

**XX REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
(Comisión del Artículo 16)**

ACTA

La XX Reunión de la Comisión del Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16 del ATIT), se efectuó en la Sede de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Montevideo, Uruguay, los días 27, 28 y 29 de junio de 2018 y contó con la presencia de los representantes de los Organismos Nacionales Competentes de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, representante de México en calidad de observador, representantes del sector privado y técnicos de la Secretaría General de la ALADI. La relación de los participantes se agrega como **Anexo I**.

La apertura de la Reunión se dio a cargo del Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio, Álvaro Espinoza, quien dio la bienvenida a los participantes transmitiendo su complacencia por la presencia de los representantes de todos los países y destacando la importancia de la nutrida agenda. Deseó una excelente jornada de trabajo con avances en los temas propuestos.

Con el consenso de las delegaciones, la presidencia de la Reunión quedó a cargo del Lic. Pablo Ortiz de la delegación de Chile, y la Secretaria de la Comisión fue coordinada por la Lic. Belquisse Pimentel, con el apoyo de la delegación de Uruguay.

Fue considerada la Agenda y el Programa Tentativo, acordándose tratar los temas Asuntos Aduaneros, Solución de Controversias, Transporte Ferroviario y Seguros en reuniones específicas de forma paralela a la Reunión plenaria. La agenda de la Reunión quedó aprobada en los términos que consta en **Anexo II**.

Se dio inicio al tratamiento de los temas incluidos en la agenda, con las consideraciones y resultados que a continuación se especifican.

1. Temas Generales

1.1 Estudio ALADI/CAN

- Estudio "Análisis comparativo de las normas sobre transporte internacional por carretera, cargas y pasajeros en el ámbito de la ALADI y de la CAN, en el marco de una posible armonización"

La Secretaría informó que se está coordinando con la Comunidad Andina (CAN) el inicio de la Segunda Etapa de dicho estudio para después de la actualización y publicación de la Norma Andina. En dicha Etapa se deberá profundizar la articulación normativa regional, teniendo en cuenta las características geográficas de los países de la ALADI, y de la CAN explorando las posibilidades de transporte intermodal y multimodal, así como los acuerdos sobre transporte existentes en la región.

1.2 Actualización de la información sobre los Acuerdos Bilaterales

La Secretaría informó que no se pudieron obtener las informaciones sobre los Acuerdos Bilaterales porque los mismos a veces no son públicos, además de la

Q

incertidumbre acerca de la vigencia o precisión de los acuerdos, debido a que algunos pueden estar derogados.

La Secretaría propuso que los países remitan dicha información a efectos de su recopilación y publicación en el sitio web de la ALADI. En este contexto, algunas delegaciones informaron a la Secretaría la dirección del sitio web de cada organismo nacional donde se encuentra ubicada toda la información sobre los Acuerdos Bilaterales en el ámbito del ATIT (**Anexo III**). Por su parte, la delegación de Argentina hizo entrega de un archivo digital que contiene la información requerida. Sin perjuicio de ello, la Secretaría hizo presente que para cualquier información adicional estaría disponible el correo bpimentel@aladi.org.

El Presidente de la Comisión reforzó que los países son responsables por compartir la información completa sobre las negociaciones y que el trabajo de la Secretaría se limita a recopilar y publicar.

Chile destacó la experiencia exitosa de Brasil en el desarrollo de un sistema de búsqueda de información de negociaciones y normativas de transporte internacional terrestre y sugirió compartir dicho *know how* para sistematizar la información en el ámbito del ATIT. Brasil apoyó la iniciativa y se puso a disposición de la Secretaría.

1.3 Seguimiento del Proceso de Protocolización

La Secretaría informó que de acuerdo a lo solicitado por los países en la última Reunión, se procedió al envío mensual del estado de situación de los proyectos de protocolo. Sin perjuicio de ello, se informó que:

- Quinto Protocolo Adicional al ATIT. Modificación del Anexo II "Aspectos Migratorios" del Acuerdo. **Situación: Protocolo suscrito por el Embajador del Perú el día 01/03/2018. El mismo está en ronda de firma.**
- Sexto Protocolo Adicional al ATIT. Modificación del Artículo N° 16 del Acuerdo. **Situación: Protocolo suscrito por el Embajador del Perú el día 01/03/2018. El mismo está en ronda de firma.**
- Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT que Recoge los Cambios Propuestos por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión Celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de Noviembre al 1° de Diciembre de 2010. **Situación: Conformidad de Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Se espera la conformidad de Argentina y Bolivia.**
- Proyecto de Protocolo sobre Infracciones y Sanciones. **Situación: Paraguay solicita una modificación en el VISTO del proyecto de protocolo. Conformidad de Brasil y Chile a este cambio y al proyecto. Conformidad de Perú al cambio sugerido por Paraguay, pendiente la conformidad respecto del proyecto. Se espera la conformidad al proyecto y al cambio solicitado por Paraguay de los demás países.**
- Proyecto de Protocolo sobre Asuntos Aduaneros. **Situación: Conformidad de Paraguay. Se espera la conformidad de los demás países.**
- Proyecto de Protocolo que Modifica los Artículos 17 y 19 e Incorpora el Apéndice 7 al Acuerdo. **Situación: Conformidad de Brasil, Chile y Paraguay. Se espera la conformidad de Argentina, Bolivia, Perú y Uruguay.**

Sobre este punto, Argentina informó su conformidad con los Proyectos de Protocolos pendientes y que fue remitida por nota su comunicación oficial a su Cancillería y a la ALADI.

1.4 Informe de la Secretaría sobre la propuesta de elaboración y diseño del curso virtual “El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre: aspectos normativos, situación actual y perspectivas”.

La Secretaría aprovechó la oportunidad para comunicar a las delegaciones sobre el curso “El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre: aspectos normativos, situación actual y perspectivas”. Se informó que se empezará a partir del segundo semestre el desarrollo del mismo, y que se pondrá en contacto para su coordinación.

Se detalló que será un trabajo conjunto con las delegaciones. Los docentes, contenidos, pruebas y bibliografía quedarían a cargo de los expertos en transporte y aduana de cada delegación y la Secretaría hará el trabajo de compilación y edición del curso con los técnicos de cada organismo de aplicación del ATIT y Aduanas, que hayan manifestado su voluntad de participar.

Se acordó que el contenido del curso debería ser sobre aspectos generales enmarcado en la normativa vigente, no utilizando los proyectos modificativos que están siendo trabajados en el ámbito de esta Comisión.

Se puso al conocimiento de todos que el curso tiene el apoyo de la CAN. La Secretaría entregó la propuesta del contenido (**Anexo IV**) y la guía del curso a los países.

2. Transporte Terrestre

2.1 Infracciones y Sanciones:

En ese tema fueron elaboradas por Perú y Bolivia propuestas a la consideración de la Comisión en esta reunión.

2.1.1 Consideración de la propuesta efectuada por Bolivia en la XVIII reunión.

La delegación de Bolivia presentó su propuesta sobre incluir una nueva infracción para los casos en que se realice transporte internacional y que el medio de transporte no llegue a la aduana de destino, salvo casos debidamente justificados. En ese sentido, solicitó incluir dentro del régimen de infracciones la operativa de tránsito no arribado que realizan empresas de transporte de carga ocasional. Dichas empresas ingresan al país con un permiso de carácter ocasional pero nunca llegan a la aduana declarada. Bolivia sugirió incluir sanciones para las empresas en el país de origen, las cuales por diferentes motivos jurídicos y operativos son muy complejas de hacer cumplir y concretar.

Al respecto, la delegación de Bolivia informó que lleva un registro de los vehículos que han ingresado y salido de su país, sin pasar por las aduanas y que no les permiten volver a ingresar. No obstante, manifiestan que es una práctica que se presenta con bastante frecuencia.

Una de las dificultades que se expresaron es que al tratarse de un permiso ocasional, no se exige que las empresas cuenten con representante legal.

La delegación de Chile hizo presente que en conformidad a lo dispuesto en el artículo 34 N° 1 del ATIT las quejas y sanciones serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos, independientemente de la jurisdicción a que pertenezca la empresa afectada; asimismo indicó que de acuerdo a lo prescrito en el artículo 19 N° 1 sobre Aspectos Aduaneros del ATIT, las Aduanas pueden requerir al organismo nacional competente de su país, que proceda a la suspensión del permiso originario o complementario que haya concedido a la empresa afectada. En este contexto y a propósito de la dificultad de notificar a las empresas que cuentan con permiso ocasional, propuso poner en consideración incorporar en dichos permisos un domicilio para notificar a las empresas.

Asimismo, las delegaciones diferenciaron el concepto de tránsito no arribado, con el de cabotaje y el de ingresos de vehículos que luego no vuelven a retornar a su país de origen.

La delegación de Perú expresó que sería conveniente discutir las condiciones del otorgamiento del permiso ocasional en general, para evitar que se den este tipo de situaciones.

La delegación de Argentina informó que en su país los tránsitos no arribados son obligados a abonar los derechos aduaneros. La delegación de Bolivia se interesó por dicho procedimiento el cual podría adoptarse como solución a la situación planteada, sin perjuicio de que en la próxima reunión, formulará una propuesta de modificación al Protocolo de Infracciones y Sanciones, que contemple en forma expresa el caso planteado.

2.1.2 Propuesta de Paraguay: Cartilla Informativa.

Habiendo las delegaciones considerado de interés el avanzar en el presente punto, la delegación paraguaya presentará en la próxima reunión, un Proyecto de Cartilla Informativa, en base a la experiencia existente en la región sobre la materia y teniendo en vista la propuesta presentada en ésta reunión por la ALADI, respecto al desarrollo de programas de capacitación.

Puntualizó que la intención de dicha cartilla es la difusión de informaciones sobre el alcance y contenido de los acuerdos y reglamentaciones aprobados en el marco del ATIT, orientados a los operadores del sector en particular, y al público en general, por lo que pretende que el mismo tenga un carácter didáctico y de fácil comprensión, enfocado sobre diversos temas tales como el Régimen de Infracciones y Sanciones, Procedimientos para Obtención de Permisos, Aspectos Conceptuales, etc.

La Delegación de Brasil aprovechó la oportunidad para informar que está desarrollando un Manual y un Curso sobre Fiscalización en conjunto con la Policía Rodoviária Federal do Brasil, que se llevará a cabo en la ciudad de Florianópolis (SC) Brasil, y que a la brevedad enviará las informaciones e invitación para que los interesados puedan participar.

2.1.3 Revisión del Proyecto de Protocolo

En relación al Protocolo de Infracciones y Sanciones del ATIT, la delegación de Uruguay manifestó entender que permanecía una inconsistencia en el texto de

Protocolo de Infracciones y Sanciones en consideración por no haberse eliminado los artículos 3 a.7 y 3 b.6 debido al planteo realizado por la delegación de Argentina para contar con una infracción que permitiera sancionar el circular sin poseer la licencia de conducir respectiva.

A efectos de solucionar dicha problemática, la delegación de Perú propuso sustituir las infracciones que generan el inconveniente por infracciones específicas a la empresa en caso de permitir la realización de un servicio sin que el conductor disponga de la licencia de conducir.

Las delegaciones coincidieron en explorar dicha posibilidad, encomendando a la delegación de Uruguay realizar una propuesta en ese sentido.

Al respecto, la delegación de Uruguay propuso efectuar las siguientes modificaciones:

a) Eliminar el texto original del Artículo 3, literal a), numeral 7 “Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte”, **sustituyéndolo por** “Efectuar un servicio de transporte con un conductor que no cuenta con la licencia de conducir vigente, habilitante para el tipo de vehículo empleado.”

b) Eliminar el texto original del Artículo 3, literal b), numeral 6 “Ejecutar transporte sin poseer los documentos de transporte.”, **sustituyéndolo por** “Efectuar un servicio de transporte con un conductor que no cuenta con la licencia de conducir vigente, habilitante para el tipo de vehículo empleado.”

c) En el Artículo 5, literal a), agregar un numeral 11 con la siguiente redacción: “No exhibir o no portar a bordo del vehículo la licencia de conducir vigente, habilitante para el tipo de vehículo empleado”.

d) En el Artículo 5, literal b), agregar un numeral 6 con la siguiente redacción: “No exhibir o no portar a bordo del vehículo la licencia de conducir vigente, habilitante para el tipo de vehículo empleado.”

Con respecto a estas modificaciones, las delegaciones de Argentina, Perú y Uruguay manifestaron su disposición a aprobar las mismas. Los demás países expresaron su voluntad de efectuar las consultas pertinentes, a fin de manifestar su posición en la próxima reunión, oportunidad en que esta propuesta será sometida a consideración de la Comisión.

Sin perjuicio de lo anterior, la delegación paraguaya informó que por Ley N° 5.014/16 “Nacional de Tránsito y Seguridad Vial”, se han redefinido en su país las distintas categorías de registro para conductores, lo que a la fecha se encuentran en proceso de implementación gradual por parte de las autoridades municipales, quienes son las responsables de la emisión de tales documentaciones. Debido a tal circunstancia, considera que con respecto a la propuesta de redacción presentada en esta ocasión, se efectuarán consultas internas antes las autoridades pertinentes encargadas del tema, para posteriormente sentar postura respecto al mismo.

2.2 Propuestas de definición a la consideración de la Comisión:

En esta reunión quedaron consensuadas las siguientes definiciones:

2.2.1 Transporte de encomiendas: el realizado en las bodegas de los vehículos de línea regular habilitados al transporte internacional de pasajeros, por empresas autorizadas y efectuado de conformidad con los acuerdos bilaterales o multilaterales sobre la materia.

2.2.2 Encomienda: bulto o volumen definido como encomienda en la legislación interna de los países signatarios, que se transporta en la bodega de los ómnibus habilitados al transporte internacional de pasajeros de las empresas autorizadas como línea regular, conforme a los acuerdos bilaterales o multilaterales.

La Comisión acordó agregar ambas definiciones al futuro Apéndice 7, tan pronto se concluya la tramitación del proyecto de protocolo que lo incorpora al Acuerdo.

Asimismo, las definiciones que se mencionan a continuación no fueron consensuadas, quedando pendientes de consideración para la próxima reunión.

2.2.3 Subcontratación: operación que se constituye cuando una empresa autorizada que celebra un contrato para el transporte internacional de cargas, a su vez contrata a otra empresa autorizada, para que opere utilizando su flota habilitada para dicho fin, conforme a los acuerdos bilaterales o multilaterales que adopten los países signatarios.

2.2.4 Intercambio de Tracción: operación que se constituye cuando una empresa autorizada [contrata / subcontrata] para el transporte internacional de cargas, el vehículo tractor habilitado de otra empresa autorizada, conforme a los acuerdos bilaterales o multilaterales que adopten los países signatarios.

3. Propuestas de Perú a consideración de la Comisión (no tratadas en las reuniones XVI y XVII):

Teniendo presente que en reuniones anteriores la delegación de Perú propuso algunos temas que quedaron pendientes de consideración, se da lugar al tratamiento de los mismos en la siguiente forma:

3.1 Renovación del permiso complementario a la sola comunicación de la renovación del permiso originario remitida por el país de origen del transportista.

La Delegación de Perú, propone que se considere en la discusión de la próxima reunión, la posibilidad de incorporar al Artículo 25 del ATIT el siguiente numeral 3, teniendo presente la modificación en curso del mismo Artículo:

“3. La prórroga del permiso originario será solicitada por el transportista con una antelación mínima de 30 días calendario a su vencimiento. En caso de no hacerlo, dicho permiso caducará de pleno derecho.”


3.2 Interconexión de los registros de transporte internacional por carretera de los países signatarios.


La delegación de Perú propone, como una manera de facilitar la tramitación de los permisos de transporte internacional, que se promueva la interconexión de las bases de datos de los organismos de aplicación.


