

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

ACTA

La XXV Reunión de la Comisión del Seguimiento del Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16 del ATIT), se realizó en Montevideo, Uruguay entre los días 14 y 15 de noviembre de 2024, en formato híbrido, contando con la participación de los Organismos Nacionales Competentes de Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay, de forma presencial, y de Argentina, Bolivia y Perú en forma virtual. Asimismo, participaron las Representaciones Permanentes ante la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) de los Países Signatarios, representantes del sector privado y funcionarios de la Secretaría General de la ALADI. La Lista de Participantes se agrega como **Anexo I** de la presente Acta.

La apertura de la reunión estuvo a cargo del Jefe de Departamento de Integración Física y Digital, Rafael Laurentino quien dio la bienvenida a los participantes y destacó la importancia para la región de los trabajos que se realizan en el marco de la Comisión, buscando articular normas y procedimientos en materia de transporte.

En ese sentido, recordó que desde la última Reunión de la Comisión en 2023 se han llevado a cabo una gran cantidad reuniones por parte de las comisiones y grupos de expertos que dan seguimiento a los distintos temas, como aspectos aduaneros, transporte ferroviario, solución de controversias, entre otros, lo que ha permitido seguir avanzando hacia la actualización del ATIT.

Asimismo, señaló que la Secretaria General de la ALADI está siempre a disposición de los países signatarios y que en particular en los últimos meses se han incrementado las gestiones relativas a la suscripción de los proyectos de protocolo pendientes.

Posteriormente, el Jefe de Departamento procedió a dar inicio al primer punto incluido en la Agenda de la reunión, con las consideraciones y resultados que se reflejan a continuación.

1. TEMAS GENERALES

1.1 ELECCIÓN DEL PRESIDENTE

A propuesta de la Delegación de Paraguay y con el consenso del resto de las delegaciones, la Presidencia de la reunión quedó a cargo del delegado de Chile, el señor Pablo Ortiz, quien agradeció la confianza para llevar a cabo el encargo.

A continuación, el Presidente puso a consideración de las delegaciones la Agenda de la Reunión, respecto de la cual, se realizaron inclusiones de temas nuevos por parte de las delegaciones de Brasil y Perú, así como de la Secretaria General, en el punto de “Otros Asuntos”, según consta en el **Anexo II**.

1.2 INFORMES DE LA SECRETARÍA

1.2.1 Seguimiento del Proceso de Protocolización.

El Presidente se refirió a los trabajos llevados a cabo en el marco de la Subcomisión de Seguimiento de los Proyectos de Protocolo y recordó que el objetivo de ésta es dar impulso y seguimiento más detallado al avance en el proceso de formalización de cada uno de los proyectos de protocolos pendientes.

En ese sentido, la Secretaría General procedió a informar sobre las dos reuniones realizadas desde la pasada Reunión de la Comisión del Artículo 16 en 2023, destacando, el análisis llevado a cabo con base en el documento solicitado a la Secretaría General sobre *“la posibilidad de suscribir algún instrumento de la ALADI que permita avanzar en la formalización de las modificaciones acordadas por algunos de los países signatarios, pudiendo dejarlo abierto a la adhesión de los demás”*, el cual consta como **Anexo III**.

Asimismo, la Secretaría General informó el Estado de Situación de los proyectos de protocolo, según consta en el **Anexo IV** y destacó los avances al respecto:

- Proyecto de Protocolo al ATIT. Modifica los montos de las multas a que se refiere el Artículo 6° del Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo

Con fecha 20 de septiembre de 2024, se recibió la Nota N° 7-5-Z/6 remitida por la Representación Permanente de Perú ante la ALADI y el MERCOSUR, en la que comunicó la conformidad con el proyecto de protocolo referido a la modificación del monto de las multas.

El 24 de septiembre de 2024, se dio inicio al proceso de suscripción, por lo que dicho instrumento fue enviado a la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI para recabar la firma por parte de su Canciller. Actualmente se está a la espera de recibir el texto del protocolo firmado por Bolivia, a fin de continuar con el proceso de suscripción.

- Proyecto de Protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Acuerdo.

Con fecha 30 de octubre de 2024, recibió la Nota N° 57/24 remitida por la Representación Permanente de Chile ante la ALADI y el MERCOSUR, mediante la cual comunica la conformidad con el proyecto de protocolo que sustituye el Anexo I “Aspectos Aduaneros.”

Las delegaciones consultaron a la Delegación de Bolivia sobre los avances respecto a la totalidad de los proyectos de protocolo pendientes y expresaron su preocupación por la demora en la suscripción de los proyectos de Protocolo.

Por su parte Bolivia, señaló que varios de los proyectos ya contaban con la conformidad de orden técnico, por ejemplo, los referidos a la modificación de los Anexos I “Aspectos Aduaneros” y II “Aspectos Migratorios”, sin embargo, aún no se concluye el análisis en la cancillería boliviana. Una vez sea concluido este análisis se comunicará a la Secretaria General por las vía correspondientes.

Respecto al proyecto de protocolo que modifica el monto de las multas, la Delegación de Bolivia señaló que está en fase de revisión para su suscripción y se remitirá a la brevedad.

Al respecto, el Presidente transmitió la preocupación de los operadores que están muy expectantes sobre la implementación del protocolo y recordó que después de la suscripción de Bolivia viene la del resto de los países, incluyendo los trámites internos para su puesta en vigor.

A consulta de la Delegación de Brasil, la Secretaría General explicó que, los nuevos montos de multa previstos en el protocolo mencionado serán de aplicación a los 60 días corridos “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.”

Por otra parte, la Delegación de Perú se refirió al proyecto de protocolo que modifica los artículos 17 y 19 del ATIT informando que está por concluir la opinión del organismo técnico y ésta será informada a su Cancillería a la brevedad, a fin de proceder con la comunicación correspondiente a la Secretaría General de la ALADI.

Además, respecto al proyecto de protocolo que sustituye el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones, la Delegación de Perú solicitó a la Secretaria General ajustar en el documento de Estado de Situación la nota referida a Perú, ya que aún está pendiente el envío de su conformidad. Asimismo, la Delegación de Perú solicitó a la Secretaría General remitir el texto consolidado de dicho proyecto de protocolo, incluyendo los nuevos montos de las multas acordados en el protocolo respectivo.

En esta oportunidad la Secretaría General explicó que al resto de las delegaciones que no se requiere el envío de una nueva conformidad al proyecto de protocolo mencionado por lo que, como se aprecia en el Estado de Situación, están pendientes únicamente las conformidades de Bolivia y Perú.

Al respecto, las delegaciones entendieron oportuno que la Secretaría General remita para conocimiento, por correo electrónico, el texto consolidado del proyecto de protocolo referido.

El Presidente propuso la realización de una nueva reunión de la Subcomisión de seguimiento de los proyectos de protocolo antes del 24 de diciembre, a fin de dar celeridad a las gestiones necesarias para la suscripción de los proyectos pendientes.

1.2.2 Curso Virtual sobre Transporte.

La Secretaría General presentó un informe sobre el curso “Aspectos normativos, situación actual y perspectivas del Transporte Internacional Terrestre en el ámbito de la ALADI y la CAN”, dictado en el Centro Virtual de Formación de la ALADI, recordando a las Delegaciones que para la elaboración de los contenidos se contó con el aporte de especialistas de la Comunidad Andina, de delegados de los países signatarios del ATIT y funcionarios del Departamento de Integración Física y Digital de la Secretaría General de la ALADI.

En ese sentido, la Secretaría informó que durante este año 2024 se realizó una edición del curso entre del 23 de abril al 2 de junio y contó con la participación de más de 230 inscritos. Asimismo, puntualizó que este año no se realizó una segunda edición, en virtud de la actualización que se llevará a cabo sobre los contenidos de éste.

El Presidente solicitó a las Secretaría General facilitar la información sobre las ediciones del mismo el próximo año 2025 para conocimiento y difusión y que, en ese sentido, sea enviada oportunamente mediante el grupo de WhatsApp y por correo electrónico.

1.2.3 Actualización de la información sobre las Actas de Reuniones Bilaterales y de los Acuerdos Bilaterales.

La Secretaría General informó a las delegaciones sobre los trabajos de actualización realizados en la página web de la ALADI y mostró la nueva visualización que se implementó en colaboración con la Delegación de Chile para facilitar y hacer más intuitiva la navegación y búsqueda de información.

La Delegación de Perú señaló que tomará contacto con la Secretaría General para actualizar la información presentada.

El Presidente se manifestó sobre la importancia de contar con la información y, al igual que el resto de los delegados agradecieron a la Secretaría General por el trabajo realizado.

1.2.4 Informe sobre la solicitud de la Representación Permanente de Ecuador ante la ALADI de mantener una reunión entre la Secretaría General y las nuevas autoridades del Ministerio de Obras Públicas para transmitir algunas consultas con relación al ATIT. (Nota No 4-3-/58ALADI/2024 del 9 de agosto de 2024)

La Secretaría General informó que el pasado 14 de agosto a solicitud de la Representación de Ecuador ante la ALADI, se sostuvo una reunión virtual con funcionarios del Ministerio de Comercio y del Ministerio de Transporte de Ecuador con la finalidad de transmitir aspectos generales del instrumento referido, así como insumos para el análisis que dichas autoridades están realizando. Asimismo, recordó que en 2022 también había habido un acercamiento por parte de Ecuador para conocer aspectos generales del ATIT.

En la reunión celebrada en agosto pasado, los funcionarios de Ecuador transmitieron el interés expresado por su sector privado respecto a una posible adhesión al ATIT, y formularon consultas generales sobre las disposiciones de dicho instrumento.

Al respecto, la Secretaría General informó que explicó a los funcionarios ecuatorianos el carácter de acuerdo marco del ATIT, los principios fundamentales en los cuales se basa, la estructura de éste, teniendo en cuenta sus anexos y apéndices, así como algunos aspectos que están en revisión.

Asimismo, la Secretaría General fue consultada sobre el procedimiento de adhesión y, en su respuesta, indicó que, en primer lugar, Ecuador deberá comunicar formalmente su interés o intención de iniciar las gestiones para adherirse. Una vez recibida esta comunicación, la Secretaría General procedería a circularla entre las Representaciones de los países

signatarios del ATIT y, de conformidad con el Artículo 62 de dicho instrumento, la adhesión se lleva a cabo mediante negociación y se formaliza, una vez que se hayan negociado los términos de la misma entre los países signatarios y el país solicitante, mediante la suscripción de un Protocolo Adicional.

Por último, los funcionarios de Ecuador solicitaron a la Secretaría General coordinar una reunión con las autoridades correspondientes de Bolivia para mantener un diálogo informal, sobre la experiencia de Bolivia como país signatario del ATIT y como miembro de la Comunidad Andina. La Secretaría General, con fecha 18 de septiembre de 2024, remitió la nota correspondiente a la Representación de Bolivia y está a la espera de respuesta para coordinar lo solicitado.

El Presidente agradeció la información brindada y destacó la importancia de dar seguimiento a la decisión que podría tomar Ecuador al respecto.

2. TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

2.1 DISPOSICIONES GENERALES

2.1.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 102/24 del 4 1.1de septiembre de 2024.

La Delegación de Argentina presentó la justificación de su propuesta respecto a la interpretación del artículo 4 del ATIT. Por un lado, una cuestión de redacción que tiene que ver con la semántica sustituyendo “en la misma” por “en los mismos”. Por otro lado, el alcance del artículo, que de la redacción en sentido literal parecería muy amplio y sugiere hacer el análisis correspondiente, tomarse el trabajo de redefinirlo y, en su opinión, dejarlo acotado a cuestiones de tránsito y circulación.

Al respecto, el Presidente recordó que el Artículo 4 del ATIT está incluido en uno de los proyectos de protocolo pendientes la Secretaría General presentó la siguiente tabla para facilitar el análisis:

CONVENIO DE MAR DEL PLATA 1977 ARTÍCULO 6	ATIT ARTÍCULO 4	PROYECTO DE PROTOCOLO Artículo 1 (Sustituye párrafo primero)
Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país , todas las leyes y reglamentos vigentes en el mismo , salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Convenio.	1. Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma , salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Acuerdo.	1. Se aplicarán al transporte internacional las leyes y reglamentos vigentes en el territorio de cada país signatario, salvo las disposiciones contrarias al texto de este Acuerdo.
En particular, cada una de las partes reconoce el derecho de la otra de	2. Las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e	2. Las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario.

impedir la prestación de servicios en su territorio, cuando no se cumplan los requisitos exigidos por las disposiciones de cada país.	impuestos establecidos por cada país signatario.	
---	--	--

Las delegaciones manifestaron que efectivamente sería oportuno revisar el artículo 4 en el sentido expresado por la delegación argentina, buscando dejar claramente establecido su alcance, evitando conflictos sobre la aplicación de la legislación nacional y las disposiciones del Acuerdo.

En ese contexto y, a modo de ejemplo, la Secretaría General mencionó algunos artículos en los que expresamente se aplica la legislación nacional, consagrando la territorialidad como principio del ATIT (Arts. 9, 11, 22.2, 23, 31.3, 34.5).

A propuesta del Presidente, las delegaciones acordaron la creación de una “Subcomisión de trabajo-para la Evaluación del ATIT”, en los términos del artículo 11 del Reglamento de Funcionamiento de la Comisión del Artículo 16 que, entre otros aspectos, se aboque a revisar el alcance del Artículo 4 del ATIT, según los intercambios realizados por las delegaciones en este punto.

La Delegación de Argentina agradeció la receptividad de su propuesta.

2.2 PERMISOS ORIGINARIOS

2.2.1 Propuesta reformulada por Perú durante la XXIII Reunión de la Comisión del Artículo 16 (septiembre 2022) y modificada en la XXIV Reunión.

