos de acuerdo con las normas que se establecen en el Anexo "Seguros" del presente Acuerdo.

ANEXO VI

Proposta brasileira referente ao Anexo I – Assuntos Aduaneiros:

Art. 13

Inciso 2 – Substituir pela seguinte redação:

“Os veículos das empresas autorizadas, habilitados a realizar transporte internacional de acordo com o presente Acordo, são de pleno direito uma das garantias que poderão ser ofertadas pelas empresas, para responder pelos gravames e sanções pecuniárias eventualmente aplicáveis que possam atingir tanto as mercadorias transportadas como os veículos que se admitam temporariamente nos territórios dos países.”

ANEXO VII

Propuesta de Chile.

MODIFICACION PROPUESTA

Agréguese el siguiente numeral 3 al artículo 24:

Nº 3 Sin perjuicio de lo anterior, se podrá obviar la presentación del Documento de idoneidad, cuando las autoridades competentes celebren acuerdos de reconocimiento de firma electrónica contenida en el mismo, en cuyo caso este último documento se comunicará por parte de la autoridad emisora mediante correo electrónico dirigido al Organismo Nacional competente que debe otorgar el permiso complementario.

Agregar después de la expresión “artículo 24” la referencia al “Nº 1” y a continuación la frase “o la comunicación de documento firmado electrónicamente según lo dispuesto en el numeral 3 del mismo artículo y la prueba de la designación de representante”

DELEGACIÓN DEL PERU

TEMA: Considerar la posibilidad de implementar en el transporte por carretera de la región, un sistema de igual naturaleza a la llamada "Quinta Libertad" en el transporte aéreo. Se desea conocer si existen elementos adicionales sobre el tema.

1. Este tema viene siendo planteado por Perú desde el año 1991 tanto en reuniones multilaterales como en las reuniones bilaterales de los organismos de aplicación del ATIT. Esta propuesta tiene la finalidad de mejorar la utilización de la capacidad de los vehículos habilitados al transporte internacional terrestre, de tal manera que en los viajes de larga distancia, se permita recoger o dejar pasajeros en lugar de importancia poblacional ubicados en el territorio de un país transitado con origen o destino otra ciudad ubicada en otro país.
2. En el artículo 8 de la decisión 398, Transporte Internacional de Pasajeros por Carretera de la Comunidad Andina, ya se establece esta disposición en los siguientes términos:

Artículo 8.- Durante el transporte internacional los transportistas autorizados podrán recoger o dejar pasajeros cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario, ubicadas en diferentes Países Miembros.

3. Teniendo en cuenta que la Comunidad ^{Andina} ya lo establece, se sugiere a la Comisión del Artículo 16º del ATIT, estudiar su implantación en los servicios de transporte internacional terrestre de pasajeros que comprenda al menos tres países. ^{nuevamente}