Sobre este particular y en atención a que la integración informática es uno de los temas que ya se está tratando por el Sub Grupo 5 Transportes del Mercosur, las delegaciones presentes acuerdan que se incorpore como un punto de la próxima reunión de la Comisión, la información del trabajo que se está desarrollando en esta área. En este mismo sentido, la delegación de Paraguay ofrece que el Director de la Dirección de Informática de DINATRAM, licenciado Miguel Ayala, le facilite información a las delegaciones de Perú y Bolivia en relación con este proyecto, sugiriendo que para este efecto tomen contacto directamente a su correo institucional: mayala@dinatram.gov.py.

Asimismo, la delegación de Brasil extiende una invitación a las delegaciones de Bolivia y Perú, para participar de la próxima reunión sobre el tema que se llevará a cabo en la ciudad de Foz do Iguazu los días 12 y 13 de julio próximo. Por otra parte, se sugiere por las delegaciones presentes que la Presidencia Pro Tempore del Subgrupo 5 Transporte del Mercosur analice la forma de extender una invitación a la Delegación de Perú, para participar de las reuniones de la Subcomisión de Integración de Sistemas Informáticos que se lleven a cabo en el futuro.


3.3 Alcances del Art. 30 del ATIT (pasos fronterizos habilitados por los países signatarios para el transporte internacional terrestre).

 La delegación de Perú propone una modificación del artículo 30 del ATIT, debido a un inconveniente que se le presentó con Bolivia para utilizar un paso fronterizo que este último país tiene con Brasil.

 Bolivia manifestó al respecto que no se opone a la utilización de los pasos fronterizos y el tránsito por cada uno de los países suscriptores del ATIT.

 Conforme a lo anterior, las delegaciones manifiestan que una modificación como la planteada no es necesaria por cuanto los pasos habilitados por países limítrofes pueden ser usados por todos los países signatarios del ATIT.

3.4 Acreditación de la habilitación vehicular para el transporte internacional terrestre de los países signatarios.

 La delegación de Perú informó la problemática que ocurre en su país cuando hay una inspección interna a los efectos de identificar el vehículo que está autorizado, a este respecto propuso la idea de generar un documento acordado multilateralmente para utilizarlo de manera uniforme y evitar mayores exigencias en el tránsito con los demás países.

En el intercambio de opiniones sobre el punto, se recordó que el documento de identificación de vehículo —adicional al permiso originario y su anexo de descripción de flota— que se requería en base al Acuerdo de Mar del Plata de 1977, fue suprimido en la versión del ATIT actualmente vigente. No obstante, las delegaciones de Argentina, Bolivia, Chile y Paraguay informaron que continúan emitiendo un documento individual por vehículo, para evitar inconvenientes al transportista frente a eventuales controles de diferentes autoridades en la red vial por la que circulan.

Por su parte, las delegaciones de Brasil y Uruguay informaron que realizan controles informatizados en ruta y en frontera, consultando la base de datos de empresas y vehículos habilitados. En el caso de Brasil, la información está disponible en la web.

En consecuencia, las delegaciones no llegaron a consenso con respecto a la modificación propuesta y, sobre el particular, la delegación de Brasil propone que en lugar de recurrir a un documento adicional, el control de los vehículos de transporte de carga se realice con el MIC/DTA.

3.5 Determinación de medidas que afectan al transporte internacional

Perú planteó en anteriores reuniones, la necesidad de aclarar en el artículo 18 del ATIT el término “medidas” para que quede determinado a qué medida se está refiriendo. En tal sentido, presentó la propuesta que se indica a continuación:

“Artículo 18°.- Cuando uno de los países signatarios adopte medidas que afecten al transporte internacional terrestre, deberá ponerlas en conocimiento de los otros Organismos Nacionales Competentes antes de su entrada en vigencia.

Se considerarán como medidas que afectan al transporte internacional terrestre, aquellas normas, reglamentos o disposiciones emitidas por la autoridad de transporte u otras entidades de un país signatario cuyo contenido afecte el servicio que incidan en el [transporte internacional terrestre./ la normal prestación del transporte internacional terrestre.]”

No hubo consenso y quedó definido tratar el tema en la próxima reunión para que se pueda analizar con mayor profundidad el tema.

4. Asuntos Aduaneros

La Comisión de Asuntos Aduaneros informó sobre los resultados de su reunión, durante la cual se continuó con la discusión del Artículo 10.numeral 4 referido a la utilización de dispositivos de seguridad que garanticen la integridad y seguridad de las cargas y al mismo tiempo faciliten las operaciones y del Artículo 11 referido a la implementación de mecanismos de control que permitan el seguimiento satelital de las unidades de transporte y la trazabilidad de las operaciones de tránsito aduanero internacional entre los países signatarios, contemplando también que tales mecanismos puedan aplicarse de manera bilateral o multilateral.

La Comisión recibió al Director del Centro de Monitoreo de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay, quien informó sobre la experiencia de la Aduana uruguaya en la utilización del precinto electrónico y los beneficios que ha traído tanto para los operadores como para la Aduana uruguaya.

Cumpliendo con lo solicitado por el Plenario en oportunidad de la XIX reunión de la Comisión del Artículo 16 del A.T.I.T. se identificaron los siguientes beneficios:

La Comisión de Asuntos Aduaneros reiteró la importancia de contar en el Anexo Aduanero del A.T.I.T. con disposiciones que prevean la utilización de tecnologías aplicadas al control aduanero y permitan la agilización de los procedimientos.

Sí se han podido identificar por parte de la Comisión algunos beneficios del uso de esas tecnologías, derivadas de la utilización actual que hacen algunas Aduanas del precinto electrónico, entre los cuales se pueden señalar:

- Mayor seguridad para las unidades de transporte y las mercaderías transportadas.
- Mayor transparencia.
- Posibilidad de mayor horario para la realización de los tránsitos (24x7).
- Racionalización de los recursos humanos por la automatización de los procedimientos.
- Disminución de los tiempos que insume la operación de tránsito.
- Trazabilidad de las cargas ya que permite conocer la ubicación del medio de transporte en cada momento.

La Comisión coincide en que no es posible pronunciarse sobre el costo que actualmente tienen los precintos electrónicos utilizados por algunas Aduanas, ni de otros dispositivos electrónicos, ya que ello depende del prestador del servicio y de la libre competencia.

Se ha propuesto la utilización de la expresión “dispositivos de control”, que parece más amplia y abarcativa, teniendo en cuenta el rápido y continuo avance de las tecnologías, que permiten prever que en el futuro se cuente con otros mecanismos de control más allá de los “precintos electrónicos”.

De hecho, se menciona que algunas Aduanas se encuentran analizando actualmente la utilización de otros dispositivos y tecnologías.

Se ha previsto la posibilidad de la utilización conjunta de datos y control coordinado de los dispositivos de seguridad, lo que en última instancia dependerá de los acuerdos que alcancen los prestadores del servicio, en el caso del precinto electrónico.

Conforme al informe realizado, las delegaciones prestaron su conformidad para la realización de la videoconferencia de expertos aduaneros propuesta por la Comisión, para el próximo 23 de agosto a la hora 10:00 de Uruguay, que será coordinada por la Secretaría de la ALADI, con el objetivo de continuar con las discusiones y de ser posible llegar a una posición de consenso sobre estos temas. Para este efecto, las delegaciones deberán informar a la Secretaría de la ALADI el nombre y dirección de correo de las personas que participarán de la mencionada videoconferencia, con la debida antelación.

La delegación de Chile solicitó que la Comisión delimite el término “dispositivos de control” para que sea comprensible su extensión.

Por su parte, la delegación de Perú solicitó que la misma Comisión trate de estimar los costos que significaría la aplicación de la propuesta considerando sus propias experiencias y teniendo en cuenta la posibilidad de su aplicación a los operadores de transporte internacional.

A su turno, la delegación de Paraguay dio cuenta que la autoridad aduanera de su país está impulsando reuniones con los operadores de transportes, la Cancillería de su

país y la Dirección Nacional de Transporte con la finalidad de avanzar sobre el presente tema.

El resultado de la reunión específica sobre aspectos aduaneros quedó reflejado en el Acta (**Anexo V**).

5. Transporte Ferroviario

El proyecto de modificación del Capítulo III del ATIT "Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF)" que consta en Anexo XI de la Reunión XVIII fue analizado por el grupo de expertos de los países.

El resultado de la reunión específica sobre Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril quedó reflejado en el Acta (**Anexo VI**) y en el documento de trabajo (**Anexo VII**)

En este contexto, las delegaciones presentes acordaron incluir en el temario de la próxima reunión el análisis del proyecto de modificación del Capítulo III del ATIT (TIF) y, en consecuencia, también acuerdan integrar sus delegaciones con los respectivos expertos ferroviarios.

6. Seguros

Fue realizada una reunión en paralelo sobre seguros, y el resultado está reflejado en el Acta (**Anexo VIII**).

Sin perjuicio de lo anterior, las delegaciones acuerdan que para la próxima reunión se incorpore este tema a la agenda y se aborden los siguientes puntos:

- a) montos indemnizatorios: pronunciamiento por parte de Bolivia y Perú con respecto a su incremento, y;
- b) lugar de contratación de los seguros: revisión de la propuesta de Brasil e informe de las consultas a los organismos competentes.

7. Solución de Controversias

En cumplimiento a lo solicitado por la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión Artículo 16), los días 28 y 29 de junio de 2018, se realizó la segunda reunión de expertos convocada para el tratamiento de la propuesta de Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT, que crea el "Régimen de Solución de Controversias", la cual fue oportunamente presentada por la República Argentina. Dicha Reunión fue coordinada por la Secretaría General de la ALADI, en su calidad de "Secretaría Técnica de la Comisión del Art. 16 del ATIT".

En el marco de la reunión plenaria, se manifestó la conveniencia de otorgarle continuidad a la revisión del Proyecto de Régimen de Solución de Controversias y, en ese sentido, se propuso la pertinencia de realizar videoconferencias, a la brevedad posible, desde la Secretaría General de la ALADI en calidad de Secretaría Técnica del ATIT, con los expertos de los países signatarios del Acuerdo.

El objeto de estas videoconferencias es finalizar la revisión del Régimen con miras a contar con un texto consensuado para la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT.

El Acta de la reunión y el Proyecto de régimen de solución de controversias anexo a la misma, se integra a este documento como **Anexo IX**.

8. Próxima Reunión

Se acordó fijar la próxima reunión para la segunda quincena de mayo del año 2019 conforme a una propuesta a efectuar por la Secretaría.

9. Agradecimientos

Todas las delegaciones presentes manifestaron su agradecimiento por la contribución de la Secretaría General de la ALADI para el buen resultado de esta reunión.

Las delegaciones realizaron un especial reconocimiento a la labor desempeñada por el Lic. Pablo Ortiz como Presidente de esta reunión.

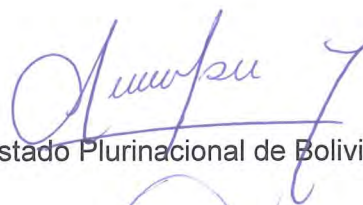
Finalmente, la Secretaría agradeció a todas las representaciones presentes, a las autoridades de transporte y al sector privado.

10. Lectura y aprobación del Acta

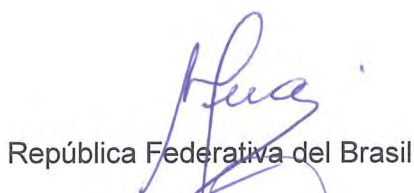
Se dio lectura a la presente Acta y en señal de aprobación firman las delegaciones.



República Argentina



Estado Plurinacional de Bolivia



República Federativa del Brasil



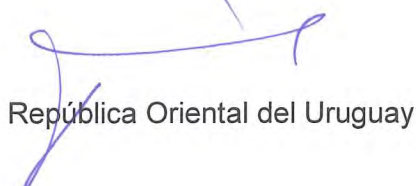
República de Chile



República del Paraguay



República del Perú



República Oriental del Uruguay

RELACIÓN DE ANEXOS

- Anexo I:** Lista de Participantes.
- Anexo II:** Agenda Aprobada.
- Anexo III:** Acuerdos Bilaterales suscritos en el marco del ATIT
- Anexo IV:** Propuesta del Contenido del Curso Virtual “El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre: aspectos normativos, situación actual y perspectivas”
- Anexo V:** Acta de la Reunión Especifica de la Comisión de Asuntos Aduaneros
- Anexo VI:** Acta de la Reunión Especifica del Grupo de Expertos de Transporte Ferroviario
- Anexo VII:** Documento de Trabajo - Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF)
- Anexo VIII:** Acta de la Reunión Especifica del Grupo de Expertos de Seguros
- Anexo IX:** Acta y Proyecto de Protocolo Adicional – Solución de Controversias

ANEXO I
LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Damiana Ruffa
Responsable de Transporte Internacional
Subsecretaría de Transporte Automotor
Ministerio de Transporte
druffa@transporte.gob.ar

Juan José Amorós
Subgerente de Cargas
Comisión Nacional de Regulación de Transporte - CNRT
jamoros@cnrt.gob.ar

Guadalupe Menga
Asesora
Subsecretaría de Transporte Automotor - SSTA
Ministerio de Transporte
gmenga@transporte.gob.ar

Alejandro Copertari
Secretario
Representación Argentina para MECOSUR y ALADI
qca@mrecic.gov.ar

Flavio Nicolino
Responsable Asuntos Internacionales
Cámara Argentina de Transporte Automotor de Pasajeros - CATAP
flavio.nicolino@cruceodelnorte.com.ar

Silvia Sudol
Consultora Transportistas Argentinos
Asociación de Transporte Argentino de Carga Internacional – ATACI
sudols@fibertel.com.ar
ataci@ataci.org.ar

BOLIVIA

Andy Christian Rocabado Goitia
Viceministro de Transportes
Ministerio de Obras Publicas
arocabado@oopp.gob.bo

Iván Victor Meneses Cusicanqui
Jefe de Unidad de Servicio a Operadores
Aduana Nacional de Bolivia
imeneses@aduana.gob.bo

Geovana Miranda Villareal
Profesional de la Unidad de Asuntos Internacionales
Aduana Nacional de Bolivia
gmiranda@aduana.gob.bo

Ariel Néstor Flores Mamani
Director General de Defensa 2
Procuraduría General del Estado
aflores@procuraduria.gob.bo

Juan Alvaro Raznatovic Cruz
Jefe de la Unidad de Derecho Económico Internacional
Cancillería
alvaro.raznatovic@gmail.com

Wilde Roberto Camacho Salazar
Jefe de Gestión y Proyectos
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
wcamacho@oopp.gob.bo

Mónica Vera Navarro
Segundo Secretario
Representación Permanente de Bolivia ante ALADI y MERCOSUR
mvera33@gmail.com

BRASIL

Noboru Ofugi
Chefe da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional
Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT
internacional@antt.gov.br

Marcos Antonio Lima das Neves
Assessor da Assessoria Técnica para o Transporte Internacional
Agência Nacional Transporte Terrestres - ANTT
marcos.neves@antt.gov.br

Willian Carlos Pacheco
Adido Tributário e Aduaneiro em Montevideú
Secretaria da Receita Federal do Brasil/MF
willian.carlos.rio@receita.fazenda.gov.br

Rosana Dias da Silva
Analista Técnica
Superintendencia de Seguros Privados - SUSEP
rosana.silva@susep.gov.br

Jairo Luciano Rodrigues
Divisão de Fiscalização de Trânsito da Coordenação-Geral de Operações
Polícia Rodoviária Federal - PRF
jairo.luciano@prf.gov.br

Anderson Frazão Gomes Brandão
Divisão de Fiscalização de Trânsito da Coordenação-Geral de Operações
Polícia Rodoviária Federal
anderson.frazao@prf.gov.br

Adriana Fernandes Farias
Segunda Secretária
Delegação Permanente do Brasil junto à ALADI e ao MERCOSUL
adriana.farias@itamaraty.gov.br

Renata Franco Trevisan
Assessora Jurídica
LabTrans / ANTT
renata_trevisan@hotmail.com