- a) Propuesta de modificación al artículo 25 numeral 3 del ATIT (que se encuentra en uno de los proyectos de protocolo pendientes):

La Delegación de Perú recordó al resto de las delegaciones que, originalmente, su propuesta fue presentada con el objetivo de establecer los procedimientos para la renovación del permiso originario y del permiso complementario. Básicamente la propuesta consta de dos partes: la primera, busca establecer los requisitos y el plazo para la renovación del permiso originario y, la segunda, sobre cómo debería renovarse el permiso complementario.

Asimismo, señaló que, tras revisar el proyecto de protocolo en trámite que incluye la modificación del artículo 25, la Delegación de Perú retira por el momento su propuesta, considerando que resulta más conveniente retomar la discusión una vez que el proyecto de protocolo correspondiente entre en vigor. Esta decisión se basa en que, aunque la primera parte de su propuesta no está contemplada en la modificación mencionada, la segunda parte sí se recoge en el numeral 2 del artículo 25 del proyecto de protocolo en trámite.

Por su parte, la Delegación de Uruguay solicitó dejar constancia en el acta de que ha cumplido con presentar la propuesta de redacción del numeral 3 del artículo 25, conforme al compromiso adquirido en la pasada Reunión del Artículo 16.

- b) Revisión, actualización y consideración del cuadro comparativo sobre los procedimientos para la complementación de permisos relativos al transporte de cargas y pasajeros, mediante el cual se busca intercambiar información para facilitar y agilizar los procedimientos, con miras a la formalización del procedimiento de prórroga y teniendo en cuenta la necesidad de transparentar los requisitos que cada país solicita para la renovación del permiso originario.

El Presidente recordó que el cuadro comparativo fue elaborado a solicitud de las delegaciones durante la XXIII reunión en el año 2022 y guarda relación con la propuesta de la Delegación de Perú respecto a la modificación del artículo 25 del ATIT. Asimismo, señaló la necesidad de actualizar la información contenida, en particular, teniendo en cuenta los acuerdos bilaterales alcanzados entre varios de los países signatarios respecto de la eliminación del requisito de apostillado.

La Delegación de Perú señaló que el cuadro podría quedar como insumo para el análisis que se realizará en una etapa posterior y destacó la importancia de mantenerlo actualizado.

Al respecto, las delegaciones consideraron de mucha utilidad la información incluida en el cuadro presentado por la Secretaría General y destacaron la importancia de mantenerla actualizada. En ese sentido, se comprometieron a remitir la información correspondiente a la Secretaría General para su actualización.

El cuadro de procedimientos se agrega como **Anexo V**.

2.3 PERMISOS OCASIONALES

2.3.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 57/22 del 26 de agosto de 2022.

El Presidente se refirió a la propuesta de modificación por parte de la Delegación de Argentina respecto de la creación de la figura de un permiso provisorio a otorgarse a empresas que están tramitando un permiso originario y señaló que la justificación presentada anteriormente se refiere a “contar con una herramienta que les permita operar hasta tanto se otorgue el permiso originario.”

En ese sentido la Delegación Argentina solicitó incluir el tema en la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”, creada en el punto 2.1.1 anterior.

2.4 INSPECCION TECNICA VEHICULAR

2.4.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 102/24 del 4 de septiembre de 2024.

El Presidente dio lectura a la propuesta de modificación del artículo 32 del ATIT, presentada por la Delegación de Argentina, cuyo texto es el siguiente:

“La inspección mecánica de un vehículo practicada en su país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios.

Cuando el plazo de vigencia del certificado de inspección técnica vehicular periódica hubiere expirado en el país de tránsito o destino, la vigencia del mismo se extenderá por un plazo adicional hasta el ingreso del vehículo en su país de origen, no pudiendo extenderse el plazo más allá de los 30 días corridos.

En el caso de mercancías peligrosas, para poder regresar cargado a su país de origen el vehículo deberá previamente aprobar una inspección técnica vehicular en el referido país de destino" (AR).

La Delegación de Argentina señala que su propuesta está alineada con lo tratado en la reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 'Transporte' de MERCOSUR. En este sentido, sugiere incorporar dos párrafos al texto vigente del artículo 32, el cual actualmente reconoce dicho documento como válido en los demás países signatarios, pero no especifica nada sobre la vigencia del certificado de revisión técnica vehicular.

Las delegaciones intercambiaron distintos aspectos sobre la propuesta y las situaciones particulares en cada país y trabajaron sobre la siguiente propuesta de texto:

Propuesta de modificación del artículo 32 del ATIT:

“La inspección técnica vehicular practicada en el país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios y será realizada según los criterios y la frecuencia acordados entre los países signatarios, o en su defecto, establecidos por la legislación nacional del país de origen del vehículo.

Cuando el plazo de vigencia del certificado de la inspección técnica vehicular periódica hubiere expirado en el país de tránsito o destino, su vigencia se extenderá hasta por 30 días corridos hasta el ingreso del vehículo a su país de origen.

En el caso de mercancías peligrosas, para poder regresar cargado a su país de origen, el vehículo deberá previamente aprobar una inspección técnica vehicular en el referido país de tránsito o destino, siempre que dicho país ofrezca la posibilidad de realizarla a vehículos extranjeros.”

Respecto a los dos primeros párrafos todas las delegaciones estuvieron de acuerdo, en relación con el tercero, las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay manifestaron estar en condiciones de acompañar. Por su parte, Perú y Uruguay se reservaron la opinión sobre el tercer párrafo y llevaron el texto a consulta.

La delegación de Uruguay consideró importante uniformizar los criterios sobre este tema y propuso intercambiar información sobre cuáles países permiten en la actualidad realizar la ITV a vehículos extranjeros y desde cuando cada país exige dicho requisito a los vehículos 0km.

En ese sentido, las delegaciones acordaron incluir este tema en la agenda de “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

2.5 COURIER INTERNACIONAL

2.5.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 57/22 del 26 de agosto de 2022.

El Presidente recordó que en 2023 el tema fue tratado en la Subcomisión de Asuntos Aduaneros realizada el 8 de septiembre de 2023, en la que todas las delegaciones manifestaron sus experiencias respecto del tratamiento del régimen de Courier.

Durante la XXIV Reunión, la Delegación de Argentina propuso no continuar tratando el tema del Courier en la agenda de la Subcomisión mencionada (priorizando avanzar en el proyecto de protocolo pendiente), sin embargo, mantenerlo en la agenda de la presente Reunión.

Asimismo, recordó que el “Courier” corresponde al transporte de encomiendas o pequeños paquetes que pueden ir en general en un vehículo (no se ha definido todavía si un camión pequeño o un camión). Pero este tema fue planteado originalmente por la Delegación de Argentina con el objetivo de ir regulando ciertos aspectos relacionados.

La Delegación Argentina informó que recientemente se adoptó a nivel nacional la ley 1005/2024 que establece un nuevo régimen para encomiendas, lo cual incluiría el “Courier” por lo que los organismos competentes en la materia se encuentran realizando un análisis de dicha legislación y mientras tanto, solicitó la suspensión del tratamiento del tema.

Por su parte Brasil informó que están en negociación bilateral con Paraguay para vehículos de menor porte, lo cual podría ser un antecedente de gran importancia para avanzar en un régimen de “Courier” internacional en el marco del ATIT.

El Presidente señaló que este tema podría también darse seguimiento en las reuniones que mantendrá la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT” y, enfatizó en la conveniencia de intercambiar la legislación de cada uno de los países en la materia.

2.6 INFRACCIONES Y SANCIONES

2.6.1 Propuesta presentada por Perú mediante Oficio N° 0504-2022-MTC/18 del 21 de julio de 2022.

El Presidente señaló que en la XXIV Reunión, la Delegación de Perú presentó su propuesta sobre definir los documentos de transporte que amparan una operación de transporte internacional terrestre de carga, entre el momento en el que se toma la carga y el momento en que se presenta a la Aduana y se emite el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero MIC/DTA.

El tema está actualmente en la Agenda de la Subcomisión de Aspectos Aduaneros para abordarse de manera detallada. En septiembre de 2023, en ese ámbito, la Delegación de Perú manifestó su interés de analizar la posibilidad de suscribir un acuerdo multilateral en el ámbito del ATIT que permita contar con un documento que ampare estas operaciones.

Al respecto, la Delegación de Perú explicó nuevamente la problemática por la cual surge la propuesta presentada y recordó que en la anterior reunión de la Comisión del Artículo 16 señalaron la importancia de contar con la información por parte de los demás países sobre la documentación que se utilizan para permitir los traslados mencionados. Asimismo, compartió que se han hecho análisis bilaterales con Bolivia, Chile y Brasil en los cuales se ha compartido información de utilidad, sin embargo, sugirió la elaboración de una matriz en este marco con la información de todos los países.

Las delegaciones compartieron sus experiencias nacionales y acordaron dar seguimiento al tema con un dialogo abierto en el ámbito de la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

2.6.2 Propuestas presentadas por Perú mediante Oficio N° 0504-2022-MTC/18 del 21 de julio de 2022 y durante la XXIII Reunión.

El Presidente recordó que en la XXIV Reunión, la Delegación de Perú recordó su propuesta sobre eliminar la infracción señalada en el numeral 2, literal b) del artículo 4 del Proyecto de Protocolo de Infracciones y Sanciones, atendiendo al carácter comercial de este seguro el que, en su opinión sería una responsabilidad del dueño de la carga. (Oficio N° 0504-2022-MTC/18).

Artículo 4°.- Son infracciones medias las siguientes:

.....

b) De carga.

2. No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada.

Asimismo, señaló que, como parte de la propuesta y considerando que el seguro referido tiene una connotación comercial en virtud de cubrir los daños a la carga (el Estado cubre los daños a las personas), sugirió incorporar la redacción (en negritas) en el literal c) del Artículo 5 del Anexo III del ATIT:

Artículo 5

Los países convienen que las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas de acuerdo al presente Acuerdo, son las siguientes:

.....

c) Responsabilidad civil por daños a la carga transportada: no inferior a la responsabilidad civil legal del porteador por carretera en viaje internacional.

Esta cobertura será opcional y se aplicará por acuerdo del dueño de la carga y el transportista, lo que constará en la CRT.

La justificación planteada por la Delegación del Perú es la siguiente: si la cobertura por la responsabilidad civil por daños a la carga transportada se convierte en opcional, desaparecerá la razón de la infracción "No poseer seguro vigente de responsabilidad civil

por daños a la carga transportada" que se señala en el numeral 2, literal b) del artículo 4 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al ATIT.

Por su parte la Delegación de Perú recordó que, derivado de las discusiones y análisis en la pasada Reunión, le fue encomendado la redacción de una nueva propuesta. En ese sentido, habiendo hecho una evaluación interna del tema presentó la siguiente modificación al artículo 13 del ATIT, eliminando las propuestas de modificación anteriores:

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

Las empresas de transporte que realizan transporte transfronterizo de carga en la zona de integración fronteriza de los países signatarios están exoneradas de la obligación de contratar el seguro por las responsabilidades emergentes del contrato de transporte de carga, lo que deberá constar en la CRT" (PE)

Las delegaciones agradecieron la propuesta y realizaron manifestaciones generales al tema, mencionando, en principio, la existencia de ciertas limitaciones para estar en posibilidad de acompañarla.

Las delegaciones acordaron llevar el tema a consulta internas e incluirlo en la agenda de la "Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT".

2.6.3 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 51/23 del 26 de julio de 2023.

El Presidente recordó que en la XXIV Reunión la Delegación de Argentina propuso realizar un intercambio de información respecto del tratamiento que cada uno de los países brinda en su legislación interna, al instituto de la suspensión como medida de apremio, con el objeto de evaluar la profundización del tema ya que, en el Segundo Protocolo de Infracciones y Sanciones, solo se aborda hasta la aplicación de la sanción y no así su procedimiento de cobro.

La Delegación de Argentina abundó sobre su propuesta y expresó el interés de que en el ámbito del ATIT, a partir de una multa firme se pueda trabajar en establecer un procedimiento de ejecución que permita agilizar el cobro, teniendo en cuenta el debido proceso.

El resto de las delegaciones compartieron información sobre el tratamiento de la temática en las legislaciones nacionales y concordaron en continuar el análisis en el marco de la "Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT".

3. TRANSPORTE FERROVIARIO

El Presidente señaló que durante el año se han llevado a cabo reuniones sistemáticas para el análisis y revisión del Capítulo de Transporte Internacional de Mercancías por Ferrocarril (Capítulo III) y agradeció, tanto a la Secretaría como al resto de las delegaciones, por el esfuerzo realizado.

La Secretaría General hizo un breve resumen de los antecedentes para la modificación del Capítulo III referido y procedió a detallar el avance de los trabajos, refiriéndose a la metodología y resultados.

En ese sentido, informó que en lo que va del año 2024 se han llevado a cabo 6 videoconferencias entre los meses de abril y septiembre, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT. Como resultado de la revisión, se acordaron **53** propuestas de modificación, quedando aún en análisis **14** propuestas de modificación que están siendo analizadas.

En vista del avance señalado, las delegaciones estuvieron de acuerdo en la importancia de programar una reunión presencial para el próximo año. De forma previa, solicitaron a la Secretaría General coordinar una reunión virtual.

El informe detallado y las actas finales de las reuniones realizadas quedarán incluidas en el **Anexo VI** del Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

4. ASPECTOS ADUANEROS

La Secretaría General informó sobre los trabajos realizados en el marco de la Subcomisión de Aspectos Aduaneros, desde la pasada Reunión de la Comisión del Artículo 16.

En ese sentido, se refirió a la realización de una reunión en octubre de 2023, en la cual participaron de representantes de las Aduanas, de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de los Ministerios de Transporte de los siete países miembros del Acuerdo, a los efectos de analizar los comentarios de la Delegación de Chile al Proyecto de Protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del ATIT.