José Carlos De Almeida
Consultor Técnico
Federação Nacional de Seguros Gerais- FENSEG
jcalmeida@brturbo.com.br

Tiago de Barros Freitas
Analista técnico e Econômico
Organização Das Cooperativas Brasileiras – OCB
tiago.freitas@ocb.coop.br

Sonia Rotondo
Diretora de Transporte Internacional
NTC e Logística
internacional@ntc.org.br

Luis Carlos Moscardini
Socio Gerente
Magna Corretora de Seguros
lcm@magnacorretoradeseguros.com.br

Angela Vila Trindade
Gerente Comercial
Pluma Conforto e Turismo S/A
angela@pluma.com.br

Vinicius Marins
Advogado
Reunidas Turismo S/A
vinicius@reunidas.com.br

CHILE

Pablo Ortiz
Jefe de Departamento de Asuntos Internacionales
Subsecretaría de Transportes
pablo.ortiz@mtt.gob.cl

Paulina Valderrama Aravena
Abogada - Departamento Jurídico
Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
pvalderrama@direcon.gob.cl

PARAGUAY

José Luis González Vernazza
Director General de Relaciones y Negociaciones Internacionales
Dirección Nacional de Transporte - DINATRAN
jlgonzalez@dinatran.gov.py
jlgonzalezvernazza@hotmail.com

Engelberto García Zárate
Director General de Juzgado de Faltas
Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN
juniors_garcia@hotmail.com

Sergio Eloy Amarilla Páez
Director de Educación y Seguridad Vial
Dirección Nacional de Transporte - DINATRAN
samarilla@dinatran.gov.py

José Daniel Silvero Ramos
Analista de la Superintendencia de Seguros
Banco Central del Paraguay
jsilver@bcp.gov.py

Luis Andrés Sosa Larrosa
Jefe de Transporte Internacional Terrestre
Dirección de Integración Física y Transporte Internacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
lsosa@mre.gov.py

Esteban Bedoya
Director de Integración Física y Transporte Internacional - DIFTI
Ministerio de Relaciones Exteriores
ebedoya@mre.gov.py

Enrique Paredes
Jefe del Departamento de Integración Regional
Dirección Nacional de Aduanas
eparedes@aduana.gov.py

Miguel Ángel Luque Portela
Asesor Área del MERCOSUR
Asociación Paraguaya de Compañías de Seguros
luqueportela@gmail.com

Hernán Federico Olmedo Torres
Gerente
Grupo Coasegurador RC
gerencia_general@gruporc.com.py

PERÚ

Jesús José Tapia Tarrillo
Asesor Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
jtapia@mtc.gob.pe

Ricardo Romero Magni
Agregado Civil para Asuntos Económicos de la
Representación Permanente del Perú ante ALADI y MERCOSUR
rromero@embaperu.org.uy

URUGUAY

Sr. Felipe Martin
Jefe de Delegación
Director Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
felipe.martin@mtop.gub.uy

Esc. Magali Mauad
Directora General de Transporte por Carretera
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
magali.mauad@mtop.gub.uy

Ing. Javier Garagorry
Asesor Técnico Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas – Dirección Nacional de Transportes
javier.garagorry@mtop.gub.uy

Sra. Beatriz Lorenzo
Directora División Cargas
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
beatriz.lorenzo@mtop.gub.uy

Sr. Carlos Folle Muñoz
Director División Pasajeros
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
carlos.folle@mtop.gub.uy

Sra. María Vidal
Jefe del Departamento de Servicios Regular
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
maria.vidal@mtop.gub.uy

Sr. Jorge Rosas
Jefe del Departamento de Cargas Internacionales
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
jorge.rosas@mtop.gub.uy

Gabriela Portu
Jefe Departamento
División Ingeniería de Transportes – MTOP
gabriela.portu@mtop.gub.uy

Lic. María Fernanda Ouviaña
Directora General Transportes por Carretera
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
maria.ouvina@mtop.gub.uy

Lic. Maria Liliana Dearmas
Asesor - Asuntos Internacionales
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
liliana.dearma@mtop.gub.uy

Sr. Maximiliano Da Costa Frioni
Asesor
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
maximiliano.dacosta@mtop.gub.uy

Diego Vasquez Bachino
Ministerio Transporte y Obras Publicas
diego.vasquez@mtop.gub.uy

Laura Dighiero
Asesor Asuntos Internacionales
Dirección Nacional de Aduana - Uruguay
ldighiero@aduanas.gub.uy

Ana Laura Suarez González
Director del Departamento de Análisis y Diseño
Dirección Nacional de Aduanas
ana.suarez@aduanas.gub.uy

Matías Mariño
Especialista II
Banco de Seguros
matmarinio@bse.com.uy

Daniel Bourdiel
Supervisor
Banco de Seguros
dbourdiel@bse.com.uy

Tomas Gagliardi
Asesor
Grupo 12 Uruguay
grupo12@soiner.com.uy

Juan marcos Allosia Nogera
Gerente
Empresa General Artigas – EGA
ratonperez90@hotmail.com

Gastón Landa
Gerente
Cámara Autotransporte Terrestre Internacional del Uruguay - CATIDU
gerencia@catidu.com.uy

Nestor Hugo Luraschi
Secretario Ejecutivo
ANETRA
hugoluraschi@gmail.com

ALADI

Alvaro Espinoza
Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio
aespinoza@aladi.org

Belquisse Pimentel
Jefa del Departamento de Integración Física y Digital
bpimentel@aladi.org

Luciana Operti
Asesora Jurídica
loperetti@aladi.org

Ana Carolina Oliveira
Departamento de Integración Física y Digital
aoliveira@aladi.org

Joel Cordero Herrera
Departamento de Integración Física y Digital
jcordero@aladi.org

Rossana Domínguez
Oficina de Asuntos Institucionales y Comunicación
rdominguez@aladi.org

Analía Correa
Departamento de Acuerdos y Negociaciones
acorrea@aladi.org

Carolina Ramos Suárez
Departamento de Integración Física y Digital
cramos@aladi.org

OBSERVADORES:

MÉXICO

Martha de la Rosa Alonso
Subdirectora de Servicios Internacionales de Autotransporte
Dirección General de Autotransporte Federal
Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT)
Correo: martha.delarosa@sct.gob.mx

Oscar R. Gallegos
Ministro, Representante Alterno
Representación Permanente de México ante la ALADI
Correo: oscar.gallegos@economia.gob.mx

Claudia Samantha Rodríguez Valero
Asesora Jurídica
Representación Permanente de México ante la ALADI
Correo: samantha.rodriguez@economia.gob.mx

ANEXO II



AGENDA APROBADA

XX REUNION DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT)

27 al 29 de junio de 2018

Sede de la ALADI, Montevideo, Uruguay.

AGENDA

Miércoles 27 de junio

De 09:30 a 14:45

- Apertura y Consideración del Programa de Trabajo.

1. TEMAS GENERALES

- 1.1 Informe de la Secretaría sobre el Estudio ALADI /CAN.
- 1.2 Actualización de la información sobre los Acuerdos bilaterales – Informe de la Secretaría
- 1.3 Seguimiento del proceso de protocolización – Informe de la Secretaría
- 1.4 Informe de la Secretaría sobre la propuesta de elaboración y diseño del curso virtual “El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre: aspectos normativos, situación actual y perspectivas”.

2. TRANSPORTE TERRESTRE

2.1 Infracciones y sanciones

- 2.1.1 Consideración efectuada por Bolivia en la XVIII Reunión
- 2.1.2 Propuesta de Paraguay: Cartilla Informativa
- 2.1.3 Consideración del Proyecto de Protocolo sobre Infracciones y Sanciones

2.2 Propuesta de “Definiciones Complementarias” a consideración de la Comisión:

- 2.2.1 Transporte de Encomiendas
- 2.2.2 Encomiendas
- 2.2.3 Subcontratación
- 2.2.4 Intercambio de tracción

Jueves 28 de junio

De 9:00 a 12:30

- 2.1 Infracciones y sanciones (continuación)
 - 2.1.3 Consideraciones al Proyecto de Protocolo sobre Infracciones y Sanciones
- 2.2 Propuesta de “Definiciones Complementarias” a consideración de la Comisión (continuación):
 - 2.2.1 Transporte de Encomiendas
 - 2.2.2 Encomiendas
 - 2.2.3 Subcontratación
 - 2.2.4 Intercambio de tracción

De 12:30 a 14:30 - Almuerzo libre

De 14:30 a 17:00:

- 2.1 Infracciones y sanciones (continuación)
 - 2.1.3 Consideraciones al Proyecto de Protocolo sobre Infracciones y Sanciones
- 2.2 Propuesta de “Definiciones Complementarias” a consideración de la Comisión (continuación):
 - 2.2.1 Transporte de Encomiendas
 - 2.2.2 Encomiendas
 - 2.2.3 Subcontratación
 - 2.2.4 Intercambio de tracción

3. PROPUESTAS EFECTUADAS POR PERÚ A CONSIDERACIÓN DE LA COMISIÓN (NO TRATADAS EN LAS REUNIONES XVI Y XVII)

- 3.1 Renovación del Permiso complementario
- 3.2 Interconexión de los registros de transporte internacional por carretera
- 3.3 Alcances del Art. 30 del ATIT (pasos fronterizos habilitados por los países signatarios)
- 3.4 Acreditación de la habilitación vehicular para el transporte internacional terrestre
- 3.5 Determinación de medidas que afectan al transporte internacional (Propuesta de Perú)

Viernes 29 de junio

De 9:00 a 12:30

4 ASUNTOS ADUANEROS

Consideraciones del grupo de Especialistas.

Se sugiere a estos efectos, contar con la participación de los expertos en el tema de cada país.

5 TRANSPORTE FERROVIARIO

Consideraciones del grupo de especialistas.

El proyecto de modificación del Capítulo III del ATIT “Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF)” que consta en Anexo XI de la Reunión XVIII está pendiente de análisis.

Se sugiere a estos efectos, contar con la participación de los expertos en el tema de cada país.

6 SEGUROS

6.1 Modificación del Art. 5 del Anexo III “Seguros”

6.2 Propuesta de Brasil para modificación del Art. 6 del Anexo III “Seguros”

Se sugiere a estos efectos, contar con la participación de los expertos en el tema de cada país.

7 SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

Consideración del grupo de especialista sobre la reunión específica.

Se sugiere a estos efectos, contar con la participación de los expertos en el tema de cada país.

De 12:30 a 14:30 - Almuerzo libre.

De 14:30 a 17:00:

- Revisión y firma del Acta de la Reunión.

ANEXO III

ACUERDOS BILATERALES SUSCRITOS EN EL MARCO DEL ATIT

País	Dirección
Argentina	Link en proceso
Bolivia	sionet.oopp.gob.bo
Brasil	tri.antt.gov.br
Chile	No tiene
Paraguay	www.dinatran.com.py
Perú	http://www.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/transporte_internacional/convenio_cono_sur.html
Uruguay	www.mtop.gub.uy

ANEXO IV

PROPUESTA DEL CONTENIDO DEL CURSO VIRTUAL “EL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE: ASPECTOS NORMATIVOS, SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS”

Propuesta	Curso (Nombre)	"El Transporte Internacional Terrestre entre los Países Miembros de la ALADI: situación actual y perspectivas a futuro.
Módulo Introdutorio	Objetivo	Presentación de los docentes y de la plataforma virtual a los participantes.
	Temas	Presentación de docentes. (video) Realizar actividades sencillas para promover la familiarización de los participantes con la plataforma virtual.
Módulo I Antecedentes: El transporte internacional en la integración económica regional	Objetivo	Conocer el ámbito en el que se gestó el ATIT como instrumento principal integrador en la región y los mecanismos jurídicos de regulación internacional del transporte terrestre que han influenciado en la construcción de un "nuevo marco jurídico".
	Temas	Ámbitos de construcción (RMOPT - ALADI). Principales resultado de la reuniones de MOPT Evolución de los principales mecanismos jurídicos de regulación internacional. Creación normativa, principios y directrices.
Módulo II El nuevo marco jurídico para el transporte internacional terrestre .	Objetivo	Conocer el ámbito institucional, así como el marco normativo que abarcaron los mas diversos aspectos del transporte terrestre.
	Temas	El proceso de integración de la ALADI. El ATIT como herramienta valiosa de integración física. Contenido y naturaleza jurídica del ATIT. Objetivo e importancia del ATIT para la consolidación del espacio económico. Alcances y condiciones de la operatividad de transporte y tránsito internacional (procedimientos, requisitos y potestades de control y fiscalización).
Módulo III Regímenes normativos especiales que inciden en el transporte terrestre internacional:	Objetivo	Conocer los principales regímenes normativos especiales abarcados por el ATIT que facilitan la articulación por vía terrestre a las economías nacionales, en su objetivo supremo que es satisfacer la demanda futura.
	Temas	Tránsito aduanero internacional. Asuntos migratorios. Aspectos de seguro. Infracciones y sanciones.
Módulo IV El ATIT situación actual y perspectiva a futuro.	Objetivo	Conocer las acciones y propuestas que han venido adelantando los Países Signatarios del ATIT a fin de lograr la existencia de servicios de transporte internacional por carretera de bajo costo, eficiente y segura, así como también conocer las exigencias y desafíos impuestas por el mercado y por la liberación de las economías.
	Temas	Mejora en los aspectos aduaneros, regulación normativa, sanciones e infracciones, solución de controversias, seguros, entre otros.

ACTA DE LA REUNIÓN ESPECÍFICA DE LA
COMISIÓN DE ASUNTOS ADUANEROS

XX REUNIÓN DE LA COMISIÓN DEL ARTÍCULO 16 DEL ACUERDO SOBRE
EL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – A.T.I.T.

La Comisión de Asuntos Aduaneros del Artículo 16 del ATIT se reunió en la ciudad de Montevideo, el día 28 de junio de 2018, con participación de representantes de las Aduanas de Bolivia, Brasil, Paraguay y Uruguay, a los efectos de continuar la discusión de los Artículos 10 numeral 4 y 11 del Proyecto de revisión del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo, sobre los cuales no se ha alcanzado el consenso.

El numeral 4 del **Artículo 10** hace referencia a la utilización de precintos aduaneros en las operaciones de tránsito aduanero internacional al amparo del A.T.I.T. y establece la posibilidad de que las Aduanas utilicen dispositivos de seguridad que garanticen la integridad y seguridad de las cargas y al mismo tiempo faciliten las operaciones.

El **Artículo 11** referido a la Seguridad en el Tránsito Aduanero Internacional, establece la posibilidad para que las Aduanas implementen mecanismos de control basados en tecnologías que permitan el seguimiento satelital de las unidades de transporte y la trazabilidad de las operaciones de tránsito aduanero internacional entre los países signatarios, contemplando también que tales mecanismos puedan aplicarse de manera bilateral o multilateral.

En oportunidad de la XIX Reunión de la Comisión Administradora del A.T.I.T., los representantes de las autoridades de transporte de Chile y de Paraguay se opusieron a ambas disposiciones argumentando que implican un costo al transporte y solicitaron que se informara sobre la relación costo beneficio de la implementación de dispositivos electrónicos y el seguimiento satelital de las cargas.

Los representantes aduaneros presentes en la Comisión recordaron que las Aduanas han llevado a cabo un proceso de modernización que entre otras cosas implica el mayor aprovechamiento de las tecnologías de la información y comunicación para la mayor eficacia en el ejercicio de la potestad de control aduanero que permita también la agilización de las operaciones y la facilitación del comercio.

En ese sentido los Estados Partes del MERCOSUR han acordado la informatización del Manifiesto Internacional de Cargas / Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el seguimiento de la Operación de tránsito desde el punto de partida al punto de destino, mediante procesos de intercambio electrónico de información entre sus Administraciones aduaneras (Sistema SINTIA).

Con el objetivo de instrumentar mecanismos de control que garanticen la integridad y seguridad de las cargas y que permitan a su vez la agilización de los controles y consecuentemente de las operaciones de tránsito, han acordado propiciar la implementación de iniciativas basadas en la aplicación de

dispositivos de seguridad con utilización de tecnología moderna para el control de las operaciones aduaneras de tránsito internacional.