Asimismo, informó sobre la recepción de la Nota N° 57/24 de fecha 30 de octubre de 2024, remitida por la Representación Permanente de Chile ante la ALADI y el MERCOSUR, mediante la cual comunica la conformidad con el proyecto de protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros." En este punto la Secretaría General recordó que aún está pendiente recibir la nota por parte de Bolivia con la manifestación de conformidad con el proyecto de protocolo mencionado.

Por otra parte la Secretaría informó sobre la Nota EBUR 343/2024 de la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI y MERCOSUR enviada con fecha el 30 de julio de 2024 a la Secretaría General y remitida a las Representaciones Permanentes ante la ALADI de los países signatarios del ATIT, mediante la cual solicita "realizar las modificaciones y ajustes que sean necesarios en el Anexo I – Aspectos Aduaneros del ATIT" conforme a la

propuesta presentada sobre disminuir la cantidad de ejemplares de Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA).

Al respecto la Delegación de Bolivia explicó su propuesta y señaló que dado la utilización del MIC/DTA electrónico, procedía a retirar el tema de la agenda.

El informe detallado y las actas finales de las reuniones realizadas quedarán incluidas en el **Anexo VII** del Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

5. SEGUROS

5.1 Montos indemnizatorios

La Presidencia recordó los antecedentes de la propuesta referidos a la posibilidad de aumentar los montos indemnizatorios tomando como referencia lo contemplado en el Acuerdo Multilateral suscrito entre Argentina, Brasil y Uruguay, que posteriormente suscribió Paraguay, el cual se agrega como **Anexo VIII** a la presente Acta.

Seguro Responsabilidad Civil daños a terceros no transportados	
ATIT	Acuerdo Multilateral
Por persona: USD 20.000	Por persona: USD 50.000
Por bienes: USD 15.000	Por bienes: USD 30.000
Por acontecimiento (catástrofe): 120.000	Por acontecimiento (catástrofe): USD 200.000

Seguro Responsabilidad Civil daños a pasajeros			
ATIT		Acuerdo Multilateral	
Por persona:	USD 20.000	Por Persona:	USD 50.000
Por acontecimiento: (catástrofe)	USD 200.000	Por acontecimiento: (catástrofe)	USD 240.000
Equipaje:		Equipaje:	
-por persona	USD 500	-por persona	USD 1.000
-por acontecimiento (catástrofe)	USD 10.000	-por acontecimiento (catástrofe)	USD 10.000

La Presidencia informó al respecto que, como Delegación de Chile, estaría en condiciones de acompañar, siempre y cuando se trate de una modificación al ATIT y cuente con el consenso de todas las delegaciones.

Asimismo, la Presidencia señaló que la propuesta implicaría modificar el texto del ATIT (Art. 5 del Anexo III Aspectos de Seguros).

Al respecto las delegaciones de Bolivia y Perú manifestaron que el tema continúa en análisis internos y, en ese sentido, se acordó incluir el tema en los análisis de la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

6. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

La Secretaría General procedió a hacer un resumen sobre los antecedentes de la negociación del proyecto de Régimen de Solución de Controversias del ATIT, la cual dio inicio en 2017, tomando como base el Proyecto de Régimen presentado oportunamente por Argentina en ocasión de la celebración de la XVIII Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT celebrada entre los días 28 al 30 de junio de 2017.

Asimismo, se informó a la Delegaciones que, con posterioridad a la reunión de la Comisión del Art. 16. (desarrollada entre el 26 y 28 de setiembre de 2023), se llevaron a cabo 2 reuniones y, en lo que va del año 2024, se realizaron 4 reuniones más, la última de las cuales fue en el mes de setiembre pasado. Estas reuniones se han llevado a cabo en formato virtual, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT, en las que se analizaron los artículos del proyecto de régimen y se lograron significativos avances.

Además, la Secretaría General destacó que actualmente el proyecto de Régimen consta de 28 artículos totalmente laudados y 12 artículos que continúan siendo analizados por parte de las delegaciones.

La Secretaría General dejó manifestado que en las instancias en que se encuentra la negociación podría ser conveniente evaluar la posibilidad de mantener encuentros presenciales con la finalidad de impulsar los avances y, en ese sentido, las delegaciones expresaron su disponibilidad para tener una reunión presencial de forma previa a la próxima Reunión de la Comisión del Artículo 16.

La Presidencia puso a consideración de las delegaciones realizar dos reuniones virtuales de 4 horas y mantener una reunión presencial durante el mes de agosto del 2025. Las delegaciones estuvieron de acuerdo y solicitaron al a Secretaría General realizar las coordinaciones correspondientes.

El informe detallado y las actas finales de las reuniones realizadas quedarán incluidas en el **Anexo IX** correspondiente al Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

7. ELIMINACIÓN REQUISITO DE REALIZAR APOSTILLA DE LA HAYA Y RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DEL ATIT APLICADO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.

La Secretaría General, presentó brevemente los antecedentes de las reuniones y destacó que, entre el mes de setiembre de 2023 y setiembre de 2024, se llevaron a cabo 4 reuniones en formato virtual con la participación de las delegaciones.

Asimismo, informó que, a solicitud del Grupo de Expertos, se realizó una recopilación actualizada de la legislación de cada país, a los efectos de conocer la nomenclatura que se utiliza en cada uno respecto a las firmas electrónicas, el cual fue remitido a las delegaciones.

Detalló que actualmente el Grupo de Expertos analiza la propuesta presentada por la Secretaría General de un **proyecto de protocolo adicional al ATIT para “dispensar la exigencia de la apostilla a que se refiere el Convenio sobre Apostilla suscrito en La Haya el 5 de octubre de 1961, a los documentos de idoneidad”**, elaborado con base en la propuesta compartida por la Delegación de Chile y las experiencias bilaterales.

Finalmente, la Delegación de Argentina informó que estará enviando a la Secretaría General los acuerdos bilaterales que suscribió con Brasil, Chile y Paraguay, y recordó que Argentina no estará exigiendo el requisito de apostillado para aquellos tramites en tránsito de los países mencionados (con los que tiene acuerdo).

El informe detallado y las actas finales de las reuniones realizadas quedarán incluidas en el **Anexo X** correspondiente al Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

8. OTROS ASUNTOS

8.1 Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 1198-2024- MTC/18 d fecha 20 de septiembre de 2024.

El Presidente se refirió a la propuesta de Perú sobre la posibilidad de establecer como requisito para la habilitación de los vehículos automotores al transporte internacional por carretera, cuyo año modelo es posterior al año 2018, el cumplimiento de las normas EURO IV, EPA 2007 o TIER 3 (Bin 200) o de mayor exigencia, según corresponda, tal como se muestra en el Anexo I del Decreto Supremo N° 29-2021-MINAM", el cual consta como **Anexo XI**.

La Delegación de Perú señaló que su propuesta busca mejorar las condiciones del parque automotor que se habilita al transporte internacional por carretera en el marco de los esfuerzos que realizan los países por reducir la contaminación ambiental y la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por fuentes móviles. En tal sentido, propuso establecer como requisito para la habilitación vehicular el cumplimiento de las normas Euro IV, V, etc. de tal manera que se impulse la renovación del parque y se adopten energías más limpias en el marco del ATIT.

Las delegaciones intercambiaron aspectos generales de las legislaciones internas y sus aproximaciones generales al tema. Asimismo, solicitaron a la Delegación de Perú presentar una propuesta concreta para estar en posibilidad de analizarla.

A propuesta de la delegación de Uruguay se acordó intercambiar información sobre la norma de emisión con que cada país cuenta actualmente, así como a propuesta de la delegación de Argentina agregar el dato de la relación peso/potencia. Por otro lado, la delegación de Uruguay remarcó que en caso de avanzar en la propuesta de Perú la exigencia no debería ser de aplicación retroactiva.

La Delegación de Perú agradeció la disposición de las delegaciones para conversar sobre la materia y se comprometió a elaborar la propuesta solicitada a fin de analizarla en el marco de la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

8.2 Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 1198-2024- MTC/60 del 7 de noviembre de 2024.

La Delegación de Perú presentó su propuesta sobre la posibilidad de reconocer y aceptar la Carta de Porte Internacional con firma digital, como una medida de facilitación de las operaciones del transporte internacional de mercancías por carretera y profundizó en la necesidad de realizar un debate en el seno de esta Comisión para impulsar esta medida en el marco del ATIT.

Las delegaciones intercambiaron opiniones y puntos de vista en cuanto a la propuesta de Perú y acordaron incluir el tema en la Subcomisión que analiza la eliminación del requisito de apostilla de La Haya.

8.3 Propuesta de Brasil – subrogación y repetición del seguro de la carga

El Presidente mencionó que la propuesta de Brasil está vinculada al tema de “seguro de responsabilidad civil con daños a la carga” y específicamente a la “subrogación” y eventualmente la “repetición”. Es un tema que se trató en el marco de la reunión del Subgrupo N° 5 Transporte de MERCOSUR, en donde se analizó el alcance que tiene la cobertura por parte de la compañía de seguro.

Al respecto, la Delegación de Brasil presentó su propuesta, mencionando las dificultades que se han presentado y la importancia de tratar el tema en el ámbito del ATIT, teniendo en cuenta las disposiciones del Acuerdo 1.67 de la (XVI) Reunión de Ministros Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, el cual se agrega como **Anexo XII**.

En particular, señaló que la Cláusula 17 que se refiere a la “Subrogación” del Acuerdo 1.67, interpretada en sentido amplio, fue recientemente utilizada por compañías de seguros para accionar contra transportistas “subcontratados” como responsables del accidente, lo cual genera costos muy elevados para estos transportistas, imposibilitando en los hechos el uso de la figura de la subcontratación en Brasil.

En ese sentido, teniendo en cuenta lo previsto en el artículo 64 del ATIT, la propuesta de Brasil es modificar la última frase de la Cláusula 17 del Acuerdo 1.67 incluyendo al final la referencia a “terceros transportistas”.

El Presidente se refirió al Acuerdo 1.67 y recordó a las delegaciones que este instrumento forma parte integrante del ATIT, en virtud del mencionado artículo 64 y procedió a realizar una breve explicación sobre la evolución histórica que ha tenido la interpretación de la Cláusula 17 “Subrogación” en análisis.

Asimismo, se destacó la importancia del concepto de “interés asegurable” utilizado por las compañías de seguro y cuya interpretación también debería ser parte del análisis y trabajos futuros.

La delegación de Uruguay informó que efectivamente el tema se está abordando en el marco del SGT N°5 Transporte del MERCOSUR a raíz de las dificultades al respecto manifestadas por el sector privado de su país y que además el tema fue derivado al correspondiente SGT N°4 Asuntos Financieros para que fuera tratado por los expertos en la materia. Sin perjuicio de ello, remarcó que en su legislación nacional existe un matiz entre los conceptos de subrogación y repetición, y señaló que además se trata de una cuestión de derecho internacional privado que ata la norma aplicable al caso concreto y al foro competente que corresponda. En dicho sentido y para poder avanzar en el análisis del tema solicitó a la delegación de Brasil poder identificar el artículo específico de la normativa de Brasil que excluye la posibilidad de la repetición contra el transportista subcontratado. Reiteró además que el tema es de competencia de las autoridades que regulan el sector de seguros a las cuáles se ha solicitado un pronunciamiento.

Las delegaciones consideraron importante que se aporte información sobre casos concretos para analizar la exclusión que las compañías de seguro están aplicando, considerando que la Cláusula 17 rige las condiciones generales, teniendo cada contrato una serie de condiciones particulares.

Las delegaciones agradecieron las explicaciones y acordaron en la importancia de analizar y dar tratamiento al tema en el ámbito del ATIT, por lo que definieron incorporarlo a las distintas temáticas que serán parte de la agenda de la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

Asimismo, a solicitud de las delegaciones, la Delegación de Brasil, se comprometió a aportar más información sobre la casuística presentada que originó su propuesta.

8.4 Alcance del Artículo 64 del ATIT

La Secretaría General se refirió a la necesidad de conocer y determinar cuáles son los acuerdos emanados de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los Países del Cono Sur que mantienen plena vigencia en los términos establecidos en el Artículo 64 del ATIT.

Al respecto, recordó que el referido foro ministerial comenzó a reunirse en el año 1970 y lo hizo incluso hasta luego de entrar en vigor el ATIT, en 1990 y 1991 dependiendo del país. No obstante ello, resaltó que el Convenio de Mar del Plata, antecedente inmediato del ATIT, se suscribió el 11 de noviembre de 1977 y fue sustituido por el ATIT a la entrada en vigor de este último.

Por lo anterior, transmitió que es necesario determinar cuáles de esos acuerdos fueron adoptados en el marco del Convenio de Mar del Plata, pues serían esos acuerdos solamente los que mantendrían hoy plena vigencia por efecto de lo establecido en el mencionado Artículo 64.

Asimismo, la Secretaría General recordó que los más de cien acuerdos emanados de la Reunión de Ministros, cuando no toman la forma de acuerdos internacionales o no son incorporados a los ordenamientos jurídicos de los países, carecen de obligatoriedad, siendo a todos los efectos compromisos de buena fe.

En el caso particular de los acuerdos a que refiere el Artículo 64, la obligatoriedad o plena vigencia está dada por la remisión que a ellos hace dicho Artículo, toda vez que el ATIT ha sido incorporado por los países Partes a sus respectivos ordenamientos jurídicos internos.