Esto se encuentra alineado con las disposiciones vigentes hoy en el Anexo Aduanero del A.T.I.T. que dispone que se procurará el aprovechamiento de los avances tecnológicos para facilitar la aplicación de los procedimientos aduaneros y estrechar la cooperación entre las aduanas de los países.

Como contribución para las discusiones, participó de la reunión el Director del Centro de Monitoreo de la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay, que informó sobre la experiencia de la aduana uruguaya en la utilización del precinto electrónico, identificándose los siguientes beneficios:

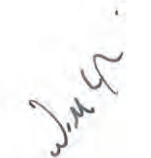
Para la Aduana:

- Mayor transparencia.
- Seguridad y control de las cargas en tiempo real.
- Racionalización de los recursos ya que permitió la eliminación de las “custodias aduaneras” en los tránsitos y reasignar los funcionarios a otras tareas de mayor valor.
- La geo referencia ha permitido instrumentar llegadas y salidas “automáticas” con el consecuente ahorro en los tiempos de espera y el mejor aprovechamiento de los recursos humanos.
- Posibilidad de que los camiones transiten por la noche con mercaderías de alto riesgo (24x7).
- Trazabilidad de las cargas ya que permite conocer la ubicación del medio de transporte en cada momento.
- Agilización del tránsito ya que se constató que el tiempo efectivo de circulación de mercaderías con precinto bajó en un 40%.
- Permite el monitoreo de los tiempos de la cadena logística en los tránsitos.
- Generación de estadísticas a tiempo real por corredores de mercadería.

Para las empresas:

- Hurto cero.
- Rebaja en el costo del seguro de las mercaderías.
- Ordenamiento de los transportistas (choferes), menor detención del medio de transporte.
- Ahorro en los tiempos de transporte, permite un mejor aprovechamiento de las unidades de transporte.
- Seguridad y control de las cargas en tiempo real.
- Posibilidad de realizar las operaciones de tránsito en mayor horario (24x7).

La Comisión de Asuntos Aduaneros reitera la importancia de contar en el Anexo Aduanero del A.T.I.T. con disposiciones que prevean la utilización de tecnologías aplicadas al control aduanero y permitan consecuentemente la agilización de los procedimientos.



Es por ello que se ha propuesto la utilización de la expresión “dispositivos de control”, teniendo en cuenta el rápido y continuo avance de las tecnologías.

La Comisión coincide en que no es posible pronunciarse sobre el costo que actualmente tienen los precintos electrónicos utilizados por algunas Aduanas ni de otros dispositivos cuya utilización están analizando otras, ya que ello depende del prestador del servicio y de la libre competencia.

Sí se han podido identificar por parte de la Comisión algunos beneficios de la utilización de esas tecnologías, entre los cuales se pueden señalar:

- Mayor seguridad para las unidades de transporte y las mercaderías transportadas.
- Mayor transparencia.
- Posibilidad de mayor horario para la realización de los tránsitos (24x7).
- Racionalización de los recursos humanos por la automatización de los procedimientos.
- Disminución de los tiempos que insume la operación de tránsito.
- Trazabilidad de las cargas ya que permite conocer la ubicación del medio de transporte en cada momento

Se ha previsto la posibilidad de la utilización conjunta de datos y control coordinado de los dispositivos de seguridad, lo que en última instancia dependerá de los acuerdos que alcancen los prestadores del servicio, en el caso del precinto electrónico.

A los efectos de posibilitar la participación de representantes de todos los países miembros, se acordó solicitar al Plenario que se convoque una video conferencia de la Comisión de Asuntos Aduaneros, para el próximo 16 de agosto a la hora 10:00 de Uruguay, con el objetivo de continuar con las discusiones y de ser posible llegar a una posición de consenso sobre estos temas.

BOLIVIA

Iván Meneses

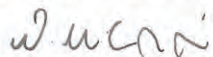
imeneses@aduana.gob.bo

Geovana E. Miranda V.

gmiranda@aduana.gob.bo

BRASIL

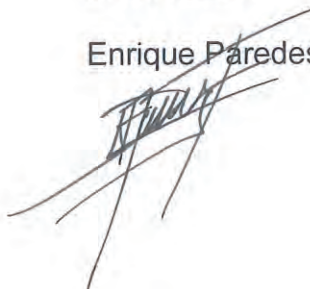
Willian Carlos Pacheco Rio



willian-carlos.rio@receita.fazenda.gov.br

PARAGUAY

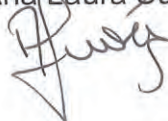
Enrique Paredes



eparedes@aduana.gov.py

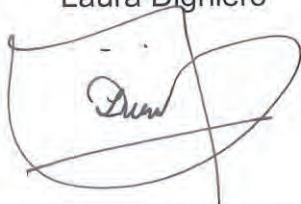
URUGUAY

Ana Laura Suarez



Ana.suarez@aduanas.gub.uy

Laura Dighiero



ldighiero@aduanas.gub.uy

Nicolás De los Santos

nicolas.delossantos@aduanas.gub.uy

ANEXO VI

ACTA DE LA REUNIÓN ESPECÍFICA DEL GRUPO DE EXPERTOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO

Acta de la Reunión Especifica del Grupo de Expertos de Transporte Ferroviario

En cumplimiento de lo solicitado por la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión Artículo 16), el día 27 de junio se realizó dicha reunión del Grupo de Expertos de Transporte Ferroviario convocado con el objetivo de revisar el Documento de Trabajo elaborado para la consideración del punto 4 del Temario Tentativo de la XVIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT. Remarcada la redacción de aquellos artículos que fueron modificados conforme surge del Acta de la XIV Reunión de la Comisión.

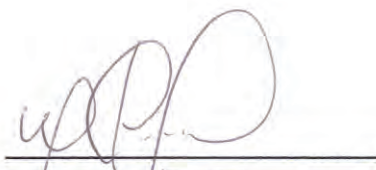
Como resultado de la revisión efectuada se acordó sugerir la modificación de la propuesta de revisión del Capítulo III del ATIT, bajo las siguientes consideraciones:

- Acordaron retirar el resaltado del *Artículo 38° Literal "b"* por cuanto mantiene la redacción original del ATIT.
- Acordaron modificar el *Artículo 53° numeral 4.-*

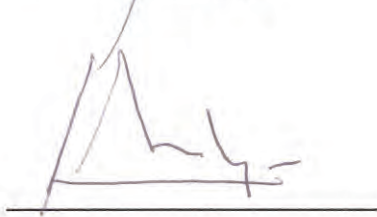
(...)

4. En el caso de falta de pago por parte de uno de los ferrocarriles, todos los ferrocarriles consignados en las respectivas cartas de porte, en la proporción que les corresponda, tendrán derecho a apelar contra aquel que tenga comprobada dicha falta de pago.

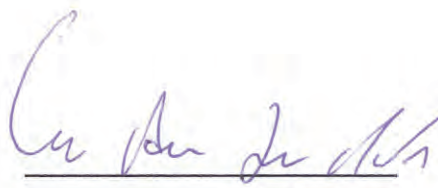
Las delegaciones manifestaron su conformidad con los resultados alcanzados y con el apoyo brindado por la Secretaría General para la realización de esta Reunión.




Por Bolivia



Por Paraguay



Por Brasil



Por Uruguay

Lista de Participantes

BOLIVIA

Andy Christian Rocabado Goitia
Viceministerio de Transporte
Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda
arocabado@opp.gob.bo

BRASIL

Renata Franco Trevisan
Asesora Jurídica
Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
renata_trevisan@hotmail.com

Marcos Antonio Lima Neves
Asesor
Agencia Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
marcos.neves@antt.gov.br

PARAGUAY

Luis Andrés Sosa Larrosa
Jefe de Transporte Internacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
lsosa@mre.gov.py

Esteban Bedoya
Director de Integración Física y Transporte Internacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
ebedoya@mre.gov.py

URUGUAY

Diego Vázquez Bachino
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
diego.vazquez@mtop.gub.uy

ALADI

Joel Cordero Herrera
Departamento de Integración Física y Digital
jcordero@aladi.org

ANEXO VII
DOCUMENTO DE TRABAJO
Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF)

**ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL
TERRESTRE¹**

.....Protocolo Adicional

Los Plenipotenciarios de la República Argentina, del Estado Plurinacional 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 ALADI;

VISTO.- El Acta de la XVIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16),

CONSIDERANDO.- La necesidad de introducir modificaciones al Capítulo III “Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF)” del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre,

CONVIENEN

Artículo 1°.- Sustituir el Capítulo III “Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (TIF)” del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre, por el que figura en anexo y forma parte del presente Protocolo.

Artículo 2°.- El presente Protocolo entrará en vigor 60 días después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes Signatarias la recepción de la notificación de todas las Partes Signatarias, relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor.

Artículo 3°.- La Secretaría General de la ALADI será depositaria del presente Protocolo del cual enviará copias debidamente autenticadas a los Gobiernos de los países signatarios.

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

¹ Documento de Trabajo elaborado para la consideración del punto 4 del Temario Tentativo de la XVIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT. Remarcada la redacción de aquellos artículos que fueron modificados conforme surge del Acta de la XIV Reunión de la Comisión.

ANEXO

CAPITULO III

Transporte internacional de mercancías por ferrocarril (TIF)

Artículo 36°.-

- I. Para los efectos del presente capítulo se entiende por:
 1. Transporte internacional de mercancías por ferrocarril: la actividad en virtud de la cual éstas son trasladadas por el modo ferroviario, de un lugar a otro situados en distintos países; asimismo se consideran incluidas en esa actividad las operaciones de manipulación o almacenamiento de tales mercancías, cuando las mismas formen parte del citado traslado.
 2. Mercancía, mercadería o carga: toda cosa mueble susceptible de ser transportada, a excepción de los equipajes de los pasajeros.
 3. Porteador: cualquier persona natural o jurídica que se obligue por sí o por medio de otro que actúe en su nombre a efectuar el transporte terrestre internacional de mercancías, de acuerdo a las disposiciones establecidas en el presente capítulo.
 4. **Ferrocarril: las empresas ferroviarias que participan del transporte ferroviario internacional.**
 5. **Estación: las instalaciones operativas ferroviarias, incluyendo sus desvíos particulares, los puertos de los servicios de navegación y todos los demás establecimientos o infraestructuras necesarias para su operatividad, abiertos o no al público.**
 6. **Almacenamiento: la custodia y/o acopio de las mercancías en un almacén, depósito o área a cielo abierto, cuando aquélla sea realizada por el ferrocarril, ya sea por sus agentes o por otros pero bajo la responsabilidad de aquél.**
 7. Manipulación: la realización de cualquier operación de cargue, descarga o transbordo de mercancías, así como las operaciones eventuales efectuadas para formar o hacer los lotes, siempre que las mismas sean realizadas por el ferrocarril, ya sea por sus agentes o por otros pero bajo la responsabilidad de aquél.
 8. Conocimiento - carta de porte: el documento de transporte, cuya emisión y firma por parte del remitente y del ferrocarril acredita que éste ha tomado a su cargo las mercancías recibidas de aquél, para su traslado y entrega, según el contenido del presente capítulo.
 9. Remitente, cargador, expedidor o consignante: la persona, natural o, jurídica, que por cuenta propia o ajena, formaliza el contrato de transporte internacional de mercancías por ferrocarril entregándolas para tal efecto a la empresa ferroviaria.

10. Destinatario: la persona, natural o jurídica, a quien se le envían las mercancías y como tal es designada en el conocimiento - carta de porte o indicada en una orden ulterior a la emisión de la misma.
11. Consignatario: la persona, natural o jurídica, facultada para recibir las mercancías y como tal es designada en el conocimiento - carta de porte o indicada en una orden ulterior a la emisión de la misma.
12. Cargue: la acción y efecto de cargar una mercancía.
13. Descarga: la acción y efecto de descargar una mercancía.
14. Remesa, despacho o consignación: la mercancía o mercancías amparadas por un conocimiento - carta de porte.
15. Estación de origen, expedidora o de procedencia: la estación de ferrocarril donde se entrega la mercancía al transporte.
16. Estación de destino o destinataria: la estación del ferrocarril donde el remitente indica que sea entregada la mercancía al consignatario.

17. Tarifa de transporte: el conjunto de condiciones, previamente establecidas, que corresponda percibir por los servicios prestados por el ferrocarril, sobre cuya base se formaliza el contrato de transporte.

18. Se elimina artículo 18 actual, se corre la numeración del articulado.

18 Gastos de transporte: toda erogación que el ferrocarril deba efectuar para asegurar el cumplimiento del contrato de transporte, ya sea por servicios prestados por sí mismo, siempre que no estén previstos en tarifas vigentes, o por los que deba contratar con terceros y en cumplimiento de los mismos fines.

19. Percepción: la retribución por fletes, precios o gastos de transporte, cuyo importe en dinero sea exigible contra la entrega de un recibo por idéntico importe y en el que se determinen las imputaciones globales que le dan origen.

- II. Toda referencia a una persona, natural o jurídica se entenderá hecha, además, a sus dependientes o agentes.
- III. Toda definición incluida en este artículo no afectará a las terminologías aplicadas por otros organismos, ya que ellas se refieren a términos o expresiones aplicables solamente al transporte internacional por ferrocarril.

Artículo 37°.-

1. Este capítulo es aplicable a las remesas de cargas entregadas para transporte ferroviario con una carta de porte internacional directa, "Conocimiento - Carta de Porte Internacional - TIF", emitida para trayectos que incluyan los territorios de, por lo menos, dos países.
2. Las condiciones de transporte de mercancías serán realizadas de común acuerdo y en forma directa entre las empresas ferroviarias.

Se considerará transporte internacional de mercancías a aquel que involucre a dos o más países, existiendo la posibilidad de que dicho transporte se efectúe también por otros medios. El movimiento y manipulación de las cargas por el modo no ferroviario será de responsabilidad de la empresa que lleve a cabo dichas operaciones.

3. Este capítulo es aplicable únicamente a los transportes de mercancías efectuados según la modalidad de vagón completo.
 4. Las remesas menores podrán aceptarse siempre que se ciñan a las condiciones y tarifas del transporte por vagón completo; es decir, se evaluarán por el tonelaje mínimo que tenga establecida la mercancía, según las tarifas de vagón completo, en cada una de las empresas contratantes del transporte.
 5. Será excepción al ámbito de aplicación de este capítulo el transporte de cargas cuyas estaciones de origen y destino estén situadas en territorio de un mismo país, pero que deban transitar por otro. En dicho caso, el transporte de cargas será considerado como en tránsito y no internacional siempre que haya acuerdo entre los países involucrados.
6. Se elimina numeral 6 de la redacción actual.

Artículo 38°.-

1. Mercancías excluidas:

- a) Las mercancías cuyo transporte esté prohibido, aunque sólo sea en uno de los territorios del recorrido.
- b) Las mercancías que por sus dimensiones, peso o acondicionamiento no se presten al transporte solicitado, por razón de las instalaciones o del material, aunque sólo sea en uno de los territorios del recorrido.
- c) Las mercancías cuya manipulación (cargue, descarga o transbordo) exijan el empleo de medios especiales, a no ser que las estaciones implicadas o los usuarios dispongan de los mismos.

2. Mercancías admitidas en determinadas condiciones:

- a) Las mercancías que tengan la consideración de peligrosas al menos para uno de los países del recorrido, cuando exista acuerdo entre los países involucrados.
- b) Los transportes funerarios, los vehículos particulares de ferrocarril que circulan sobre sus propias ruedas y los animales vivos, cuando por medio de acuerdos entre países o bien entre empresas ferroviarias se convengan las condiciones necesarias.