Con respecto a la forma en cómo se numeraban los acuerdos ministeriales, la Secretaría General se refirió a que aquellos que comienzan con el número 1 corresponden a los que se gestaron en la Comisión de Transporte, mientras que los que comienzan con el número 2, corresponden a la Comisión de Obras Públicas. El número romano que figura entre paréntesis identifica a la reunión en la cual se adoptó el texto final del acuerdo. Al respecto, la Secretaría precisó que hay acuerdos, como por ejemplo el 1.6 que dio origen al propio ATIT, que se gestaron a lo largo de varias reuniones, siendo la primera en 1974 [Acuerdo 1.6 (V)] y la última en 1989 [Acuerdo 1.6 (XVI)]. Dicha serie se continuó posteriormente para resolver cuestiones complementarias.

Como ejemplo de estos acuerdos, la Secretaría General citó los siguientes: el Acuerdo 1.67 (XVI) de 1989, relativo al seguro de responsabilidad civil del transportador por carretera en viaje internacional; el Acuerdo 1.76 (XVI) de 1989, referido a la adopción de un modelo de Carta de Porte – Conocimiento para el transporte internacional por carretera (CRT); y el Acuerdo 1.97 (XVIII) de 1991, mediante el cual se adoptó el formulario del MIC/DTA.

Respecto de este último, la Secretaría General llamó la atención sobre la fecha y la instancia en que adoptó el formulario MIC/DTA. En cuanto a la fecha, fue en forma posterior a la suscripción del ATIT y a su entrada en vigor, por lo menos para algunos países. Con respecto a la instancia, lo hizo la reunión de Ministros en lugar de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, no obstante que en el Artículo 11 del Anexo I sobre Aspectos Aduaneros del Acuerdo se especifica, a título expreso, que quien debe aprobar el modelo de formulario es la Comisión del Artículo 16.

Al respecto, en los considerandos del Acuerdo 1.97 (XVIII) se establece que “en la IV Reunión de la Comisión de Seguimiento (Artículo 16)” del ATIT “se coincidió en la necesidad de instar a las administraciones aduaneras de cada país para que adopten las medidas necesarias para la plena vigencia del Anexo I -Aspectos Aduaneros- de dicho Acuerdo...” y que “corresponde hacer uso de la facultad conferida por el Artículo 11 del Anexo I -Aspectos Aduaneros- del citado acuerdo a fin de poner en vigencia la Declaración de Tránsito Aduanero Internacional” y, acto seguido, “LOS MINISTROS DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTE DE LOS PAÍSES DEL CONO SUR ACUERDAN: 1. Aprobar el Formulario de Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito ADUANERO (MIC/DTA)...”

Así, en lugar de que la Comisión del Artículo 16 adoptara el formulario de MIC/DTA como Apéndice del ATIT, haciendo uso de las competencias que le fueron otorgadas por el Artículo 17 del referido Acuerdo, lo hizo la instancia ministerial en forma posterior a la entrada en vigor del ATIT, esto es, luego de sustituido el Convenio de Mar del Plata.

Las delegaciones estuvieron de acuerdo en la necesidad de determinar cuáles serían los acuerdos de la Reunión de Ministros que tienen plena vigencia y, a tales efectos, se comprometieron a remitir a la Secretaría General la documentación de que disponen. Posteriormente y con base en dicha documentación, iniciarán los trabajos de revisión y análisis.

8.5 Publicación en el sitio web de la ALADI de los Apéndices del ATIT

En este punto, la Secretaría General presentó la ubicación en la página web de la ALADI de los 7 Apéndices del ATIT que hasta el momento han sido aprobados o bien modificados por parte de la Comisión del Artículo 16, con base en las competencias otorgadas por el artículo 17 del ATIT.

Las delegaciones agradecieron el trabajo de la Secretaría General y destacaron la importancia de mantener actualizada la información.

9. APROBACIÓN DEL ACTA

Antes de concluir, el Presidente agradeció la confianza depositada para presidir los trabajos y destacó los avances realizados, la voluntad y disposición de las delegaciones. Asimismo, agradeció el apoyo brindado por parte de la Secretaría General, en particular a Rafael Laurentino, Diana Morales, Analía Correa y Luciana Operti, tanto en el desarrollo de la reunión como en los trabajos preparativos que tuvieron lugar los meses previos.

Del mismo modo, los delegados agradecieron la labor del Presidente y el apoyo de las representaciones permanentes ante la ALADI y de la Secretaría General.

En virtud del formato virtual de la Reunión, las Delegaciones acordaron dar aprobación al Acta Final mediante su consentimiento manifestado a través de correo electrónico, con copia a los demás participantes.

La firma de la presente Acta será diferida y remitida por los Organismos de Aplicación a la Secretaría General de la ALADI.

República Argentina

Estado Plurinacional de Bolivia

República Federativa de 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:	Documento sobre “Tipos de Firma Electrónica/Digital en los Países Signatarios del ATIT”
Anexo IV:	Estado de Situación de los proyectos de protocolo
Anexo V:	Cuadro consolidado de procedimientos (Complementación permisos transporte carga y pasajeros)
Anexo VI:	Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones de la Comisión de Transporte Ferroviario y actas finales.
Anexo VII:	Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones de la Comisión de Aspectos Aduaneros y actas finales.
Anexo VIII:	Acuerdo multilateral al amparo del Artículo 14 del ATIT entre Argentina, Brasil y Uruguay
Anexo IX:	Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones del Grupo de Expertos para la creación de un Régimen de Solución de Controversias y actas finales.
Anexo X:	Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones Específicas del Grupo Especializado – Eliminación del Requisito de realizar Apostilla de la Haya y reconocimiento de documentos electrónicos y actas finales.
Anexo XI:	Anexo I del Decreto Supremo N° 29-2021-MINAM
Anexo XII	Acuerdo 1.67 de la (XVI) Reunión de Ministros Obras Públicas y Transporte del Cono Sur,

Anexo I

Lista de participantes

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Jorge Zarbo
Director de Gestión de Permisos de Transporte Automotor de Cargas – SSTA
izarbo@transporte.gob.ar

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

Hernán Corna
CVTySV – SSTA
Ministerio de Transporte
hcorna@transporte.gob.ar

Orlando Grassetti
CVTySV – SSTA
Ministerio de Transporte
ograssetti@transporte.gob.ar

Juan Amoros
Comisión Nacional de Regulación de Transporte
jamoros@cnrt.gob.ar

Romina Saidman
Comisión Nacional de Regulación de Transporte
rsaidman@cnrt.gob.ar

Damiana Ruffa
Comisión Nacional de Regulación de Transporte
druffa@cnrt.gob.ar

Valeria Iglesias
Ministro
Representación Permanente de Argentina para MERCOSUR y ALADI
Ministerio de Relaciones Exteriores
emsur@mrecic.gov.ar

Observadores

Ricardo Gómez
CELADI
celadi@celadi.org.ar

Roberto García
CEAP
robertojaimegarcia@hotmail.com
secretaria@ceap.org.ar

Esteban Canteros
ATACI
ataci@ataci.org.ar

Flavio Nicolino
Crucero del Norte SRL
flavio.nicolino@crucerodelnorte.com.ar

Guillermo Canievsky
FADEEAC
guillermocanievsky@gmail.com

Hernán Touriño
FADEEAC / CARAT
Hernan.cargas@hotmail.com
internacional@fadeec.org.ar

Gustavo Vera
BALUT
Gustavovera69@hotmail.com

BOLIVIA

Betty Hilda Flores
Jefe de Integración Fronteriza
Ministerio de Relaciones Exteriores
betty.flores@rree.gob.bo
bfloresdlaw@gmail.com

Mirko Antonio Figueredo Medina
Supervisor de Regímenes Aduaneros
Departamento de Normas, Procedimientos y Técnica Aduanera
Gerencia Nacional de Normas
Aduana Nacional
mfigueredo@aduana.gob.bo

Margeory Amanda Cabas Olivares
Profesional en Técnica y Procedimientos Aduaneros
Departamento de Normas, Procedimientos y Técnica Aduanera
Gerencia Nacional de Normas
Aduana Nacional
macabas@aduana.gob.bo

BRASIL

Rafael Vitale
Diretor Geral - ANTT
Coordenador Nacional do SGT nº 05 "Transportes" do Mercosul, pelo Brasil
agenda.dg@antt.gov.br

Henrique De Amorim Leite
ASINT/ANTT
henrique.leite@antt.gov.br

André Dulce Gonçalves Maia
Especialista em Regulação – ASINT/ANTT
andre.maia@antt.gov.br

Maycon Casal
SUROC/ANTT
maycon.casal@antt.gov.br

Ismael Souza Silva
SUPAS/ANTT
ismael.silva@antt.gov.br

Leize Athayde Braga
SUPAS/ANTT
leize.braga@antt.gov.br

Suelen Soares da Costa
SUFIS/ANTT
Gerente de Fiscalização
suelen.costa@antt.gov.br

Larissa Moura Fé Cabral de Araújo
SUFIS/ANTT
Assistente
larissa.araujo@antt.gov.br

Cândido Manoel Fernandes Porto
SUFER/ANTT
Especialista em Regulação
candido.porto@antt.gov.br

Gustavo Costa Leite
SUFER/ANTT
gustavo.leite@antt.gov.br

Luiz Antônio Suruagy do Amaral Dantas
AESINT/MT
Chefe da Assessoria Internacional
aesint@transportes.gov.br

Heloisa Spazapan da Silva
SENATRAN/MT
Coordenadora de Segurança Veicular
heloisa.spazapan@transportes.gov.br

Rosana Dias da Silva
SUSEP
Coordenadora
rosana.silva@susep.gov.br
cgrco@susep.gov.br

Aurea Janinni Souza Columbiano Nascimento
PRF
Chefe da Divisão de Fiscalização de Trânsito e Transporte
janini.columbiano@prf.gov.br

Fabiano dos Santos Goia
PRF
Policia Rodoviário Federal
fabiano.goia@prf.gov.br

Observadores

Gladys Vinci
ABTI
Vice-presidente Executiva
internacional@abti.org.br
secretaria@abti.org.br

Nitri Hoisler
ABTI
Coordenadora
conformidade@abti.org.br

Aline Maicrovicz
Sindifoz
Advogada
juridico@sindifoz.com.br

Jonas
Gabinete Deputado Toninho Wandscheer – PP/PR
juridico@sindifoz.com.br

Lourival Junior
SETLOG Pantanal
setlogpantanal@terra.com.br

CHILE

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

Andrés del Olmo
Representante Alterno
Representación Permanente de Chile ante la ALADI y MERCOSUR
adelolmo@subrei.gob.cl

PARAGUAY

Juan Velázquez Vera
Director General de Relaciones y Negociaciones Internacionales
Dirección Nacional de Transporte - DINATRAM
jvelazquez@dinatram.gov.py

Montserrat Samaniego
Jefa
Dirección de Integración Física y Transporte Internacional de la Cancillería - DIFTI
Ministerio de Relaciones Exteriores
msamaniego@mre.gov.py

PERÚ

Víctor Arroyo Tocco
Director General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
varroyo@mtc.gob.pe

Nathali Balderrama Vargas
Profesional de la Dirección General de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
nbalderrama@mtc.gob.pe

Olivia Reyda Díaz Torres
Encargada del Área de Transporte Internacional por Carretera
Dirección de Servicios de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Comunicaciones - MTC
odiaz@mtc.gob.pe

Jesús José Tapia Tarrillo
Profesional de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial
jtapia@mtc.gob.pe

Jean Cario Manrique Vera
Segundo Secretario de la Representación Permanente del Perú
jmanrique@embaperu.org.uy

Ricardo Romero Magni
Agregado para Asuntos Económicos
rromero@embaperu.org.uy

URUGUAY

Fernanda Ouviaña
Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
maria.ouvina@mtop.gub.uy

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

ALADI

Rafael Laurentino
Jefe del Departamento de Integración Física y Digital
rlaurentino@aladi.org

Diana Morales
Departamento de Integración Física y Digital
dmorales@aladi.org

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

Luciana Opertti
Asesora Jurídica
lopertti@aladi.org

Anexo II

Agenda Aprobada

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

14 y 15 de noviembre de 2024

AGENDA TENTATIVA

1. TEMAS GENERALES

1.1 ELECCIÓN DEL PRESIDENTE

1.2 INFORMES DE LA SECRETARÍA

- 1.2.1** Seguimiento del Proceso de Protocolización.
- 1.2.2** Curso Virtual sobre Transporte.
- 1.2.3** Actualización de la información sobre las Actas de Reuniones Bilaterales y de los Acuerdos Bilaterales.
- 1.2.4** Informe sobre la solicitud de la Representación Permanente de Ecuador ante la ALADI de mantener una reunión entre la Secretaría General y las nuevas autoridades del Ministerio de Obras Públicas para transmitir algunas consultas con relación al ATIT. (Nota No 4-3-/58ALADI/2024 del 9 de agosto de 2024)

2. TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

2.1 DISPOSICIONES GENERALES

- 2.1.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 102/24 del 4 de septiembre de 2024.**

La Delegación de Argentina propone discutir el alcance y la interpretación del artículo 4 del ATIT.

Artículo 4º.-

- 1. Se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma, salvo las disposiciones contrarias a lo establecido en este Acuerdo.
- 2. Las empresas deberán dar cumplimiento a las disposiciones sobre tasas e impuestos establecidos por cada país signatario.

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

14 y 15 de noviembre de 2024

2.2 PERMISOS ORIGINARIOS

2.2.1 Propuesta reformulada por Perú durante la XXIII Reunión de la Comisión del Artículo 16 (septiembre 2022) y modificada en la XXIV Reunión.