3. Se elimina numeral 3 de la redacción actual.

Artículo 39°.-

1. El precio del transporte y los gastos accesorios se calcularán conforme a las tarifas que tengan validez a la fecha de la formalización del transporte, incluso cuando el precio del transporte sea calculado por separado para diferentes secciones del recorrido.
2. Las tarifas deberán contener las condiciones aplicables al transporte y, cuando corresponda, las condiciones de conversión de las monedas.
3. Los ferrocarriles podrán establecer tarifas especiales. Las mismas deberán ser informadas en el "Conocimiento – Carta de Porte".

Artículo 40°.-

1. La unidad monetaria prevista para este capítulo es el dólar de los Estados Unidos de América (US\$).
2. Los usuarios deberán pagar los fletes en dólares o su equivalente en la moneda del país donde se hace el pago, salvo que, bajo su responsabilidad, la empresa ferroviaria en la cual se efectúa el pago acepte otra moneda.
3. Las empresas ferroviarias deberán informar las cotizaciones con arreglo a las cuales:
 - a) Efectúen el cambio de su moneda nacional a dólares (cotización de la conversión).
 - b) Acepten el pago en monedas extranjeras (cotización).

Dicha acción deberá ser informada en el "Conocimiento - Carta Porte".

4. Como norma general, los fletes podrán ser abonados parcial o totalmente en origen, tránsito y destino para permitir cualquier combinación de pago, con excepción de las mercancías perecederas y de aquellas cuyo valor no cubran el monto de los respectivos fletes, las que en todos los casos deberán ser despachadas con fletes pagados en origen. No obstante, en forma extraordinaria, las empresas ferroviarias podrán requerir que los fletes y demás gastos que devenguen los transportes mientras estén en circulación por sus redes les sean pagados en forma directa, determinando el período de vigencia de dicha circunstancia.
5. Las empresas ferroviarias, de común acuerdo con la Cámara de Compensación de Fletes, determinarán mediante una disposición complementaria, el sistema para informar sobre las variaciones que se produzcan en el valor de las monedas de cada país con respecto al dólar.

Artículo 41°.-

1. Dos o más países signatarios a través de sus Organismos Nacionales Competentes podrán establecer disposiciones especiales y complementarias para la ejecución de lo dispuesto en el presente capítulo.
2. Las disposiciones referidas entrarán en vigor en la forma establecida por las leyes y reglamentos de cada país.

3. A falta de estipulaciones en este capítulo, disposiciones especiales y complementarias o tarifas internacionales, se aplicará el Derecho Nacional, entendiendo por tal el Derecho del país en que el titular hace valer sus derechos, incluidas las normas relativas a los conflictos de leyes.

Artículo 42°.-

1. Para toda remesa internacional sujeta al presente capítulo, el remitente deberá presentar un conocimiento - carta de porte debidamente rellena, que contenga todos los datos que en la misma se requieran, los que responderán a las disposiciones siguientes.
2. Se utilizará obligatoriamente un formulario que aprueben los Organismos Nacionales Competentes, el que se adoptará como documento único para el tráfico internacional por ferrocarril con la designación de: Conocimiento - Carta de Porte Internacional - TIF. Los datos requeridos en el formulario deberán ser proporcionados por el remitente o por el porteador, según corresponda.
3. Las menciones consignadas en el conocimiento - carta de porte deberán estar escritas o impresas en caracteres legibles e indelebles y no se admitirán las que contengan enmiendas o raspaduras, si no han sido debidamente salvadas bajo nueva firma del remitente. Cuando los errores afecten a cantidades, deberán salvarse escribiendo con números y letras, las cantidades correctas.
4. Si el espacio reservado en el conocimiento - carta de porte para las indicaciones del remitente resultara insuficiente, deberán utilizarse hojas complementarias, que se convertirán en parte integrante del conocimiento - carta de porte. Dichas hojas complementarias deberán tener el mismo formato del Conocimiento - carta de porte se emitirán en igual número y serán firmadas por el remitente. El conocimiento - carta de porte deberá mencionar la existencia de las hojas complementarias.

Artículo 43°.-

1. A los efectos del presente capítulo el conocimiento - carta de porte se expedirá en tres ejemplares originales, firmados por el remitente y el porteador. El primer ejemplar tendrá carácter negociable y será entregado al remitente. De los dos restantes, que no serán negociables, el segundo acompañará a las mercancías y el tercero será retenido por el porteador. Lo anterior no impedirá que se expidan otros ejemplares para cumplir con las disposiciones legales del país de origen.
2. Cuando las mercancías a transportar deban ser cargadas en vehículos diferentes, o cuando se trate de diversas clases de mercancías o de lotes distintos, el remitente o el porteador tienen derecho a exigir la expedición de tantas cartas de porte como vehículos, clases o lotes de mercancías hayan de ser utilizados.
3. Cuando el usuario lo requiera, el ferrocarril podrá convalidar ejemplares duplicados no negociables del conocimiento - carta de porte. Asimismo, las empresas ferroviarias podrán reproducir las copias que deseen para cumplir con sus necesidades internas, las cuales podrán acompañar a la expedición o remesa solamente por el recorrido perteneciente al ferrocarril que las haya emitido.

Artículo 44°.-

1. El remitente podrá solicitar en el Conocimiento - Carta de Porte el recorrido a seguir, indicando los puntos fronterizos o estaciones fronterizas y, en caso de ser necesario, las estaciones de tránsito entre ferrocarriles. También podrá designar aquellas estaciones en las que deban efectuarse las formalidades exigidas por las aduanas o por las demás autoridades administrativas, así como aquellas en que deban prestarse cuidados especiales a la expedición.
2. Fuera de los casos previstos en el artículo 55 del presente capítulo, el ferrocarril no podrá efectuar el transporte por un recorrido distinto del indicado por el remitente. Asimismo, deberá cumplir con las siguientes condiciones:
 - a) Las formalidades exigidas por las aduanas o por las demás autoridades administrativas, así como los cuidados especiales que deban prestarse a la expedición, tengan siempre lugar en las estaciones designadas por el remitente.
 - b) Los gastos y plazos de entregas no sean superiores a los gastos y plazos calculados según el recorrido prescrito por el remitente.
3. A reserva de lo dispuesto en el párrafo 2, los gastos y plazos de entrega se calcularán según el recorrido prescrito por el remitente o, en su defecto, según el recorrido que el ferrocarril escoja.
4. El remitente podrá solicitar en el conocimiento - carta de porte las tarifas a aplicar. El ferrocarril estará obligado a la aplicación de dichas tarifas, si se cumplen las condiciones impuestas para su aplicación.

Artículo 45°.- Los gastos (precio de transporte, gastos accesorios y otros que se originen a partir de la aceptación al transporte hasta la entrega) se pagarán, bien por el remitente o por el destinatario, de conformidad con las disposiciones complementarias que se acuerden. No obstante lo anterior, el ferrocarril de origen podrá exigir del remitente el anticipo de los gastos cuando se trate de mercancías que, según su apreciación, sean susceptibles de deterioro rápido o que, a causa de su exiguo valor o de su naturaleza, no le garanticen suficientemente su pago.

Artículo 46°.-

1. Cuando una mercancía presente señales manifiestas de avería o embalaje inadecuado, el ferrocarril deberá exigir que estas circunstancias consten en el conocimiento - carta de porte.
2. Las operaciones de la entrega al transporte de la mercancía se regirán por las prescripciones en vigor en la estación de partida.
3. La operación de cargue del vagón incumbirá al remitente, salvo que exista algún acuerdo especial estipulado entre el remitente y el ferrocarril, lo que se mencionará en el conocimiento - carta de porte. Dicha operación se efectuará de acuerdo a las disposiciones vigentes en la estación de partida.
4. El ferrocarril deberá indicar al remitente el límite de carga que debe observar respecto de cada vagón, teniendo presente el menor peso por eje autorizado para todo el recorrido.

5. Serán de cargo del remitente los gastos y todas las consecuencias de una operación de cargue defectuosa y especialmente deberá reparar el perjuicio que el ferrocarril haya experimentado por dicha causa. La prueba del defecto señalado corresponderá al ferrocarril.
6. Las mercancías se transportarán preferentemente en vagones cerrados, en vagones descubiertos entoldados o en vagones especialmente acondicionados. En caso de utilización de vagones descubiertos, sin toldo ni acondicionamiento especial, regirán para todo el recorrido las disposiciones en vigor en la estación de partida, a menos que existan tarifas internacionales que contengan otras disposiciones al respecto.
7. La aplicación de precintos en los vagones estará regulada por las prescripciones vigentes en la estación de partida. Será obligación del remitente completar en el Conocimiento - Carta de Porte el número y la designación de los precintos que ponga en los vagones.

Artículo 47°.- Cuando se verifique un exceso de peso sobre la carga máxima autorizada del vagón, se aplicarán las normas que rijan en el país donde se constate dicho exceso.

Artículo 48°.-

1. Se entiende por plazo de entrega el tiempo fijado en el conocimiento - carta de porte, en cuyo transcurso el ferrocarril debe transportar la mercancía desde la estación de partida hasta la estación de destino y proceder, además, a ciertas operaciones previstas en la misma.

El plazo de entrega se compone:

- a) Del plazo de expedición que se fija de manera uniforme para cada transporte, independientemente de la longitud del recorrido y del número de redes participantes.
 - b) Del plazo de transporte, que difiere según la longitud del recorrido.
 - c) De los plazos suplementarios, fijos o eventuales.
2. Los plazos de entrega se computarán a partir de la 0 hora del día siguiente a la aceptación del transporte y se determinarán en los acuerdos que formalicen los ferrocarriles que participen en los transportes.
 3. El plazo de expedición sólo se contará una vez. El plazo de transporte se calculará por la distancia total recorrida entre la estación de partida y la de destino, con arreglo a lo establecido en el artículo 44, 2 b) del presente capítulo.
 4. Los plazos suplementarios serán establecidos por los ferrocarriles en los siguientes casos:
 - a) Operaciones de intercambio de vagones o transbordo de mercancías entre estaciones fronterizas y entre estaciones de distintas empresas ferroviarias de un mismo país.
 - b) Utilización de líneas que por su naturaleza determinen un desarrollo anormal del tráfico o dificultades anormales para la explotación.

- c) Utilización de vías navegables interiores o carreteras.
 - d) Existencia de tarifas interiores especiales.
5. Los plazos de expedición, transporte, suplementarios y de entrega previstos precedentemente, deberán figurar en las tarifas vigentes en cada país.
 6. Las disposiciones complementarias establecerán los casos de prórroga, suspensión y finalización del plazo de entrega.
 7. Se considerará cumplido el plazo de entrega si, antes de que expire, la mercancía es puesta a disposición del destinatario, según las prescripciones contenidas en las tarifas internacionales aplicables, o en su defecto, en las vigentes en la estación de destino.

Artículo 49°.-

1. Después de la llegada de la mercancía a la estación de destino el consignatario, a la presentación del original o copia convalidada del conocimiento carta de porte y previo pago de los créditos devengados a favor del ferrocarril, podrá exigirle la entrega de la mercancía, firmando de conformidad el respectivo ejemplar del conocimiento - carta de porte.
2. Si se comprobara la pérdida o avería de la mercancía, el consignatario podrá hacer valer los derechos que resulten a su favor, según surja del conocimiento - carta de porte. Asimismo podrá rehusar la aceptación de la mercancía, incluso después del pago de los gastos y hasta tanto no se proceda a las verificaciones que haya solicitado para comprobar el daño alegado.
3. La descarga de la mercancía responderá a las condiciones vigentes en la estación de destino.
4. Las disposiciones complementarias regularán los derechos u obligaciones del ferrocarril a efectuar, en un lugar que no sea la estación de destino, la entrega de la mercancía, las asimilaciones a este acto y las prescripciones conforme a las cuales debe efectuarse dicha entrega.

Artículo 50°.-

1. En caso de percepción indebida de gastos o de error en el cálculo o aplicación de una tarifa, se restituirá el exceso por el ferrocarril o se pagará a éste la insuficiencia, siempre que la diferencia exceda de diez dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (10 US\$) por conocimiento - carta de porte. La restitución se efectuará de oficio.
2. El pago de las insuficiencias de flete al ferrocarril incumbirá al remitente o destinatario, según las condiciones del transporte o la modificación de éstas, hechas por el remitente o destinatario.

Artículo 51°.-

1. El ferrocarril que haya aceptado la mercancía al transporte, será responsable de la ejecución de su traslado desde el momento en que aquella queda bajo su custodia, hasta el momento de la entrega.

2. Cada ferrocarril subsiguiente, por el mero hecho de encargarse de la mercancía con el conocimiento - carta de porte primitivo, participará del transporte de acuerdo con las estipulaciones de este documento, y asumirá las obligaciones que de él se deriven. El ferrocarril de destino tendrá, asimismo, responsabilidad en el transporte aun cuando no hubiera recibido ni la mercancía ni el conocimiento - carta de porte.

Artículo 52°.-

1. Los países, signatarios acuerdan crear una Cámara de Compensación de Fletes, que se ocupará de la compensación de las cuentas entre las empresas ferroviarias participantes del transporte internacional.
2. Además de las funciones que surjan de las compensaciones de cuentas la Cámara de Compensación de Fletes realizará todas aquellas que expresamente se indican en diversas disposiciones del presente capítulo y en particular:
 - a) Elaborará, de común acuerdo con los países signatarios las instrucciones especiales para las estaciones abiertas al tráfico internacional.
 - b) Recibirá las comunicaciones enviadas por los países signatarios y las empresas ferroviarias, y las transmitirá, cuando corresponda, a los demás países signatarios y empresas ferroviarias.
 - c) **Mantendrá al día y a disposición de los interesados las listas de estaciones a que se refiere el artículo 37, párrafo 1, del presente capítulo.²**
3. Un Reglamento, establecido de común acuerdo entre los países signatarios, determinará las facultades y atribuciones de la Cámara de Compensación de Fletes y la forma de sufragar los gastos que demande su funcionamiento.
4. Los países signatarios convienen en designar a la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), como organismo encargado de realizar los cometidos y obligaciones de dicha Cámara.

Artículo 53°.-

1. Todo ferrocarril que haya cobrado, bien a la partida o bien a la llegada, los gastos y otros créditos resultantes de la ejecución del transporte, deberá pagar a los ferrocarriles interesados la parte que les corresponda.
2. A reserva de sus derechos contra el remitente, el ferrocarril de partida será responsable del precio del transporte y de los demás gastos que no haya cobrado cuando el remitente los hubiera tomado totalmente a su cargo.
3. Si el ferrocarril de destino entrega la mercancía sin haber recaudado los gastos y otros créditos resultantes de la ejecución del transporte, será responsable ante los ferrocarriles que participaron en el transporte y los demás interesados.

² Debería eliminarse dado que en la nueva redacción del artículo 37 párrafo 1 se suprimieron las listas estaciones.

4. En el caso de falta de pago por parte de uno de los ferrocarriles, todos los ferrocarriles consignados en las respectivas cartas de porte tendrán derecho a apelar contra aquel que tenga comprobada dicha falta de pago.

Artículo 54°.-

1. El ferrocarril que haya pagado una indemnización por pérdida total o parcial o por avería, en virtud de las disposiciones de este capítulo, tendrá derecho a recurrir contra los ferrocarriles que hayan participado en el transporte, de acuerdo con las disposiciones siguientes:
 - a) Será único responsable del ferrocarril causante del daño.
 - b) Si son varios los ferrocarriles causantes del daño, cada uno de ellos responderá del daño causado por él. Si la distinción es imposible, se repartirá entre ellos la carga de la indemnización de acuerdo con las disposiciones de la letra c).
 - c) Si no puede probarse que el daño ha sido causado por uno o varios ferrocarriles, se repartirá la carga de la indemnización entre todos los ferrocarriles que intervinieron en el transporte, exceptuando aquellos que puedan probar que el daño no se produjo en sus líneas; el reparto se hará proporcionalmente a las distancias kilométricas de aplicación de las tarifas.
2. En caso de indemnización pagada por demora, el cargo será soportado por el ferrocarril que la causó. Si dicha demora ha sido causada por varios ferrocarriles, la indemnización será repartida entre estos ferrocarriles proporcionalmente a la duración del retraso en sus redes respectivas. A estos efectos, la división de los plazos de entrega y plazos suplementarios, se efectuará mediante acuerdos entre los ferrocarriles.
3. Los plazos suplementarios a los que tenga derecho un ferrocarril se atribuirán a éste.
4. El tiempo transcurrido entre la entrega de la mercancía al ferrocarril y el principio del plazo de expedición, se atribuirá exclusivamente al ferrocarril de origen.
5. La división expuesta anteriormente sólo se tomará en consideración en caso de que no se haya observado el plazo de entrega total.

Artículo 55°.- El procedimiento, la competencia y los acuerdos concernientes a los recursos previstos en el artículo 54 del presente capítulo, serán regulados por disposiciones complementarias.

Artículo 56°.-

1. El ferrocarril estará obligado, cuando se den las condiciones previstas en este capítulo, a efectuar cualquier transporte de mercancía, siempre que:
 - a) El remitente se ajuste a las prescripciones del presente capítulo y a las disposiciones complementarias al mismo.
 - b) El transporte sea posible con el personal y los medios normales que permitan satisfacer las necesidades regulares del tráfico.

- c) El transporte no se halle obstaculizado por circunstancias que el ferrocarril no pueda evitar y cuyo remedio no dependa de éste.
2. Cuando la autoridad competente decida que el servicio sea suprimido o suspendido total o parcialmente, o que ciertas remesas sean excluidas o admitidas bajo condición, tales restricciones deberán ser puestas sin demora en conocimiento de los usuarios por los ferrocarriles.
 3. Toda infracción de este artículo cometida por el ferrocarril podrá dar lugar a una acción de reparación del daño causado.

Artículo 57°.- La aplicación del presente capítulo no modificará las disposiciones vigentes de los convenios binacionales que existan entre las empresas ferroviarias.

ANEXO VIII

ACTA DE LA REUNIÓN ESPECÍFICA DEL GRUPO DE EXPERTOS DE SEGUROS

ACTA DE LA REUNIÓN ESPECÍFICA DEL GRUPO DE EXPERTOS

EN SEGUROS

En cumplimiento con lo solicitado por la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16) en los días 27 y 28 de junio de 2018, se celebró la presente Reunión Específica del Grupo de Expertos de Seguros con la presencia de técnicos especializados en el área de seguros y representantes de las delegaciones de Brasil, Bolivia, Paraguay y Uruguay.

La reunión también contó con la presencia de la Sra. Martha De La Rosa Alonso, delegada de México, en calidad de observadora.

Se agrega como **Anexo I** la Lista de Participantes.

5.2. PROPUESTA DE BRASIL PARA MODIFICACIÓN DEL ART. 6, ANEXO III “ASPECTOS DE SEGUROS” DEL ATIT

A continuación se transcribe la modificación propuesta por la delegación de Brasil:

Versión vigente del Art. 6:

“Serán válidos los seguros por responsabilidad civil contractual, referente a pasajeros y extracontractual cubiertos por empresas aseguradoras del país de origen de la empresa, siempre que tuvieren acuerdos con empresas aseguradoras en el país o países donde transiten los asegurados, para la liquidación y pago de los siniestros, de conformidad con las leyes de esos países”.

Propuesta de Brasil:

“Serán válidos los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, referentes a pasajeros y cargas, cubiertos por:

- a) Aseguradoras del país de origen de la empresa, siempre que tuvieren acuerdos con aseguradoras en el país o países donde transiten los asegurados, para liquidación y pago de siniestros de conformidad con las leyes de estos países o
- b) Aseguradoras del país donde transiten los asegurados, siempre que, en ese sentido, exista acuerdo bilateral o multilateral entre el país de tránsito de los asegurados y el país de origen de las empresas”.

Luego de la presentación de los integrantes de las distintas delegaciones que integran este grupo para tratar este punto, la delegación de Paraguay solicitó a la delegación de Brasil que argumente por escrito las razones que motivaron la propuesta de modificación del artículo 6, Anexo III “Aspectos de Seguros” del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre.

Asimismo, se informó que se hicieron las consultas correspondientes a la Superintendencia de Seguros del Paraguay, que aclaró que el cambio planteado

tendrá implicancias en varios aspectos que son de competencia de otras instituciones, como el Ministerio de Industria y Comercio, el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de Hacienda. En ese sentido se realizarán las consultas interinstitucionales.


La delegación de Uruguay informó que en relación a la modificación del presente artículo previamente se debe recabar la posición de la Superintendencia de Servicios Financieros del Banco Central del Uruguay quienes tienen la competencia en la materia y que el tema está actualmente en estudio.

La delegación de Brasil mantiene la propuesta de modificación del Artículo 6, Anexo III Aspectos de Seguros del ATIT la cual se justifica en primer lugar por la necesidad de actualización del texto para clarificar el sentido del mismo, y en segundo lugar para adecuarse a las necesidades del mercado, para lo cual se compromete a encaminar por escrito a la Secretaría de ALADI un detalle ampliado de los argumentos.

La delegación de Bolivia manifestó que lastimosamente no pudieron estar presentes los expertos en materia de seguros de Bolivia por lo que debe efectuar las consultas respectivas a las autoridades competentes en el tema para pronunciarse sobre la propuesta de Brasil.


República Federativa de Brasil


República del Paraguay


República Oriental del Uruguay


Estado Plurinacional de Bolivia

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

BOLIVIA

Sra. Mónica Vera Navarro
Segundo Secretario
Representación Permanente ante ALADI y MERCOSUR
mvera33@gmail.com

BRASIL

Jose Carlos De Almeida
Consultor Técnico
Federacao Nacional de Seguros Gerais
jcalmeida@brturbo.com.br
almeidajc1953@gmail.com

Rosana Dias Da Silva
Analista Técnica
Superintendencia de Seguros Privados / SUSEP
rosana.silva@susep.gov.br

Luiz Carlos Moscardini
Director
Magna Seguros
lcm@magnacorretoresseguros.com.br

PARAGUAY

Hernán Federico Olmedo Torres
Gerente General
Grupo Coasegurador RC
gerencia_general@gruporc.com.py

Miguel Angel Luque Portela
Asesor Área MERCOSUR
Asociación Paraguaya de Cias. De Seguros
luqueportela@gmail.com

José Daniel Silvero Ramos
Jefe de División Estudios Técnicos
Superintendencia de Seguros del Banco Central del Paraguay
econdasil@gmail.com
jsilvero@bcg.gov.py

URUGUAY

Lic. Fernanda Ouviña
Asesora
Dirección Nacional de Transporte
maria.ouvina@mtop.gub.uy

Matías Mariño
Banco de Seguros del Estado
matmarinio@bse.com.uy

Daniel Bourdiel
Banco de Seguros del Estado
dbourdiel@bse.com.uy

OBSERVADORES

MÉXICO

Martha De La Rosa Alonso
Subdirectora de Servicios Internacionales de Autotransporte
SCT
martha.delarosa@sct.gob.mx

**ACTA Y PROYECTO DE PROTOCOLO
ADICIONAL
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS**

**II REUNIÓN ESPECÍFICA DEL GRUPO DE EXPERTOS PARA ANALIZAR EL
RÉGIMEN DE SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS EN EL MARCO DE LA XX
REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ACUERDO SOBRE
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT)
Montevideo, Sede de la ALADI - 28 y 29 de junio de 2018**

ACTA

En cumplimiento a lo solicitado por la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión Artículo 16), los días 28 y 29 de junio de 2018, se realizó la segunda reunión de expertos convocada para el tratamiento de la propuesta de Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT, que crea el "Régimen de Solución de Controversias", la cual fue oportunamente presentada por la República Argentina. Dicha Reunión fue coordinada por la Secretaría General de la ALADI, en su calidad de "Secretaría Técnica de la Comisión del Art. 16 del ATIT".

La reunión se desarrolló en el lugar y fechas arriba indicados y contó con la presencia de las Delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. Asimismo, contó con la presencia de México en su calidad de observador y con representantes de la Secretaría General de la ALADI. La relación de los participantes se agrega como **Anexo I**.

1. Apertura de la Reunión

El acto de apertura de la reunión estuvo a cargo de la Dra. Luciana Operti, Asesora Jurídica de la ALADI, quien dio la bienvenida a los participantes, agradeció la disposición para la concreción de la segunda instancia convocada para el tratamiento de la propuesta sobre el Régimen de Solución de Controversias presentado por la República Argentina (en la XVIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT) y analizada en el marco del desarrollo de la XIX Reunión de la Comisión, de octubre de 2017. En tal sentido, indicó que el objetivo de esta reunión es contar con una segunda visión técnica en relación a la propuesta realizada y que los resultados de esta reunión serían presentados en la Plenaria de la Comisión de Seguimiento del ATIT, el día viernes 29 de junio.

2. Inicio de los Trabajos

En el marco de esta II reunión de negociación estuvieron en contacto, vía el método "WebEx", representantes del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto de la República Argentina. La Delegación Argentina procedió a evacuar las consultas y realizar las aclaraciones que le fueron oportunamente presentadas, por escrito, en el marco de la I Reunión Específica del Grupo de Expertos de octubre de 2017, respecto del Régimen de Solución de Controversias. Asimismo, se evacuaron nuevas consultas y observaciones que surgieron en el transcurso de la II reunión.

Previa presentación de los Delegados y luego de haber deliberado acerca de la metodología a ser adoptada para el desarrollo de la reunión, los Países Signatarios del ATIT definieron continuar trabajando sobre el Anexo que contiene el "Régimen de

Solución de Controversias” (**Anexo II**), con miras a avanzar en el análisis del articulado del Régimen.

3. Recomendaciones y aprobación del Acta de la Reunión.

La Delegación del Perú manifestó la conveniencia de otorgarle continuidad a la revisión del Proyecto de Régimen de Solución de Controversias y, en ese sentido, propuso la pertinencia de realizar Video Conferencias, desde la Secretaría General de la ALADI, en calidad de Secretaría Técnica del ATIT, con los expertos de los Países Signatarios del Acuerdo. Teniendo en cuenta que en el marco de esta II Reunión se revisó hasta el Artículo 15, inclusive, la propuesta de la Delegación del Perú fue apoyada por los demás Países Signatarios del ATIT, quienes le solicitaron a la Secretaría General que convoque, a la brevedad posible, una Videoconferencia para avanzar en la revisión de dicho Proyecto.

Se procedió a la lectura y aprobación del Acta en los términos indicados *ut supra*.

Las Delegaciones manifestaron su conformidad con los resultados alcanzados y agradecieron especialmente el apoyo brindado por la Secretaría General para la realización de esta segunda Reunión.

Finalmente, se adjunta a la presente Acta la versión revisada del Proyecto de Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) que crea el “Régimen de Solución de Controversias”, que recoge lo revisado en el marco de esta II Reunión y queda registrado como **Anexo II**.



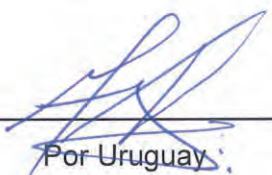
Por Argentina



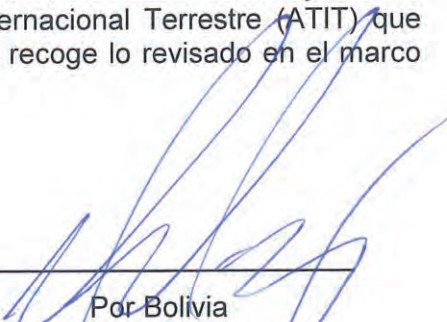
Por Chile




Por Brasil



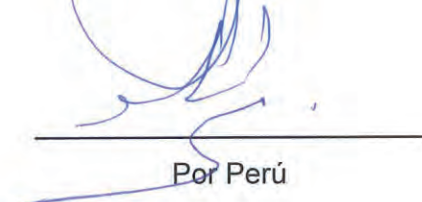
Por Uruguay



Por Bolivia



Por Paraguay



Por Perú

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Alejandro Copertari
Secretario de Embajada
Representación Argentina para MERCOSUR y ALADI
gca@mrecic.gov.ar

Alfredo Esteban Curi
Secretario de Embajada
Dirección de Solución de Controversias Económicas Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
gae@mrecic.gov.ar

Carla Secondini De Luca
Dirección Nacional de Negociaciones Comerciales Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
yca@mrecic.gov.ar

Valentina Raffo
Dirección Nacional de Negociaciones Comerciales Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto
aff@mrecic.gov.ar

BOLIVIA

Ariel Néstor Flores Mamaní
Director General de Defensa 2
Subprocuraduría de Defensa y Representación Legal del Estado
Procuraduría General del Estado
aflores@procuraduria.gob.bo

Juan Álvaro Raznatovic Cruz
Jefe de la Unidad de Derecho Económico Internacional
Viceministerio de Comercio Exterior e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
alvaro.raznatovic@gmail.com

BRASIL

Adriana Fernandes Farias
Segunda Secretaria
Delegación Permanente de Brasil ante ALADI y MERCOSUR
adriana.farias@itamaraty.gov.br

Anderson Frazao
Policía Rodoviaria Federal
anderson.frazao@prf.gov.br

Jairo Luciano Rodríguez
Policía Rodoviaria Federal
jairo.luciano@prf.gov.br

CHILE

Paulina Valderrama Aravena
Abogada - Departamento Jurídico
Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
pvalderrama@direcon.gob.cl

PARAGUAY

Luis Andrés Sosa Larrosa
Jefe de Transporte Internacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
lsosa@mre.gov.py

Esteban Bedoya
Director de Integración Física y Transporte Internacional
Ministerio de Relaciones Exteriores
ebedoya@mre.gov.py

Engelberto Juniors García Zárate
Director General de Juzgado de Faltas
Dirección Nacional de Transporte – DINATRAN
juniors_garcia@hotmail.com

PERÚ

Ricardo Romero Magni
Agregado Civil para Asuntos Económicos
Representación Permanente del Perú ante ALADI y el MERCOSUR
rromero@embaperu.org.uy

URUGUAY

Maximiliano José Da Costa Frioni
Asesor
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
maximiliano.dacosta@mtop.gub.uy

ALADI

Luciana Operti
Asesora Jurídica
loperti@aladi.org

Joel Cordero Herrera
Departamento de Integración Física y Digital
jcordero@aladi.org

OBSERVADORES:

MÉXICO

Claudia Samantha Rodríguez Valero
Asesora Jurídica
Representación Permanente de México ante la ALADI
samantha.rodriguez@economia.gob.mx

Martha De la Rosa
Subdirectora Servicios Internacionales de Autotransporte Federal
Secretaría de Comunicaciones y Transportes
Martha.delarosa@sct.gob.mx

ANEXO II

**PROYECTO DE PROTOCOLO ADICIONAL AL ATIT QUE CREA EL RÉGIMEN DE
SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS – REVISADO LOS DÍAS 28 Y 29 DE JUNIO DE
2018**

TEXTO EN REVISIÓN – II REUNIÓN DE GRUPO DE EXPERTOS - 28 Y 29 DE JUNIO 2018

Protocolo Adicional al Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) que crea el “Régimen de Solución de Controversias”

CAPÍTULO I

PARTES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1.- La República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República del Paraguay, la República del Perú y la República Oriental del Uruguay, serán denominados Partes Signatarias. **ARTÍCULO PENDIENTE DE DEFINICIÓN EN CUANTO AL FORMATO: INCLUSIÓN O NO DE VISTOS, CONSIDERANDOS, ETC..**

Artículo 2.- Las controversias que surjan con relación a la interpretación y/o aplicación o **(incumplimiento)**³ de las disposiciones contenidas en el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, celebrado entre las Partes Signatarias, en adelante denominado “Acuerdo” y de los instrumentos y protocolos vigentes en el marco del mismo, serán sometidas al **Procedimiento–Régimen**⁴ de Solución de Controversias establecido en el presente Protocolo.