- a) Propuesta de modificación al artículo 25 numeral 3 del ATIT (que se encuentra en uno de los proyectos de protocolo pendientes):

“3. La prórroga del permiso originario será solicitada por el transportista acreditando la vigencia de los requisitos que permitieron su otorgamiento, **incluyendo flota vehicular (AR, PE) actualizada inicial y aquellos que el país de origen establezca (PE)**. Una vez otorgada la prórroga será comunicada al país **del cual se requiere la complementación (BO)/ que debe complementar (PE)** a través del mecanismo electrónico o informático establecido bilateral o multilateralmente, para la renovación del permiso complementario, previa acreditación del poder del representante legal **y el pago de las multas vigentes en estado firme (PE) aplicadas por infracciones comprendidas en el Segundo Protocolo Adicional relativo a Infracciones y Sanciones (BO) (AR).**”

En anteriores reuniones Perú expuso que su propuesta atiende el objetivo de homogeneizar los requisitos solicitados para el otorgamiento de la prórroga del permiso originario en el marco del ATIT.

- b) Revisión, actualización y consideración del cuadro comparativo sobre los procedimientos para la complementación de permisos relativos al transporte de cargas y pasajeros, mediante el cual se busca intercambiar información para facilitar y agilizar los procedimientos, con miras a la formalización del procedimiento de prórroga y teniendo en cuenta la necesidad de transparentar los requisitos que cada país solicita para la renovación del permiso originario.

El cuadro comparativo fue elaborado a solicitud de las delegaciones durante la XXIII Reunión (2022) y presentado en la XXIV Reunión (2023).

Está vinculado con la propuesta de la Delegación de Perú, con el fin de conocer la información respectiva y transparentar los requisitos que cada país solicita para la renovación del permiso originario.

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

14 y 15 de noviembre de 2024

2.3 PERMISOS OCASIONALES

2.3.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 57/22 del 26 de agosto de 2022.

Propuesta de modificación por parte de la Delegación de Argentina respecto de la creación de la figura de un permiso provisorio a otorgarse a empresas que están tramitando un permiso originario. La justificación compartida por la Delegación de Argentina es que “se busca contar con una herramienta que les permita operar hasta tanto se otorgue el permiso originario.”

En la Reunión XXIV (2023) la Presidencia apuntó que esta propuesta podría estar relacionada con los artículos 23 y 25 del ATIT (este último incluido en uno de los proyectos de protocolo pendientes).

2.4 INSPECCIÓN TÉCNICA VEHICULAR

2.4.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 102/24 del 4 de septiembre de 2024.

La Delegación de Argentina propone la siguiente modificación del artículo 32 del ATIT:

“La inspección mecánica de un vehículo practicada en su país de origen tendrá validez para circular en el territorio de todos los demás países signatarios.

Cuando el plazo de vigencia del certificado de inspección técnica vehicular periódica hubiere expirado en el país de tránsito o destino, la vigencia del mismo se extenderá por un plazo adicional hasta el ingreso del vehículo en su país de origen, no pudiendo extenderse el plazo más allá de los 30 días corridos.

En el caso de mercancías peligrosas, para poder regresar cargado a su país de origen el vehículo deberá previamente aprobar una inspección técnica vehicular en el referido país de destino”.

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

14 y 15 de noviembre de 2024

2.5 COURIER INTERNACIONAL

2.5.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 57/22 del 26 de agosto de 2022.

En 2023 el tema fue tratado en la Subcomisión de Asuntos Aduaneros realizada el 8 de septiembre de 2023, en la que todas las delegaciones manifestaron sus experiencias respecto del tratamiento del régimen de Courier.

Durante la XXIV Reunión, la Delegación de Argentina propuso no continuar tratando el tema del Courier en la agenda de la Subcomisión mencionada (priorizando avanzar en el proyecto de protocolo pendiente), sin embargo, mantenerlo en la agenda de la presente Reunión.

2.6 INFRACCIONES Y SANCIONES

2.6.1 Propuesta presentada por Perú mediante Oficio N° 0504-2022-MTC/18 del 21 de julio de 2022.

En la XXIV Reunión, la Delegación de Perú presentó su propuesta sobre definir los documentos de transporte que amparan una operación de transporte internacional terrestre de carga, entre el momento en el que se toma la carga y el momento en que se presenta a la Aduana y se emite el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Transito Aduanero MIC/DTA.

El tema está actualmente en la Agenda de la Subcomisión de Aspectos Aduaneros para abordarse de manera detallada. En septiembre de 2023, en ese ámbito, la Delegación de Perú manifestó su interés de analizar la posibilidad de suscribir un acuerdo multilateral en el ámbito del ATIT que permita contar con un documento que ampare estas operaciones.

2.6.2 Propuestas presentadas por Perú mediante Oficio N° 0504-2022-MTC/18 del 21 de julio de 2022 y durante la XXIII Reunión.

En la XXIV Reunión, la Delegación de Perú recordó su propuesta sobre eliminar la infracción señalada en el numeral 2, literal b) del artículo 4 del Proyecto de Protocolo de Infracciones y Sanciones, atendiendo al carácter comercial de este seguro el que, en su opinión sería una responsabilidad del dueño de la carga. (Oficio N° 0504-2022-MTC/18).

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

14 y 15 de noviembre de 2024

Artículo 4°.- Son infracciones medias las siguientes:

.....

b) De carga.

2. No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada.

Asimismo, como parte de su propuesta y considerando que el seguro referido tiene una connotación comercial en virtud de cubrir los daños a la carga (el Estado cubre los daños a las personas), sugiere incorporar la redacción (en negritas) en el literal c) del Artículo 5 del Anexo III del ATIT:

Artículo 5

Los países convienen que las cantidades mínimas a que deben ascender las coberturas otorgadas de acuerdo al presente Acuerdo son las siguientes:

.....

c) Responsabilidad civil por daños a la carga transportada: no inferior a la responsabilidad civil legal del porteador por carretera en viaje internacional. **Esta cobertura será opcional y se aplicará por acuerdo del dueño de la carga y el transportista, lo que constará en la CRT.**

La justificación planteada por la Delegación del Perú es la siguiente: si la cobertura por la responsabilidad civil por daños a la carga transportada se convierte en opcional, desaparecerá la razón de la infracción "No poseer seguro vigente de responsabilidad civil por daños a la carga transportada" que se señala en el numeral 2, literal b) del artículo 4 del Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al ATIT.

2.6.3 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 51/23 del 26 de julio de 2023.

En la XXIV Reunión la Delegación de Argentina propuso realizar un intercambio de información respecto del tratamiento que cada uno de los países brinda en su legislación interna, al instituto de la suspensión como medida de apremio, con el objeto de evaluar la profundización del tema ya que, en el Segundo Protocolo de Infracciones y Sanciones, solo se aborda hasta la aplicación de la sanción y no así su procedimiento de cobro.

3. TRANSPORTE FERROVIARIO

Informe de la Secretaría respecto las videoconferencias realizadas y elevación de las respectivas actas para consideración por parte de los países.

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

14 y 15 de noviembre de 2024

4. ASPECTOS ADUANEROS

Informe de la Secretaría respecto la videoconferencia realizada y elevación de las respectivas actas para consideración por parte de los países.

5. SEGUROS

5.1 Montos indemnizatorios

Pendiente de consideración la posibilidad de actualizar los montos indemnizatorios según lo contemplado en el Acuerdo Multilateral (Argentina, Brasil y Uruguay), que se refleja en la siguiente tabla:

Seguro Responsabilidad Civil daños a terceros no transportados	
ATIT	Acuerdo Multilateral
Por persona: USD 20.000 Por bienes: USD 15.000 Por acontecimiento (catástrofe): 120.000	Por persona: USD 50.000 Por bienes: USD 30.000 Por acontecimiento (catástrofe): USD 200.000

Seguro Responsabilidad Civil daños a pasajeros			
ATIT		Acuerdo Multilateral	
Por persona:	USD 20.000	Por Persona:	USD 50.000
Por acontecimiento: (catástrofe)	USD 200.000	Por acontecimiento: (catástrofe)	USD 240.000
Equipaje:		Equipaje:	
-por persona	USD 500	-por persona	USD 1.000
-por acontecimiento (catástrofe)	USD 10.000	-por acontecimiento (catástrofe)	USD 10.000

6. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

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

14 y 15 de noviembre de 2024

Informe de la Secretaría respecto las videoconferencias realizadas y elevación de las respectivas actas para consideración por parte de los países.

7. ELIMINACIÓN REQUISITO DE REALIZAR APOSTILLA DE LA HAYA Y RECONOCIMIENTO DE DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS DEL ATIT APLICADO AL TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE.

Informe de las videoconferencias realizadas por parte del Grupo Especializado y elevación de las respectivas actas para consideración por parte de los países.

8. OTROS ASUNTOS

8.1 Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 1198-2024- MTC/18 d fecha 20 de septiembre de 2024.

8.2 Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 1198-2024- MTC/60 del 7 de noviembre de 2024.

8.3 Propuesta de Brasil – subrogación y repetición del seguro de la carga.

8.4 Alcance del Artículo 64 del ATIT.

9. APROBACIÓN DEL ACTA

Anexo III

Documento sobre “Tipos de firma
electrónica/digital en los países
signatarios del ATIT”

TIPOS DE FIRMA ELECTRÓNICA/DIGITAL EN LOS PAÍSES SIGNATARIOS DEL ATIT

El presente documento fue elaborado por la Secretaría General de la ALADI a solicitud del Grupo Especializado relativo a la eliminación del requisito de realizar la Apostilla de La Haya y reconocimiento de documentos electrónicos (V Reunión 14/12/2023), en el ámbito del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

En dicha oportunidad, las delegaciones solicitaron a la Secretaría General realizar una recopilación actualizada de la legislación de cada país, a los efectos de conocer la nomenclatura que se utiliza en cada uno de los países signatarios del ATIT respecto de las firmas electrónicas.

En cumplimiento de la mencionada solicitud la Secretaría General informa que, según la información recopilada, la **nomenclatura utilizada para designar a la firma electrónica/digital segura** en las legislaciones nacionales de los países Partes del ATIT, así como en los acuerdos de reconocimiento mutuo de certificados de firma digital suscritos entre ellos y en la Resolución 476 del Comité de Representantes de la ALADI “Reconocimiento Mutuo de Certificados de Firma Digital – Bases para la Creación de una Lista de Confianza Regional”, **es la siguiente:**

- Argentina, Bolivia, Perú y Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Certificados de Firma Digital del MERCOSUR: **Firma digital**
- Chile y Uruguay: **Firma electrónica avanzada**
- ACE 16.29 Argentina-Chile: **Firma digital/Firma electrónica avanzada**
- Brasil y Paraguay: **Firma electrónica calificada/cualificada**

A continuación, se proporciona un cuadro con el detalle de la normativa y de la información solicitada.

PAÍS	TIPOS DE FIRMA	NORMATIVA
ARGENTINA	Firma digital: Se entiende por firma digital al resultado de aplicar a un documento digital un procedimiento matemático que requiere información de exclusivo conocimiento del firmante, encontrándose ésta bajo su absoluto control. La firma digital debe ser susceptible de verificación por terceras partes, tal que dicha verificación simultáneamente permita identificar al firmante y detectar cualquier alteración del documento digital posterior a su firma. (Ley 25.506, Artículo 2)	Ley de firma digital N° 25.506 (texto actualizado) Decreto Reglamentario N° 182/2019 Resolución SIP N° 946/2021 Normativa sobre Firma Digital

PAÍS	TIPOS DE FIRMA	NORMATIVA
	Firma electrónica: Se entiende por firma electrónica al conjunto de datos electrónicos integrados, ligados o asociados de manera lógica a otros datos electrónicos, utilizado por el signatario como su medio de identificación, que carezca de alguno de los requisitos legales para ser considerada firma digital. En caso de ser desconocida la firma electrónica corresponde a quien la invoca acreditar su validez. (Ley 25.506, Artículo 5)	
BOLIVIA	Firma digital: Es la firma electrónica que identifica únicamente a su titular, creada por métodos que se encuentren bajo el absoluto y exclusivo control de su titular, susceptible de verificación y está vinculada a los datos del documento digital de modo tal que cualquier modificación de los mismos ponga en evidencia su alteración. (Ley 164, Artículo 6, Parágrafo IV, Numeral 5) Firma Electrónica. Es el conjunto de datos electrónicos integrados, ligados o asociados de manera lógica a otros datos electrónicos, utilizado por el signatario como su medio de identificación, que carece de alguno de los requisitos legales para ser considerada firma digital. (Decreto 1.793, Artículo 4, Parágrafo I)	Ley N° 164 Ley General de Telecomunicaciones, Tecnologías de Información y Comunicación Decreto Supremo (D.S) N° 1793 Reglamento para el Desarrollo de las Tecnologías de Información y Comunicación D.S N° 3525 Establece Política de Atención a la Ciudadanía: Bolivia a tu servicio y Portal de Trámites del Estado; y norma del archivo digital, la interoperabilidad y la tramitación digital D.S. 3527 de 11 de abril de 2018, que modifica el D.S. 1793. Marco normativo
BRASIL	Las firmas electrónicas se clasifican en: I – firma electrónica simple: a) la que permite identificar su signatario; b) la que anexa o asocia datos a otros datos en formato electrónico del signatario;	MP 2.220-2/2001 instituye la Infraestructura de Claves Públicas Brasileña – ICP – Brasil, transforma el <i>Instituto Nacional de Tecnologia da Informação</i> en ente autónomo y da otras providencias