DOS OPCIONES AL ARTÍCULO 3:

OPCIÓN 1: ARGENTINA

Artículo 3.- No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, las controversias que surjan en relación con asuntos comprendidos tanto en el ámbito del Artículo 2 del presente Protocolo como en del (Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio (en adelante "Acuerdo OMC")) o de cualquier otro acuerdo del que las Partes signatarias sean parte en materia de servicio de transporte internacional terrestre, podrán ser sometidas, a discreción de la parte reclamante, al mecanismo establecido en el presente Protocolo, (al Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias de la OMC (ESD)) o al procedimiento de solución de diferencias del otro acuerdo de que se trate.

Sin perjuicio de ello, cuando alguna de las Partes Signatarias haya iniciado un procedimiento de solución de diferencias bajo alguno de los acuerdos arriba mencionados, dicha Parte Signataria no podrá iniciar otro procedimiento de solución de diferencias en virtud de las disposiciones de otro acuerdo para el mismo asunto, a menos que el foro elegido inicialmente haya declinado su jurisdicción. A tal fin, se entenderá que dos procedimientos tratan el mismo asunto cuando involucran a las mismas Partes Signatarias, se refieren a la misma medida y tratan sobre una alegación de violación de una misma obligación sustantiva.

A los efectos de este artículo, se considerarán iniciados los procedimientos de solución de controversias conforme al ESD cuando se establezca un grupo especial a

³ Las Partes acordaron eliminar el término “incumplimiento” quedando pendiente de consideración por parte de Brasil.

⁴ Las Partes estuvieron de acuerdo en sustituir el término “Procedimiento” por “Régimen”, quedando pendiente de consulta por parte de Perú.

solicitud de la parte reclamante de conformidad con el Artículo 6 de dicho Entendimiento.

Asimismo, se considerarán iniciados los procedimientos de solución de controversias conforme al presente Régimen, una vez presentada la solicitud de negociaciones directas.

Finalmente, se considerará iniciado un procedimiento bajo el sistema de solución de controversias de cualquier otro acuerdo cuando la parte reclamante solicite la constitución de un tribunal en los términos previstos en las disposiciones pertinentes del respectivo acuerdo aplicable.

OPCIÓN 2: PERÚ⁵⁶:

Artículo 3.- Se considerará iniciado el procedimiento de Solución de Controversias conforme al presente Protocolo, cuando alguna de las Partes Signatarias presente la solicitud de negociaciones directas.

Una vez iniciado el Procedimiento de Solución de Controversias, dicha Parte Signataria no podrá recurrir a otro mecanismo de Solución de Controversias para el mismo objeto.

Asimismo, cuando alguna de las Partes Signatarias haya iniciado un procedimiento de solución de diferencias bajo otro mecanismo, dicha Parte Signataria no podrá iniciar otro procedimiento de solución de diferencias en virtud de las disposiciones de otro acuerdo para el mismo asunto, a menos que el foro elegido inicialmente haya declinado su jurisdicción (PERÚ consultará acerca de la inclusión de dicho párrafo).

De acuerdo al párrafo anterior, se entenderá que dos o más controversias internacionales versan sobre un mismo objeto cuando involucran a las mismas Partes Signatarias, se refieren a las mismas acciones en litigio y traten sobre una alegación de incumplimiento de una misma obligación sustantiva.

Artículo 4.- A los efectos del presente Régimen⁷, podrán ser partes en la controversia, en adelante denominadas “Partes”, una o más Partes Signatarias.

⁵ Propuesta elevada por Perú apoyada por Bolivia, Chile, Paraguay; y en consulta por parte de Brasil y Uruguay. En el caso de Argentina, dicho país mantiene su propuesta original por considerarla más abarcativa. Por ende, la propuesta de Perú (con las modificaciones de las Partes) está en consulta.

⁶ Chile considera importante incluir la previsión de determinar con certeza el inicio de otro procedimiento de solución de controversias, conforme al último párrafo del Art. 3 propuesto por Argentina.

⁷ Perú consultará la pertinencia de mantener el término “Régimen” en lugar de “Protocolo” (que es el término por el cual se inclina Perú).

CAPÍTULO II

NEGOCIACIONES DIRECTAS

Artículo 5.- Las Partes procurarán resolver las controversias **sobre cualquier asunto**⁸ a que hace referencia el Artículo 2, mediante la realización de negociaciones directas que permitan llegar a una solución mutuamente satisfactoria.

Artículo 5.- Las Partes procurarán resolver las controversias a las que hace referencia el Artículo 2, ante todo, mediante negociaciones directas.⁹

Artículo 6.- Para iniciar el procedimiento de solución de controversias, cualquiera de las Partes solicitará por escrito a la otra Parte, con copia **a las demás Partes Signatarias** y¹⁰ a la Secretaría General de la ALADI, la celebración de negociaciones directas. La Parte especificará los motivos en la solicitud, las circunstancias de hecho en que se basa, con la indicación de las medidas en litigio, y los fundamentos jurídicos relacionados con la controversia.¹¹

Artículo 7.- La Parte que reciba la solicitud de celebración de negociaciones directas deberá responderla dentro de los diez (10) días posteriores a la fecha de su recepción, salvo que las Partes acuerden un plazo diferente.

Estas negociaciones no podrán prolongarse por más de treinta (30) días, contados a partir de la fecha de recepción de la solicitud de iniciarlas, salvo que las Partes acuerden extender ese plazo.

Si la Parte que recibe la solicitud no responde en el plazo de (10) días contados desde su recepción o no entabla negociaciones directas en un plazo de (30)/**60** días¹² u otro plazo convenido, la Parte que haya solicitado la celebración de negociaciones directas podrá solicitar el inicio de un Procedimiento Arbitral.

Las negociaciones directas serán confidenciales. Las Partes intercambiarán la información necesaria para facilitar las negociaciones directas y darán a esa información tratamiento reservado, salvo que las Partes acuerden lo contrario.

⁸ Perú consultará si lo mantiene o no.

⁹ Pendiente de consulta por parte de Perú.

¹⁰ Bolivia propone esta eliminación.

¹¹ Todo el Artículo en consulta por parte de Bolivia.

¹² Bolivia propone que el plazo sea de 60 días para las negociaciones (en lugar de 30). Chile consultará. Los demás países coinciden en mantener el plazo de 30 días.

CAPÍTULO III

PROCEDIMIENTO ARBITRAL

Artículo 8.- Cuando la controversia no hubiera podido solucionarse mediante la aplicación del procedimiento previsto en el Capítulo II (Negociaciones Directas), cualquiera de las Partes (en adelante denominada la “Parte reclamante”), podrá solicitar, por escrito el inicio del procedimiento arbitral a la otra Parte¹³, con copia a las demás Partes Signatarias y a la Secretaría General de la ALADI.

En dicha solicitud se indicará si se han celebrado negociaciones directas, se identificarán las circunstancias de hecho, las medidas concretas en litigio y se hará una exposición de los fundamentos jurídicos de la reclamación.¹⁴

Artículo 9.- Las Partes declaran reconocer como obligatoria, *ipso facto* y sin necesidad de acuerdo especial, la jurisdicción del Tribunal Arbitral que en cada caso se constituya para conocer y resolver las controversias a que se refiere el presente Protocolo.¹⁵

Artículo 10.- En el plazo de 90 días contados a partir de la entrada en vigor del presente Protocolo, cada una de las Partes Signatarias se comunicará recíprocamente su lista de árbitros acompañada del curriculum vitae detallado de cada uno de ellos.

La lista estará conformada por hasta¹⁶ diez (10)/4 árbitros¹⁷ (con un mínimo de 4), dos (2) de los cuales no serán nacionales de ninguna de las Partes Signatarias ni tendrán residencia permanente en alguna de ellas y al menos dos (2) deberán ser juristas. Uno de los árbitros no nacionales deberá ser necesariamente un jurista. Los árbitros deberán ser expertos de reconocida competencia en las materias que puedan ser objeto de controversia.

Cumplido el plazo de quince (15) días desde su comunicación, cada una de las listas serán depositadas en la Secretaría General de la ALADI, que las consolidará en una sola lista.

Las ulteriores modificaciones de la lista se sujetarán a lo previsto en este artículo.

La falta de comunicación de la lista de árbitros por una Parte Signataria no impedirá la constitución del Tribunal, sorteándose los árbitros correspondientes a ese país de entre los árbitros no nacionales indicados por las demás Partes Signatarias en sus respectivas listas.¹⁸

Artículo 11.- El Tribunal Arbitral ante el cual se sustanciará el procedimiento, estará compuesto por tres (3) árbitros y se conformará de la siguiente manera:

¹³ Esta frase está pendiente de consulta por parte de Brasil.

¹⁴ Todo el Artículo 8 está en consulta por parte de Perú.

¹⁵ Chile hará las respectivas consultas con relación a este artículo.

¹⁶ Bolivia propone incorporar el término “hasta”, el cual Uruguay apoya. Argentina consultará acerca de la pertinencia de esta incorporación.

¹⁷ Perú propone que el número de árbitros sea reducido a 4.

¹⁸ Todo el Art. 10 se encuentra en consulta por parte de Perú.

- a) Dentro de los quince (15) días posteriores a la comunicación a que se refiere el artículo 8, cada Parte designará un árbitro y su suplente, escogidos de entre la lista mencionada en el artículo 10;
- b) Dentro de los veinte (20) días posteriores a la comunicación a que se refiere el artículo 8, las Partes designarán de común acuerdo un tercer árbitro y su suplente de la referida lista del artículo 10, quien presidirá el Tribunal Arbitral. Esta designación deberá recaer en personas que no sean nacionales o que no tengan residencia permanente en alguna de las Partes, ni que hayan participado, de cualquier forma, en la controversia. El tercer árbitro deberá ser necesariamente un jurista.
- c) Si la designación a que se refieren los literales a) y/o b) no se realizare dentro del plazo previsto, ella será efectuada, en la medida de lo posible, en un plazo no mayor a cinco (5) días, mediante sorteo por la Secretaría General de la ALADI, a pedido de cualquiera de las Partes. La designación a que se refiere el literal b) deberá efectuarse de entre los árbitros juristas, no nacionales de las Partes que integran la lista del artículo 10.¹⁹
- d) De común acuerdo, las Partes podrán designar árbitros que no figuren en la lista a que se refiere el artículo 10.

A los efectos de la designación de los árbitros deberá considerarse la lista de árbitros que se encuentre registrada en la Secretaría General de la ALADI al momento del inicio de la controversia.

A partir del momento en que una Parte Signataria haya comunicado su decisión de recurrir al procedimiento arbitral, las listas previamente registradas, no podrán ser modificadas para ese caso.

Las designaciones previstas en los literales a), b), c) y d) del presente artículo deberán ser comunicadas a la otra Parte y a la Secretaría General de la ALADI, según corresponda.

Los miembros suplentes sustituirán al titular en caso de incapacidad, renuncia, inhibición o recusación, esta última, según los términos establecidos en las Reglas de Procedimiento de los Tribunales Arbitrales a que se refiere el artículo 15²⁰.

El Tribunal Arbitral quedará constituido una vez que se formalice la designación del tercer árbitro.

¹⁹ En consulta por parte de Argentina.

²⁰ Propuesta de redacción efectuada por Perú, apoyada por Argentina, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay. Se encuentra pendiente de consulta por parte de Bolivia.

Artículo 12.- Los árbitros deberán observar la necesaria imparcialidad e independencia funcional ~~de la administración pública central~~²¹ o directa de las Partes Signatarias y no tener intereses de índole alguna en la controversia. Serán designados en función de su objetividad, confiabilidad y buen juicio. El ejercicio de la función de los árbitros se ajustará al Código de Conducta que será oportunamente aprobado en la reglamentación del presente Protocolo/El ejercicio de la función de los árbitros se ajustará al Código de Conducta que será oportunamente establecido por la Comisión del Art. 16 del ATIT de manera conjunta con las Reglas de Procedimiento de los Tribunales Arbitrales a que se refiere el artículo 15.²²

Los integrantes del Tribunal Arbitral actuarán a título personal y no en calidad de representantes de las Partes. Por consiguiente, las Partes se abstendrán de darles instrucciones y de ejercer sobre ellos cualquier clase de influencia con respecto a los asuntos sometidos al Tribunal Arbitral.

Artículo 13.- Cuando intervengan en la misma controversia varias Partes Signatarias, sea como reclamantes o reclamadas, ellas podrán actuar ante el Tribunal Arbitral de manera conjunta o individual. En ambos casos deberán acordar la designación de un solo árbitro común. Si esa designación no se efectuase, será de aplicación lo establecido en el artículo 11.²³

En caso de que intervengan más de dos Partes, los plazos se computarán a partir de la última notificación.

DOS OPCIONES DE REDACCIÓN AL ART. 14:

OCPIÓN 1 - REDACCIÓN ORIGINAL:

Artículo 14.- A solicitud de Parte, el Tribunal Arbitral podrá acumular dos o más procedimientos, siempre que exista identidad de las Partes en cuanto a materia y pretensión.

OPCIÓN 2- REDACCIÓN ALTERNATIVA DE ARGENTINA APOYADA POR CHILE, PARAGUAY, URUGUAY, BRASIL Y EN CONSULTA POR PARTE DE BOLIVIA Y PERÚ:

Artículo 14.- A solicitud de Parte, el Tribunal Arbitral podrá acumular dos o más procedimientos, siempre que exista identidad de al menos una de las Partes y coincidencia en el planteo del objeto de la controversia, así como la conformidad de todas las Partes respecto de las cuales se pretende obtener la orden de acumulación.

²¹ Perú propone eliminar la referencia a la "administración pública". Argentina, Brasi, Chile, Paraguay y Uruguay estarían de acuerdo. Bolivia debe consultar el contenido de todo el artículo.

²² Perú propone redacción alternativa respecto de lo aplicable en relación al ejercicio de la función de los árbitros. En consulta por parte de los demás países.

²³ Este párrafo se encuentra en revisión por parte de Bolivia.

Artículo 15.- La Comisión del Art. 16 del ATIT establecerá en un plazo no mayor a noventa (90) días desde la entrada en vigor del presente Protocolo las reglas de procedimiento de los Tribunales Arbitrales que considere necesarias para la mejor aplicación del presente Régimen, las que garantizarán a las Partes la oportunidad de ser escuchadas y asegurarán que el procedimiento se realice en forma expedita. Para la elaboración de las reglas, la Comisión tendrá en consideración los siguientes principios:

a) El procedimiento garantizará como mínimo el derecho a una audiencia ante el Tribunal Arbitral, así como la oportunidad de presentar alegatos y réplicas o respuestas por escrito.

b) Las negociaciones directas, las audiencias ante el Tribunal, las deliberaciones y conclusiones, así como todos los escritos y comunicaciones relacionados con la controversia tendrán carácter reservado y serán de acceso exclusivo para las Partes del procedimiento en las condiciones establecidas en el Reglamento del presente Protocolo/las Reglas de Procedimiento de los Tribunales Arbitrales a que se refiere el artículo 15.²⁴

Los documentos calificados por las Partes como confidenciales serán de acceso exclusivo para los árbitros, quienes deberán determinar el suministro de un resumen no reservado.

~~Los laudos del Tribunal Arbitral, sus aclaraciones y disposiciones sobre medidas de ejecución tendrán carácter público.²⁵;~~

c) El procedimiento del Tribunal Arbitral deberá prever la flexibilidad suficiente para garantizar la calidad de sus trabajos sin retrasar indebidamente los mismos.

En caso que la Comisión del Art. 16 del ATIT no haya adoptado las reglas de procedimiento referidas en el presente artículo y en general en caso de vacío u omisión de las mismas, el Tribunal Arbitral establecerá sus propias reglas tomando en cuenta los principios antes referidos. Si fuere necesario el Tribunal Arbitral podrá acordar reglas distintas, con el consenso de las Partes.²⁶

EN LA II REUNIÓN SE ANALIZÓ HASTA EL ARTÍCULO 15, INCLUSIVE.

Art. XX.- En caso de constatarse un vacío o una omisión de las reglas de procedimiento, el Tribunal Arbitral establecerá sus propias reglas tomando en cuenta los principios referidos en el artículo anterior. Si fuere necesario, el Tribunal Arbitral podrá acordar reglas distintas, con el consenso de las Partes.²⁷

Artículo 16.- El objeto de la controversia quedará determinado por los escritos de presentación y de respuesta, presentados ante el Tribunal Arbitral, no pudiendo ser ampliados posteriormente.

²⁴ Propuesta de Perú de incluir

²⁵ Argentina consultará acerca de dicha eliminación.

²⁶ Pendiente de consulta por parte de Bolivia esta referencia.

²⁷ Las Partes consideraron importante, establecer en un Art. específico referido a esta temática.

Los planteamientos que las Partes realicen en los escritos mencionados en el párrafo anterior, se basarán exclusivamente en las cuestiones que fueron consideradas en la etapa de Negociaciones Directas.²⁸

Las Partes informarán al Tribunal Arbitral sobre las instancias cumplidas con anterioridad al procedimiento arbitral y presentarán los fundamentos de hecho y de derecho de sus respectivas posiciones.

Una vez constituido el Tribunal Arbitral, que examinará la controversia, las Partes presentarán sus respectivos fundamentos de hecho y de derecho.

Las Partes podrán designar sus representantes y asesores ante el Tribunal Arbitral para la defensa de sus derechos.

Artículo 17.- A solicitud de parte y en la medida en que existan razones fundadas para creer que el mantenimiento de la situación objeto de la controversia ocasionaría daños graves e irreparables, el Tribunal Arbitral por unanimidad podrá disponer la aplicación de medidas provisionales.

Dichas medidas estarán sujetas a lo que al efecto disponga el Reglamento de este Régimen, el cual deberá prever la constitución de garantías o cauciones; que las medidas guarden la debida proporcionalidad con el supuesto daño; y salvaguardar el derecho de las Partes a ser previamente escuchadas.

Las medidas provisionales no prejuzgarán sobre el resultado del Laudo Arbitral.

Las Partes cumplirán inmediatamente, o en el plazo que el Tribunal Arbitral determine, cualquier medida provisional, la que se extenderá hasta tanto se dicte el Laudo a que se refiere el artículo 21, salvo que el Tribunal decidiera levantarlas anticipadamente.²⁹

Artículo 18.- El Tribunal Arbitral podrá requerir información de cualquier entidad gubernamental, persona natural o persona jurídica pública o privada de las Partes Signatarias que considere conveniente. El Tribunal Arbitral asimismo podrá valerse del concurso de expertos o peritos para el mejor sustento del Laudo Arbitral.

A solicitud de ~~las partes~~ cualquiera de las Partes, el Tribunal Arbitral podrá conferir confidencialidad a la información que se le proporcione.

Artículo 19.- El Tribunal Arbitral tomará en consideración los argumentos presentados por las Partes, las pruebas producidas y los informes recibidos, sin perjuicio de otros elementos que considere convenientes.

Artículo 20.- El Tribunal Arbitral decidirá la controversia sobre la base de las disposiciones del Tratado de Montevideo 1980 (TM80); el ATIT y sus Protocolos Adicionales, incluido el presente; y los demás instrumentos vigentes en el marco del mismo, así como los principios del derecho internacional aplicables en la materia.

²⁸ Las Partes consideraron pertinente incluir estos 2 nuevos párrafos referidos a la delimitación del objeto del proceso.

²⁹ Chile expresa una reserva genérica en relación a este Artículo.

Artículo 21.- El Tribunal emitirá su Laudo Arbitral, por escrito, en un plazo de (60) días, contados a partir de la fecha de su constitución.

El plazo antes indicado podrá ser prorrogado por el Tribunal por un máximo de treinta (30) días, lo cual será notificado a las Partes.

El Laudo Arbitral se adoptará por mayoría, será fundamentado y suscrito por los miembros del Tribunal. Este no podrá fundamentar votos en disidencia y deberá mantener la confidencialidad de la votación.

Artículo 22.- El Laudo Arbitral deberá contener necesariamente los siguientes elementos, sin perjuicio de otros que el Tribunal Arbitral considere conveniente incluir:

1. Indicación de las Partes;
2. El nombre y la nacionalidad de cada uno de los miembros del Tribunal Arbitral, y la fecha de la constitución del mismo;
3. Los nombres de los representantes de las Partes;
4. El objeto de la controversia;
5. Un informe del desarrollo del procedimiento arbitral, incluyendo un resumen de los actos practicados y de las alegaciones de cada una de las Partes;
6. La decisión alcanzada con relación a la controversia, consignando los fundamentos de hecho y de derecho;
7. El plazo de cumplimiento, si fuera el caso;
8. La proporción de costos del procedimiento arbitral que corresponderá cubrir a cada parte, según lo establecido en el artículo 30;
9. La fecha y el lugar en que fue emitido; y
10. La firma de todos los miembros del Tribunal Arbitral.

Artículo 23.- Cuando el Laudo del Tribunal Arbitral concluya que la medida es incompatible con el Acuerdo³⁰, la Parte estará obligada a adoptar las (medidas/ acciones)³¹ necesarias para darle cumplimiento.

Artículo 24.- Los Laudos Arbitrales son inapelables, obligatorios para las Partes a partir de la recepción de la respectiva notificación y tendrán respecto de ellas fuerza de cosa juzgada.

Los Laudos Arbitrales deberán ser cumplidos en un plazo de (sesenta (60)/ noventa (90)) días³², a menos que el Tribunal Arbitral establezca un plazo diferente, teniendo en cuenta los argumentos presentados por las Partes durante el procedimiento arbitral.

La Parte obligada a cumplir el Laudo Arbitral deberá, dentro de un plazo de veinte (20) días³³, notificar a la otra Parte las medidas que adoptará a ese efecto.

³⁰ Las Partes consultan a Argentina acerca del alcance y objeto del presente Artículo.

³¹ Perú propone sustituir el término "medidas" por "acciones".

³² Chile propuso extender el plazo de 60 a 90 días a los efectos de poder cumplir el laudo. Perú consultará acerca de esta propuesta.

³³ Las Partes consideraron pertinente modificar el plazo de 10 a 20 días, en concordancia con los Arts. 21 y 25 del Protocolo.

Artículo 25.- Cualquiera de las Partes podrá solicitar, dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha de notificación del Laudo Arbitral, la aclaración del mismo respecto de sus alcances o la forma de cumplirlo. La interposición de este recurso de aclaración suspenderá el plazo para el cumplimiento del Laudo Arbitral así como el plazo para informar las medidas que adoptará para cumplirlo, salvo que el Tribunal decida lo contrario, si así las circunstancias lo exigiesen.

El Tribunal Arbitral se pronunciará sobre el recurso de aclaración dentro de los quince (15) días siguientes a su interposición.

Artículo 26.- En caso de desacuerdo respecto de la existencia de medidas destinadas a dar cumplimiento a un Laudo Arbitral o sobre la compatibilidad de las medidas adoptadas a tal efecto con las disposiciones del Acuerdo, esta diferencia se resolverá conforme al presente Protocolo, con intervención del Tribunal Arbitral que haya entendido inicialmente en la controversia. El Tribunal Arbitral tendrá un plazo de treinta (30) días para pronunciarse sobre este reclamo, contados a partir de la fecha en que se constituya para tal fin.

Artículo 27.- Si la Parte que deba cumplir un Laudo Arbitral no hubiera notificado al Tribunal Arbitral el cumplimiento de éste, una vez finalizado, en el plazo que le fuere establecido de acuerdo al artículo 24, o si el Tribunal Arbitral hubiera constatado, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26 la falta de cumplimiento total o parcial del Laudo Arbitral o su incompatibilidad con las disposiciones del Acuerdo, la parte reclamante podrá suspender temporalmente a la parte reclamada ~~autorizaciones o permisos concesiones u otras obligaciones~~³⁴ en el ámbito del Acuerdo en un nivel equivalente al perjuicio producido por la medida declarada incompatible con las disposiciones del mismo.

La parte reclamante podrá suspender temporalmente a la parte reclamada, (previa autorización del Tribunal Arbitral)³⁵, ~~autorizaciones o permisos concesiones u otras obligaciones~~³⁶ en el ámbito del Acuerdo en un nivel equivalente al perjuicio producido por la medida declarada incompatible con las disposiciones del mismo.

La suspensión de ~~autorizaciones o permisos concesiones u otras obligaciones~~ a ser adoptadas deberá ser informada formalmente, por el país que las aplicará, con una anticipación mínima de quince (15) días, a la Parte que debe cumplir el Laudo Arbitral.

La suspensión de ~~autorizaciones o permisos concesiones u otras obligaciones~~ indicada en este artículo no podrá extenderse más allá del cumplimiento del Laudo Arbitral y será impuesta a los efectos de compensar el perjuicio causado a la parte reclamante desde el incumplimiento del Laudo por la medida declarada incompatible con las disposiciones del Acuerdo.

³⁴ Uruguay propuso sustituir “concesiones u otras obligaciones” por “autorizaciones o permisos” en virtud de ser éstos últimos los instrumentos prácticos que se utilizan en el marco de la ejecución del ATIT. Chile y Perú consultarán acerca de esta propuesta de modificación.

³⁵ Chile propone incluir la previa autorización del Tribunal Arbitral para suspender autorizaciones.

³⁶ Uruguay propuso sustituir “concesiones u otras obligaciones” por “autorizaciones o permisos” en virtud de ser éstos últimos los instrumentos prácticos que se utilizan en el marco de la ejecución del ATIT. Chile y Perú consultarán acerca de esta propuesta de modificación.

Artículo 28- En caso de que la Parte obligada a cumplir el Laudo Arbitral considere que la suspensión de autorizaciones o permisos concesiones u otras obligaciones adoptadas por la Parte reclamante no resulta equivalente al nivel de perjuicio producido por la medida declarada incompatible con las disposiciones del Acuerdo, podrá solicitar que el Tribunal Arbitral que emitió el Laudo se pronuncie al respecto. El Tribunal dispondrá de un plazo de treinta (30) días para su pronunciamiento, contados a partir de la fecha en que se constituya para ese fin.

En el caso previsto en el párrafo anterior, el Tribunal Arbitral evaluará, según el caso, la equivalencia del nivel de suspensión de autorizaciones o permisos concesiones u otras obligaciones con el nivel de perjuicio causado por la medida declarada incompatible con las disposiciones del Acuerdo. La suspensión de autorizaciones o permisos concesiones informada se podrá aplicar una vez que el Tribunal Arbitral se pronuncie al respecto.

Artículo 29- Las situaciones a que se refieren los artículos 25, 26 y 28 deberán ser resueltas por el mismo Tribunal Arbitral que dictó el Laudo, pero si éste no pudiera constituirse con todos los miembros que hayan entendido inicialmente en la controversia, para completar la integración se aplicará el procedimiento previsto en el artículo 11.

Artículo 30.- Los gastos del Tribunal Arbitral comprenden los honorarios de los árbitros, así como los gastos de pasajes, costos de traslado, viáticos, cuyos valores de referencia establezca la Comisión³⁷, notificaciones y demás erogaciones que demande el arbitraje.

Los gastos del Tribunal Arbitral conforme fueran definidos en el primer párrafo de este artículo serán distribuidos en montos iguales entre la parte reclamante y la reclamada.

Los gastos derivados de la actuación de expertos o peritos serán sufragados en montos iguales entre la parte reclamante y la reclamada, a menos que el Tribunal Arbitral, según sea el caso, decida distribuirlos en proporción distinta.

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo XX.- Las Partes podrán realizar consultas recíprocas en todo momento, con miras a alcanzar una solución mutuamente satisfactoria de la controversia.³⁸

Artículo XX.- La sede de las actuaciones que llevará a cabo el Tribunal Arbitral en el marco del presente Protocolo, será la Secretaría General de la ALADI, salvo que el Tribunal o, en su caso, las Partes, de común acuerdo, opten por otra sede.³⁹

³⁷ Las Partes concordaron en eliminar la referencia a la Comisión.

³⁸ Este Artículo está pendiente de consulta por parte de Perú y Brasil.

³⁹ Las Partes consideraron pertinente incluir la referencia a la sede de las actuaciones del Tribunal Arbitral.

Artículo 31.- Las comunicaciones que se realicen entre las Partes Signatarias del **Protocolo**, deberán ser cursadas a la autoridad nacional que cada país designe, **a esos efectos**, con copia a la Secretaría General de la ALADI.

El Laudo Arbitral, sus aclaraciones y los pronunciamientos sobre medidas **de ejecución y** retaliatorias, serán comunicados a todas las Partes Signatarias del Acuerdo en texto completo.

Artículo 32.- Todos los plazos establecidos en el presente **Protocolo** son perentorios y serán contados **en** días corridos (**calendario**) a partir del día siguiente al acto o hecho a que se refieren. No obstante, si el vencimiento del plazo para presentar una comunicación o cumplir una diligencia no ocurriese en día hábil en el lugar en que debiera efectuarse la comunicación o realizarse la diligencia, la presentación de la comunicación o cumplimiento de la diligencia deberá ser realizada el primer día hábil inmediatamente posterior a esa fecha.

Si el plazo comienza en un día hábil en uno de los países e inhábil en el otro, se computará a partir del primer día hábil en ambos países.⁴⁰

No obstante lo establecido **en el primer párrafo del presente artículo**, todos los plazos previstos en el presente **Protocolo** podrán ser modificados de común acuerdo por las Partes. Los plazos para los procedimientos tramitados ante los Tribunales Arbitrales, podrán ser modificados **(cuando las Partes/cualquiera de las Partes)**⁴¹ lo soliciten al Tribunal respectivo y éste lo conceda. **Toda modificación de plazos acordada por las Partes, deberá ser comunicada a la Secretaría General de la ALADI.**

Artículo 33.- Los integrantes del Tribunal Arbitral, al aceptar su designación, asumirán por escrito el compromiso de actuar de conformidad con las disposiciones de este **Protocolo y de conformidad con el Reglamento que se apruebe oportunamente.**

Dicho compromiso escrito se dirigirá al Secretario General de la ALADI y en él se manifestará, mediante declaración jurada, independencia respecto de los intereses objeto de la controversia y obligación de actuar con imparcialidad, no aceptando sugerencias de terceros ni de las Partes.

Artículo 34.- Los desistimientos **de la Parte Reclamante** o las transacciones deberán ser comunicados por escrito al Tribunal Arbitral, a efectos de que éste adopte las medidas que correspondan.

Artículo 35.- Para los efectos del cumplimiento del presente **Protocolo**, el intercambio de documentación podrá ser efectuado por los medios más expeditos de envío disponibles, incluyendo el correo electrónico, siempre y cuando se remita de forma inmediata la documentación original.

⁴⁰ Las Partes consideraron pertinente incluir esta previsión, a los efectos del cómputo de los plazos.

⁴¹ Brasil propuso incluir que el plazo pueda ser modificado a solicitud de "cualquiera de las Partes".

Dicha documentación original dará fe de fecha cierta a menos que el Tribunal Arbitral o en su caso, las Partes, acuerden conferirle tal carácter a la indicada por el medio electrónico o digital utilizado.

Artículo 36.- El presente Protocolo entrará en vigor a los treinta (30) días del depósito del segundo instrumento de ratificación con relación a los dos primeros Países que depositen dichos instrumentos. Para los demás países, entrará en vigor treinta (30) días después del depósito del respectivo instrumento de ratificación.

Artículo 37.- Los instrumentos de ratificación serán depositados ante la Secretaría General de la ALADI, la cual comunicará el depósito a las Partes Signatarias e informará la fecha de entrada en vigor con relación a cada uno de aquellos que hubieran manifestado su consentimiento en obligarse por el presente Protocolo.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos Plenipotenciarios suscriben el presente Protocolo...