PAÍS	TIPOS DE FIRMA	NORMATIVA
	II – firma electrónica avanzada: la que utiliza certificados no emitidos por ICP-Brasil u otro medio de comprobación de la autoría y de la integridad de documentos en forma electrónica, siempre que sea admitido por las partes como válido o aceptado por la persona a quien se dirija el documento, con las siguientes características: a) está asociada al signatario de manera unívoca; b) utiliza datos para la creación de firma electrónica cuyo signatario puede, con elevado nivel de confianza, operar bajo su control exclusivo; c) está relacionada a los datos a ella asociados de tal modo que cualquier modificación posterior es detectable; III – firma electrónica calificada: la que utiliza certificado digital, en los términos del § 1° del art. 10 de la Medida Provisoria n° 2.200-2, del 24 de agosto de 2001. § 1° Los 3 (tres) tipos de firma referidos en los incisos I, II y III del acápite de este artículo caracterizan el nivel de confianza sobre la identidad y la manifestación de voluntad de su titular y la firma electrónica calificada es la que posee nivel más elevado de confiabilidad a partir de sus normas, de sus estándares y de sus procedimientos específicos. (Ley 14.036, Artículo 4) A efectos del Acuerdo de Reconocimiento de Firmas Digitales del Mercosur la firma electrónica a efectos transfronterizos es la firma electrónica calificada (firma digital).	Ley 14.036/2020
CHILE	Firma electrónica: cualquier sonido, símbolo o proceso electrónico, que permite al receptor de un documento electrónico identificar al menos formalmente a su autor. (Ley 19.799, Artículo 2, Literal f)	Ley N° 19.799 , sobre documentos electrónicos, firma electrónica y servicios de certificación de dicha firma

PAÍS	TIPOS DE FIRMA	NORMATIVA
	Firma electrónica avanzada: aquella certificada por un prestador acreditado, que ha sido creada usando medios que el titular mantiene bajo su exclusivo control, de manera que se vincule únicamente al mismo y a los datos a los que se refiere, permitiendo la detección posterior de cualquier modificación, verificando la identidad del titular e impidiendo que desconozca la integridad del documento y su autoría. (Ley 19.799, Artículo 2, Literal g)	Decreto N° 181 de 2002, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que aprueba el Reglamento de la ley N° 19.799 Decreto N° 24 de 2019, del Ministerio de Economía y Empresas de Menor Tamaño, que aprueba norma técnica para la prestación del servicio de certificación de firma electrónica avanzada
PARAGUAY	Firma electrónica: los datos en formato electrónico anexos a otros datos electrónicos o asociadas de manera lógica con ellos que utiliza el firmante para firmar. (Ley 6.822, Artículo 4, Numeral 26) Firma electrónica cualificada: una firma electrónica que se crea mediante un dispositivo cualificado de creación de firmas electrónicas y que se basa en un certificado cualificado de firma electrónica, la cual deberá estar vinculada al firmante de manera única, permitir la identificación del firmante, haber sido creada utilizando datos de creación de la firma electrónica que el firmante puede utilizar, con un alto nivel de confianza, bajo su control exclusivo y estar vinculada con los datos firmados por la misma de modo tal que cualquier modificación ulterior de los mismos sea detectable. (Ley 6.822, Artículo 4, Numeral 27)	Ley N° 6.822/2021 De los servicios de confianza para las transacciones electrónicas, el documento electrónico y los documentos transmisibles electrónicos Decreto Reglamentario N° 7576/2022 por el cual se reglamentan artículos de la Ley N° 6822/2021. Resoluciones Documentos ICPP (Infraestructura de Clave Pública del Paraguay)
PERÚ	Firma electrónica: Cualquier símbolo basado en medios electrónicos utilizado o adoptado por una parte con la intención precisa de vincularse o autenticar un documento cumpliendo todas o algunas de las funciones características de una firma manuscrita. (Ley 27.269, Artículo 1) Firma digital: Aquella firma electrónica que utiliza una técnica de criptografía asimétrica, basada en el uso de un par de claves único;	Ley N° 27.269 Ley de firmas y certificados digitales de 8/05/2000 Ley N° 27.310 (Modifica el Artículo 11 de la Ley 27.269) D.S. N° 052-2008-PCM de 19/07/2008 Reglamento

PAÍS	TIPOS DE FIRMA	NORMATIVA
	asociadas una clave privada y una clave pública relacionadas matemáticamente entre sí. El titular es la persona que se le atribuye de manera exclusiva un certificado digital que contiene una firma digital identificándolo objetivamente en relación con el mensaje de datos. (Ley 27.269, Artículo 3)	D.S. 070-2011 -PCM de 27/07/2011 D.S. N° 105-2012 -PCM de 21/10/2012
URUGUAY	Firma electrónica: los datos en forma electrónica anexos a un documento electrónico asociados de manera lógica con el mismo, utilizados por el firmante como medio de identificación. (Ley 18.600, Artículo 2, Literal J) Firma electrónica avanzada: la firma electrónica que cumple los siguientes requisitos: 1) Requerir información de exclusivo conocimiento del firmante, permitiendo su identificación unívoca; 2) ser creada por medios que el firmante pueda mantener bajo su exclusivo control; 3) ser susceptible de verificación por terceros; 4) estar vinculada a un documento electrónico de tal modo que cualquier alteración subsiguiente en el mismo sea detectable; y 5) haber sido creada utilizando un dispositivo de creación de firma técnicamente seguro y confiable y estar basada en un certificado reconocido válido al momento de la firma. (Ley 18.600, Artículo 2, Literal K) Firma electrónica avanzada con custodia centralizada: es la firma electrónica avanzada en la cual la clave privada del firmante se encuentra en custodia de un prestador de servicios de confianza acreditado, que realiza la firma bajo orden expresa del firmante. (Decreto 70/018, Artículo 3. Literal B)	Ley N° 18.600 de 21/09/2009. Documento Electrónico y Firma Electrónica Decreto 436/011 de 08/12/11 Reglamentación de Documento Electrónico y Firma Electrónica Decreto 70/018 de fecha 19/03/18. Reglamentación de los Servicios de confianza de firma e identificación digital
Argentina-Chile	A los efectos del presente Acuerdo, se utilizará indistintamente la denominación “ firma digital ” o “ firma electrónica avanzada ”, definida como datos en forma electrónica anexos a un documento digital que	ACE 16.29 Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Certificados de Firma Digital.

PAÍS	TIPOS DE FIRMA	NORMATIVA
	permite identificar al firmante o signatario y garantiza la integridad del documento. (ACE 16.29, Anexo, Artículo 2)	Vigente desde el 1/10/2018.
Argentina-Brasil-Paraguay-Uruguay	A los efectos del presente Acuerdo, se entenderá por “ firma digital ” los datos en forma electrónica resultantes de la aplicación de un proceso matemático a un documento digital, que se vale de un elemento criptográfico, que requiere información de exclusivo control del firmante, la que es asociada a una persona o entidad originaria, identificada de forma inequívoca, y emitida por un prestador de servicios de certificación acreditado por cada una de las Partes. (Acuerdo, Artículo 2)	Acuerdo de Reconocimiento Mutuo de Certificados de Firma Digital del MERCOSUR Vigente actualmente entre Argentina, Paraguay y Uruguay.
13 países de la ALADI	A los efectos de la presente Resolución, se entiende por firma digital aquella firma que asegura la autenticidad, la integridad y el no repudio, emitida a partir de Infraestructuras de Claves Públicas (ICP) oficiales por entidades de certificación o prestadores de servicios de certificación acreditados como terceros de confianza que participan en el proceso. (Resolución 476, Artículo Primero)	Resolución 476 del Comité de Representantes de la ALADI

Anexo IV

Estado de Situación de los proyectos de Protocolo (noviembre 2024)

Proyectos de Protocolos al ATIT que se encuentran actualmente a consideración de los países

1. Proyecto de Protocolo que recoge los cambios propuestos por la Comisión del Art. 16 en su II Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de noviembre y 1º de diciembre de 2010.

Inicio del proceso de protocolización: 2010

Este proyecto se refiere a la modificación de los artículos 4, 7, 9, 19, 22, 24, 25, 26, 29, 30 (en portugués), 31(en portugués), 35 y 58 del ATIT; a la sustitución de los Apéndices 1, 2, 4 y 5 y; a la incorporación del Apéndice 6 (relativo al “Modelo de Comunicación de Renovación del Permiso Originario”).

Situación: está pendiente por parte de **Bolivia** la comunicación a la Secretaría General, a través de la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI, de la **conformidad con el proyecto** referido.

En el ámbito de la Subcomisión, el Viceministerio de Transportes de Bolivia informó haber enviado a la Cancillería de su país, la conformidad técnica respectiva y se comprometió a realizar un esfuerzo adicional, para dar seguimiento con su Cancillería y que la Secretaría General cuente con la comunicación a través de la respectiva Representación Permanente ante la ALADI, a la brevedad.

2. Proyecto de Protocolo relativo a la modificación del Anexo II “Aspectos Migratorios” del Acuerdo.

Inicio del proceso de protocolización: 2011

Situación: se aguarda por parte de la Representación Permanente de **Bolivia** ante la ALADI, la confirmación relativa a la **autorización para suscribir** el proyecto de Protocolo referido.

Con fecha 31 de agosto de 2023 la Secretaría General recibió, a través de la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI, una consulta relativa a la eliminación de la Libreta del Tripulante y si ello afectaría la continuidad de la emisión de dicho documento, en el marco de la Comunidad Andina (CAN).

La Secretaría General informó que el proyecto de protocolo relativo a la sustitución del texto del Anexo II “Aspectos Migratorios”, elimina la Libreta de Tripulante únicamente en el ámbito del ATIT, no teniendo efectos sobre la normativa de la CAN puesto que se trata de ordenamientos jurídicos distintos.

En el ámbito de la Subcomisión, la Dirección General de Migración de Bolivia informó haber enviado a la Cancillería de su país, la conformidad técnica respectiva y se comprometió a realizar un esfuerzo adicional para dar seguimiento con su Cancillería y que la Secretaría General cuente con la comunicación a través de la respectiva Representación Permanente ante la ALADI, a la brevedad.

3. Proyecto de Protocolo relativo a la modificación del Artículo N° 16 del Acuerdo.

Inicio del proceso de protocolización: 2011

Este proyecto se refiere a la regularización de la labor de Secretaría Técnica de la Comisión del Artículo 16 que la Secretaría General de la ALADI realiza “de facto”.

Situación: se aguarda por parte de la Representación Permanente de **Bolivia** ante la ALADI, la confirmación relativa a la **autorización para suscribir** el proyecto de Protocolo referido.

En el ámbito de la Subcomisión, el Viceministerio de Transportes de Bolivia informó haber enviado a la Cancillería de su país, la conformidad técnica respectiva y se comprometió a realizar un esfuerzo adicional para dar seguimiento con su Cancillería y que la Secretaría General cuente con la comunicación a través de la respectiva Representación Permanente ante la ALADI, a la brevedad.

4. Proyecto de Protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Acuerdo.

Inicio del proceso de protocolización: 2017

Situación: está pendiente por parte de **Bolivia** la respectiva comunicación a la Secretaría General, a través de sus Representaciones Permanentes ante la ALADI, relativas a la **conformidad con el proyecto** de Protocolo referido.

En el ámbito de la Subcomisión, la Aduana Nacional de Bolivia informó haber enviado a la Cancillería de su país, la conformidad técnica respectiva y se comprometió a realizar un esfuerzo adicional para dar seguimiento con su Cancillería y que la Secretaría General cuente con la comunicación a través de la respectiva Representación Permanente ante la ALADI, a la brevedad.

5. Proyecto de Protocolo que modifica los Artículos 17 y 19 del ATIT e incorpora el Apéndice 7 al Acuerdo.

Inicio del proceso de protocolización: 2017

Situación: está pendiente por parte de **Bolivia, Perú**, la comunicación a la Secretaría General, a través de las respectivas Representaciones Permanentes ante la ALADI, relativa a la **conformidad con el proyecto** de Protocolo referido.

En el ámbito de la Subcomisión, la Delegación de Perú informó haber concluido la revisión técnica y estará enviando la conformidad respectiva a la Secretaría General, antes de la próxima reunión de la Comisión del Artículo 16 (noviembre 2024).

6. Proyecto de Protocolo Adicional al ATIT. Infracciones y sanciones (deja sin efecto el Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo).

Inicio del proceso de protocolización: 2017

Situación: Se envió proyecto de protocolo con la modificación propuesta por Paraguay incorporada, así como la modificación formal en portugués solicitada por Brasil. Conformidad al proyecto por parte de Argentina, Brasil, Chile, **Perú-Paraguay** y Uruguay. Se aguarda **conformidad de Bolivia y Perú**.

Una vez formalizada la modificación de las multas en el protocolo adicional respectivo, tendría que ajustarse este proyecto.

7. Proyecto de Protocolo al ATIT. Modifica los montos de las multas a que se refiere el Artículo 6° del Segundo Protocolo Adicional al Acuerdo.

Inicio del proceso de protocolización: 2023

Conformidades: Paraguay (21/11/2023), Uruguay (23/11/2023), Argentina (24/11/2023), Brasil (1/12/2023), Bolivia (5/12/2023), Chile (13/12/2023) y Perú. (20/9/2024).

Inicio del proceso de suscripción: se envió el texto a la Representación de Bolivia mediante Nota ALADI/SUBSE-LC-229/24 de 24/9/2024.

Anexo V

Cuadro consolidado de procedimientos
(Complementación permisos de
transporte carga y pasajeros)

XXIII REUNIÓN DE LA COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DEL ART. 16 DEL ATIT
PROCEDIMIENTOS PARA LA COMPLEMENTACIÓN DE PERMISOS RELATIVOS AL TRANSPORTE DE CARGAS
CUADRO COMPARATIVO PAÍSES ATIT

COMPLEMENTACIÓN DE PERMISOS ORIGINARIOS					
	Apostilla	Traducción del poder de representante	Tasas	Verificación de multas impositivas	Tiempo estimado de adquisición
Argentina	SI, documento de idoneidad y poder de representante legal	SI	SI: \$720 (por destino)	SI	10 días
Bolivia	SI, documento de idoneidad y poder protocolizado del representante legal	SI	NO	NO	5 días para la Otorgacion del (PERMISO PROVISORIO) con vigencia de 3 meses hasta que se elabore en el Permiso definitivo
Brasil	SI, poder de representante legal único y documento de idoneidad (este ultimo con excepción de AR, BO, PY)	Si, en caso que haya sido emitido en el extranjero	NO	NO	30 días corridos
Chile	SI, documento de idoneidad y poder de representante legal	Si, cuando el poder no se haya escriturado en castellano	NO	NO	10 días hábiles
Paraguay	SI, documento de idoneidad y poder de representante legal	Si, en caso de empresa brasileña	SI Argentina (Resolución CD N° 426/27-09-2011) SI Brasil (Resolución CD N°150/04-08-2006) Los demás países NO	SI	20 días hábiles
Perú	Si, documento de idoneidad y poder del representante legal	Si	Gratuito	NO	12 dias hábiles
Uruguay	SI, documento de idoneidad y poder de representante legal	SI	NO	SI	20 días (MEF + Registro del poder de representante) + 48hs gestión ante Cargas Internacionales

RENOVACIÓN DE PERMISOS ORIGINARIOS A COMPLEMENTAR					
	Apostilla	Traducción del poder de representante	Tasas	Verificación de multas impositivas	Tiempo estimado de adquisición

Argentina	NO, solo con presentación de Documento de Idoneidad con el originario	Sí, en el caso de presentación de un poder por un nuevo representante legal único.	SI: \$360 (por destino)	SI	10 días
Bolivia	NO, solo con el Fax de comunicación del país de Origen indicando la Renovación del Permiso Originario	Si, solo en caso de presentar nuevo poder del representante en caso de empresa brasileña	NO	NO	5 días para la Otorgación del (PERMISO PROVISORIO) con vigencia de 3 meses hasta que se elabore en el Permiso definitivo
Brasil	SI, poder de representante legal único (solo si hay cambio) y documento de idoneidad (este último con excepción de AR, BO, PY)	Si, en el caso de presentación de poder de nuevo representante legal único	NO	NO	30 días corridos
Chile	Solo al poder de representación legal	Si, cuando el poder no se haya escriturado en castellano	NO	NO	10 días hábiles
Paraguay	Documento de idoneidad en caso de que presente y poder de representante legal en caso de nuevo representante	Si, solo en caso de presentar nuevo poder del representante en caso de empresa brasileña	SI Argentina (Resolución CD N° 426/27-09-2011) Los demás países NO	SI	20 días hábiles
Perú	NO. Se da validez al documento de renovación remitido por el país de origen a través del mecanismo acordado bilateralmente.	Si. Solo se presenta cuando se designa nuevo representante legal. Solo se aplica para los poderes emitidos en portugués	no	No	Procedimiento Automático. máximo cinco (5) días para emitir el documento que acredita la renovación
Uruguay	NO, siempre que haya comunicación oficial SI, en caso de nuevo representante legal	SI, en caso de modificación de representante legal	NO	SI	15 días renovación de registro de representante legal + 48hs gestión ante Cargas Internacionales

MODIFICACIÓN DE FLOTA DE EMPRESA EXTRANJERA (ALTAS Y BAJAS)					
	Representante legal	Tasas	Verificación de multas impeditivas	Tiempo estimado para tramitación	El país de destino condiciona la efectivización de la modificación de flota a la validez del documento emitido por el país de origen?
Argentina	SI	\$45.-	SI	15 días	NO

Bolivia	SI	NO	NO	2-3 días hábiles	SI
Brasil	SI	NO	NO	2 días hábiles contados desde la solicitud	No, pero requerimos que el representante legal firme la solicitud.
Chile	SI	NO	NO	15 días	SI
Paraguay	SI	SI Argentina (Resolución CD N° 426/27-09-2011) SI Brasil (Resolución CD N°150/04-08-2006) Los demás países NO	SI	3-5 días hábiles	SI, se verifica en el correo oficial si fue recibida la modificación por la Autoridad Competente
Perú	NO	NO	NO	Procedimiento Automático. máximo cinco (5) días para emitir el documento que acredita la modificación de flota y comunicación a la aduana	Se da validez al documento remitido por el país de origen a través del mecanismo acordado bilateralmente. En caso que el documento ingrese por otra vía, se solicita que el país de origen lo valide a través del mecanismo de comunicación acordado.
Uruguay	NO	NO	SI, de la empresa y del vehículo	1 día hábil siempre que el vehículo no esté vinculado a otra empresa que posea una restricción administrativa	SI

VIAJE OCASIONAL DE EMPRESA EXTRANJERA						
	Representante legal	Tasas	Verificación de multas impeditivas	Tiempo estimado para tramitación	Son admitidas modificaciones de flota por el país de destino?	Son admitidas emisiones de nuevos viajes ocasionales durante la vigencia de uno anterior con las mismas características
Argentina	NO	NO	NO	1 día	SI	SI
Bolivia	NO	NO	NO	2-3 días hábiles	SI	SI
Brasil	NO	NO	NO	3 días hábiles a partir de la comunicación del país de origen	SI	SI

Chile	NO	NO	NO	No corresponde tramitación	SI	SI, siempre que no se superpongan las fechas de los permisos
Paraguay	NO	NO	SI	2-3 días hábiles	SI	SI, siempre y cuando sean después de la vigencia anterior
Perú	No	No	No	Procedimiento Automático. máximo cinco (5) días para emitir la conformidad que se remite a la autoridad aduanera	si	Si
Uruguay	SI, sujeto a análisis del caso concreto	NO	SI	1 día hábil	SI	SI

Anexo VI

Informe SG

Reuniones de la Comisión de Transporte Ferroviario

**Informe - Comisión de Transporte Ferroviario
XXV Reunión de la Comisión del Artículo 16
(noviembre 2024)**

Antecedentes

En septiembre de 2021, en el marco de la XXII Reunión de la Comisión del Artículo 16, las Delegaciones coincidieron en la conveniencia de retomar la revisión de las modificaciones propuestas al texto del Capítulo sobre Transporte Ferroviario del ATIT, (las cuales habían quedado pendientes de consideración desde mayo de 2019), debido al tiempo transcurrido desde la realización de las mismas y, en particular, en razón de los cambios que ha experimentado el sector ferroviario, tanto a nivel nacional como internacional.

Al respecto, solicitaron que la Comisión de Transporte Ferroviario se reuniera de forma virtual para revisar el Documento de Trabajo en el que constan las propuestas (Anexo VI del Acta de la XXI Reunión de la Comisión del Artículo 16 de mayo de 2019) con la finalidad de “retomar la temática, establecer el cronograma de trabajo y dar una revisión general al texto”.

En marzo de 2022, en la reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario, la delegación argentina expresó la necesidad de realizar algunas modificaciones al texto, particularmente en razón de los cambios que ha experimentado el sector ferroviario, tanto a nivel nacional como internacional, desde la última revisión del Documento de Trabajo.

Las delegaciones de Argentina y Bolivia realizaron propuestas de modificación al Documento de Trabajo, las cuales fueron puestas a consideración de las demás durante la reunión de la Comisión de Transporte Ferroviario realizada con fecha 2 de junio de 2022, en un formato acordado previamente, a fin de facilitar la revisión de las mismas.

Trabajos realizados durante 2024

En lo que va del año 2024 se han llevado a cabo 6 videoconferencias entre los meses de abril y septiembre, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT. Como resultado de la revisión, se acordaron **53** propuestas de modificación, quedando aun en análisis **14** propuestas de modificación que están siendo analizadas.

Actas

Los actas finales de las reuniones realizadas quedarán incluidas en el Anexo correspondiente al Acta Final de la presente Reunión Plenaria,

-Propuestas de modificación en análisis

	Artículo	Tema	Situación
1	36° I.18	Definición de Flete o Precio de Transporte (propuesta de eliminación)	AR, BO, CH, PE y BR apoyan nueva propuesta PY se suma a consenso UY: en consulta
2	40° 2	Pago de fletes - moneda	AR, BR, BO, PE y PY apoyan nueva propuesta de CH UY: en consulta
3	44° 1	Indicación de información sobre recorrido a seguir, puntos fronterizos, estaciones fronterizas/tránsito.	AR retira su propuesta. CH, BR, AR, UY, PY y BO de acuerdo en que las menciones señaladas en el Art 44.1 deben ser facultativas. PE en consulta
4	46° 5	Gastos y consecuencias operación carga defectuosa	CH, AR: tomar un tiempo para analizar la responsabilidad que se aplica en este caso. Propuesta de CH (08/05). BR: hace un añadido a la propuesta y acompaña. AR y PY: acompañan BO, UY y PE: en consulta
5	46° 6	Forma de transportar la mercancía – vagones cerrados, entoldados, acondicionados, etc.	CH, AR: tomar un tiempo para analizar la responsabilidad que se aplica en este caso Las delegaciones sugirieron una revisión integral del art 46. Propuesta de CH (08/05) AR: acompaña BO, BR, PY, PE, UY: en consulta Se mantiene propuesta de BR (25/07) que acompaña PY. El resto en consulta.
6	46° 7	Aplicación de precintos a los vagones	CH, BR, UY, AR y PY: acompañan propuesta de BO PE: en consulta
7	48° 1	Plazo de entrega	Propuestas a analizar PE (27/07/23) y CH (27/07/23) AR, BO, UY, BR y PY: acompañan propuesta de CH PE: en consulta
8	48° 1 a)	Plazo de expedición – fijado uniforme	En análisis propuesta de BO de incluir definición de expedición y sugerencia de CH de revisar el término a lo largo del texto Propuesta de CH (08/05) UY y AR: acompañan BR, BO, PY, PE: en consulta

9	48° 3	Plazo de expedición – una vez	La propuesta se tratará en conjunto con la propuesta relativa al artículo 44.2 b). Propuesta de CH (08/05): UY y AR: acompañan BR, BO, PY, PE: en consulta
10	48° 5	Plazos entrega, expedición y suplementarios – figurar en tarifas	CH y UY proponen eliminar numeral AR, PE, PY y BR: acompañan propuesta BO: en consulta
11	53°	Responsabilidad – operador ferroviario (propuesta de eliminación)	CH: manifestó no poder acompañar (expone justificación-únicamente eliminar numeral 4 y ajustar el 2) BR: acompaña propuesta y propone ajustar también numeral 3. BO, PY, PE y UY: en consulta AR: acompaña propuesta de CH de eliminar numeral 4. <u>BR: elabora propuesta prox reunión</u>
12	54°	Indemnización y recursos – operadores ferroviarios (propuesta de eliminación)	CH: manifestó no poder acompañar y presenta propuesta de redacción AR, BO, BR, PY, PE y UY: en consulta <u>AR: elabora propuesta prox reunión</u>
13	55°	Refiere al procedimiento, competencia y acuerdos de los recursos previsto en el artículo 54 (propuesta de eliminación)	BR, CH y PE: acompañan propuesta BO, PY y UY: en consulta
14	56°	Obligación del operador ferroviario a efectuar transporte de mercancía (propuesta de eliminación)	CH: manifestó no poder acompañar y presenta propuesta de redacción. AR y PE: acompaña propuesta de CH BR: acompaña propuesta original de BO de eliminar. BO, BR, PY, y UY: en consulta propuesta de CH.

Anexo VII

Informe SG

Reuniones de la Comisión de Aspectos Aduaneros

**Informe - Comisión Asuntos Aduaneros
XXIV Reunión de la Comisión del Artículo 16
(Noviembre 2024)**

Antecedentes

Durante 2021 se llevaron a cabo 2 videoconferencias con miras a revisar y formalizar el proyecto de Protocolo modificatorio del Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Acuerdo.

Las Delegaciones analizaron los Artículos 10 y 11 del Anexo, intercambiando diversas opiniones sobre los mismos y analizaron la propuesta de modificación del Artículo 1 "Definiciones", enviada por la Delegación Permanente de Brasil ante ALADI y MERCOSUR, el 2 de agosto de 2021

En 2022, las delegaciones se refirieron a la urgencia de avanzar en la formalización del proyecto de Protocolo Adicional que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Acuerdo, y acordaron que, aquellos puntos en los que no se llegara a un consenso a nivel de la Comisión de Aspectos Aduaneros, **fueran retirados de la agenda de las reuniones.**

De este modo, Argentina, durante dicha Reunión, y Brasil, de forma posterior mediante Nota 45/22 de fecha 01/04/222, retiraron sus propuestas de modificación con el fin de avanzar hacia formalización del proyecto de Protocolo.

En 2023, la Comisión se reunió el 8 de septiembre para analizar los temas de "Courier internacional" y "Definición de documentos de transporte" de conformidad con lo solicitado en el marco de la Reunión de la XXIII Comisión del Artículo 16 (septiembre 2022).

En ese sentido, la Delegación de Argentina que fue quien propuso la inclusión del tema "**Courier Internacional**" en la agenda de la Comisión del Art. 16, explicó que el objetivo es tener mayor conocimiento sobre las experiencias de las demás delegaciones sobre el tratamiento de este régimen en sus países, aclarando que no se busca que este tema demore, altere o modifique el avance en la formalización del proyecto de protocolo pendiente.

Las delegaciones compartieron sus experiencias al respecto, compartiendo en general que las experiencias están vinculadas al transporte aéreo, que se trata de un régimen de gran complejidad, y que si bien es interesante conocer más sobre la motivación de la propuesta de Argentina (consideraciones específicas, evaluar los beneficios), por ahora, y dado que el sector privado en los diferentes países no ha mostrado interés, no es el momento de abocarse a desarrollarlo en el ámbito del ATIT.

Por otra parte, durante la XXIII Reunión, la Delegación de Perú manifestó su interés en tratar la propuesta sobre la **definición de documentos de transporte que amparan una operación de transporte internacional terrestre de pasajeros (Lista de Pasajeros) y de carga (MIC/DTA)** con vehículos extranjero, con el objetivo de evitar que una operación de transporte internacional se confunda con operación de transporte interno y definir que documentos probatorios se requieren.

Al respecto, las delegaciones mencionaron los documentos que se requieren en sus países para ese tipo de operaciones y consideraron de mucha utilidad hacer un llamado a difundir la información y criterios respectivos. En particular Perú, propuso analizar la posibilidad de suscribir un acuerdo multilateral.

Respecto a ambas temáticas y en general la inclusión de nuevos temas, las

delegaciones acordaron no incluirlos en los debates y análisis hasta tanto no esté formalizado el proyecto de protocolo aún pendiente.

Trabajos 2023 posteriores a la XXIV Reunión de la Comisión del Artículo 16 y 2024

En octubre de 2023, con la participación de representantes de las Aduanas, de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de los Ministerios de Transporte de los siete países miembros del Acuerdo, a los efectos de analizar los comentarios de la Delegación de Chile al Proyecto de Protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del ATIT.

El 30 de octubre de 2024, se recibió la Nota N° 57/24 remitida por la Representación Permanente de Chile ante la ALADI y el MERCOSUR, mediante la cual comunica la conformidad con el proyecto de protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros."

Otros temas:

El 30 de julio de 2024 se recibió la Nota EBUR 343/2024 de la Representación Permanente de Bolivia ante la ALADI y MERCOSUR, mediante la cual solicita "realizar las modificaciones y ajustes que sean necesarios en el Anexo I – Aspectos Aduaneros del ATIT" conforme a la propuesta presentada sobre disminuir la cantidad de ejemplares de Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Transito Aduanero (MIC/DTA).

Actas

El Acta de la reunión del 8 de septiembre de 2023 y el proyecto de acta de la reunión del 10 de octubre de 2024 quedaran incluidos en Anexo al Acta Final de la presente Reunión plenaria.

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE - ATIT

ACTA DE LA REUNIÓN VIRTUAL ESPECÍFICA DE LA COMISIÓN DE ASUNTOS ADUANEROS

La Comisión de Asuntos Aduaneros se reunió por videoconferencia, el **día 8 de septiembre de 2023**, con la participación de representantes de las Aduanas, de los Ministerios de Relaciones Exteriores y de los Ministerios de Transporte de los siete países miembros del Acuerdo, a los efectos de analizar los temas propuestos en el marco de la XXIII Reunión de la Comisión del Artículo 16, correspondientes a “Courier internacional”, por parte de Argentina y “Definición de documentos de transporte”, por parte de Perú. La Lista de Participantes figura en el Anexo I.

El Jefe de Departamento de Integración Física y Digital, Rodrigo Da Costa, dio la bienvenida a los participantes y procedió a poner en consideración el Orden del Día (Anexo II), el cual fue aprobado sin modificaciones.

En el primer punto del Orden del Día, la Delegación de Argentina explicó que el objetivo de su propuesta sobre incluir el tema de “Courier internacional” en la Agenda de la Comisión del Artículo 16, es tener mayor conocimiento sobre las experiencias de las demás delegaciones respecto del tratamiento de este régimen en sus países, aclarando que no se busca que este tema demore, altere o modifique el avance en la formalización del proyecto de protocolo pendiente.

Las delegaciones compartieron sus experiencias, coincidiendo en general en lo siguiente que:

- i) El régimen de “Courier internacional” en los respectivos países está vinculado al transporte aéreo.
- ii) Se trata de un régimen de gran complejidad que involucra distintos aspectos, más allá de la temática aduanera.
- iii) El sector privado en los diferentes países no ha manifestado particular interés al respecto.

En ese sentido, las delegaciones consideraron conveniente contar con mayor información para conocer más sobre la motivación de la propuesta de Argentina (por ejemplo, consideraciones específicas, evaluación de los beneficios), sin embargo y por ahora, manifestaron su preferencia de no abocarse a desarrollarlo en el ámbito del ATIT.

Por otra parte, respecto al segundo tema del Orden del Día, la Delegación de Perú manifestó su interés en tratar la propuesta sobre la definición de documentos de transporte que amparan una operación de transporte internacional terrestre de pasajeros (Lista de Pasajeros) y de carga (MIC/DTA) con vehículos extranjeros, con el objetivo de evitar que una operación de transporte internacional se confunda con operación de transporte interno y definir qué documentos probatorios se requieren.

Al respecto, las delegaciones mencionaron de manera general los documentos que se requieren en sus países para ese tipo de operaciones y consideraron de mucha utilidad hacer un llamado a las autoridades correspondientes, a difundir la información y criterios respectivos. La Delegación de Perú, propuso analizar la posibilidad de suscribir un acuerdo multilateral en el ámbito del ATIT que permita contar con un documento que ampare estas operaciones.

Por otra parte, las delegaciones señalaron que el objetivo prioritario de los trabajos desarrollados en el ámbito de esta Subcomisión de Aspectos Aduaneros, es avanzar hacia la aprobación del proyecto de protocolo pendiente.

En ese sentido, la Secretaría General recordó la situación del proyecto de Protocolo Adicional que actualmente se encuentra a consideración de los países para su suscripción, el cual cuenta hasta el momento con la conformidad de Argentina, Paraguay, Perú y Uruguay.

Al respecto, la Delegación de Chile comunicó que enviará mediante nota formal consultas puntuales respecto al proyecto de protocolo, de forma previa a la próxima Reunión de la Comisión del Artículo 16.

Por otra parte, las delegaciones manifestaron la importancia de no demorar tanto tiempo en la aprobación de los proyectos de acta de las reuniones virtuales que remite la Secretaría General y se comprometieron a hacer un esfuerzo en ese sentido.

Finalmente y, tal como se ha venido realizando en las últimas reuniones llevadas a cabo de forma enteramente virtual, las delegaciones acordaron aprobar el Acta Final mediante su consentimiento manifestado a través de correo electrónico, con copia a los demás participantes.

Por Argentina: aprobada con fecha
10 de octubre de 2023

Por Bolivia: aprobada con fecha 10
de octubre de 2023

Por Brasil: aprobada con fecha 10 de
octubre de 2023

Por Chile: aprobada con fecha 10 de
octubre de 2023

Por Paraguay: aprobada con fecha
10 de octubre de 2023

Por Perú: aprobada con fecha 10 de
octubre de 2023

Por Uruguay: aprobada vía correo
electrónico de fecha 20 de
septiembre de 2023

ANEXO I

LISTA DE PARTICIPANTES

ARGENTINA

Pablo Gómez Valdez	pgomezvaldez@afip.gob.ar
Francisco López Achaval	fzl@mrecic.gov.ar
Carla Secondini De Luca	ycs@mrecic.gov.ar

BOLIVIA

Jhoanna Pamela Carrasco Gorostiaga	jhoannacarrascog@gmail.com
Orlando Callisaya Tarqui	ocallisaya@aduana.gob.bo
Mirko Antonio Figueredo Medina	mfigueredo@aduana.gob.bo
Susana Ayala Catalán	sayala@aduana.gob.bo
Victoria Rodriguez Mollericona	vrodriguez@aduana.gob.bo

BRASIL

Edison Introvini	edison.introvini@rfb.gov.br
Marcos Antônio Lima das Neves	marcos.neves@antt.gov.br
Victor Martins	victor.martins@itamaraty.gov.br

CHILE

Pablo Ortiz	pablo.ortiz@mtt.gob.cl
Alejandro Dorna Moscoso	adorna@mtt.gob.cl

PARAGUAY

Juan Velazquez	jvelazquez@dinatran.gov.py
Montserrath Samaniego	msamaniego@mre.gov.py

PERÚ

Jesus José Tapia Tarillo	jtapia@mtc.gob.pe
Walter Pacheco Tantaleán	wpacheco@sunat.gob.pe
Francisco Llerena Torres	fllerena@sunat.gob.pe

Rafael Mallea

rmallea@sunat.gob.pe

URUGUAY

Laura Dighiero

ldighiero@aduanas.gub.uy

Fernanda Ouviaña

maria.ouvina@mtop.gub.uy

Micaela Testa

micaela.testa@aduanas.gub.uy

Ana Laura Suárez

ana.suarez@aduanas.gub.uy

Maximiliano Da Costa Frioni

maximiliano.dacosta@mtop.gub.uy

ALADI

Rodrigo da Costa Serran

rserran@aladi.org

Analía Correa

acorrea@aladi.org

Diana Morales Robles

dmorales@aladi.org

**REUNION DEL GRUPO DE EXPERTOS SOBRE ASUNTOS ADUANEROS
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT)**

**08 de septiembre de 2023
Reunión Virtual**

PROYECTO DE ORDEN DEL DÍA COMENTADO

1. Courier internacional (propuesta Argentina)

El tratamiento del tema se refleja en el punto 2.3.1 del Acta de la XXIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Artículo 16 del ATIT. En dicho punto, las Delegaciones acordaron “incluir el tema Courier en la Comisión de Asuntos Aduaneros para evaluar ventajas, inconvenientes y temas sensibles que podría tener su implementación en el marco del ATIT”.

2. Documentos de transporte que amparan una operación de transporte internacional terrestre de pasajeros y de carga (propuesta Perú).

El tratamiento del tema se refleja en el punto 2.4.3 del Acta de la XXIII Reunión de la Comisión de Seguimiento del Artículo 16 del ATIT, en dicho punto “las Delegaciones acordaron incorporar el tema en la agenda de la Comisión de Aspectos Aduaneros”.

3. Otros Asuntos

Anexo VIII

Acuerdo Multilateral al amparo del Art.
14 del ATIT entre Argentina, Brasil y
Uruguay

**REUNIÓN MULTILATERAL DE LOS ORGANISMOS DE APLICACIÓN DEL
ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (A.T.I.T.)
DE LA REPUBLICA ARGENTINA,
LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL
Y LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

En la ciudad de Montevideo, República Oriental del Uruguay, el día 23 de mayo de 2013, se reunieron los representantes de los Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), de la República Argentina Señor Raúl Cuence, de la República Federativa del Brasil, Señor Noboru Ofugi, y de la República Oriental del Uruguay, Señor Felipe Martín y acordaron:

1. Aplicar en carácter excepcional, a partir del 1ro. de julio de 2013, a los vehículos que realizan operaciones de transporte internacional por carretera de cargas y pasajeros en los diferentes tráficos bilaterales o en tránsito entre los tres países, en los casos de excesos de peso, los respectivos regímenes nacionales de sanciones considerando como límites máximos los establecidos en la Resolución GMC N°65/08 del MERCOSUR.
2. Aprobar a partir del 1ro. de julio de 2013, en los diferentes tráficos bilaterales o en tránsito entre los tres países, los nuevos valores indicados abajo, en sustitución de los que constan en el art. 5 del Anexo III - Seguros del Acuerdo Sobre Transporte Internacional Terrestre - ATIT:
 - Responsabilidad civil por daños a terceros no transportados: US\$ 50.000 por persona, US\$ 30.000 por daños materiales y US\$ 200.000 por acontecimiento (catástrofe).
 - Responsabilidad civil por daños a pasajeros: US\$ 50.000 por persona y US\$ 240.000 por acontecimiento (catástrofe). Para equipaje US\$1.000 por persona y US\$ 10.000 por acontecimiento (catástrofe).

[Handwritten signatures and initials in blue ink]

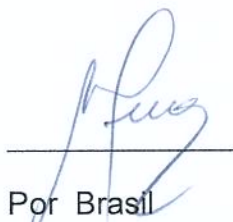
Los mencionados acuerdos se realizan en el marco de lo dispuesto en el Artículo 14 del Capítulo I - Disposiciones generales-, del ATIT, y tienen como objetivo poner en vigencia medidas de tipo técnico-operativas que se consideran de aplicación perentoria entre los países, consensuadas desde mucho tiempo atrás, que permiten otorgar un trato igualitario a las empresas así como adoptar valores mínimos de cobertura para el Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador Carretero en Viajes Internacionales que efectivamente atiendan a los objetivos para los cuales fueron fijados.

Estos acuerdos no desvirtúan el contenido de normas, que teniendo el mismo alcance, están siendo gestionadas en el ámbito institucional del MERCOSUR.

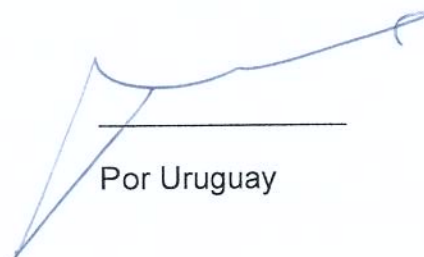
Se firman tres ejemplares de un mismo tenor y al mismo efecto.



Por Argentina



Por Brasil



Por Uruguay

Anexo IX

Informe SG

Reuniones del Grupo de Expertos para
a creación de un régimen de solución
de controversias

Informe
Proyecto de Régimen de Solución de Controversias
Noviembre 2024

Antecedentes

A modo introductorio y respecto a la temática que nos ocupa en este punto, el análisis del Proyecto de Régimen de Solución de Controversias del ATIT **se comenzó en el año 2017**, en la Sede la Asociación, tomando como base el Proyecto de Régimen presentado oportunamente por Argentina en ocasión de la celebración de la **XVIII Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT (28 al 30 de junio de 2017)**.

Desde el año 2017 hasta la fecha, las delegaciones de los países signatarios del ATIT se han reunido en veintitrés (29) oportunidades, tres (3) de forma presencial, una (1), en formato híbrido y, el resto, mediante videoconferencia, con la finalidad de analizar el articulado del proyecto y avanzar en las negociaciones hacia la obtención de un Régimen de Solución de Controversias aplicable en el marco del ATIT.

En las reuniones celebradas tanto de forma presencial como virtual, los países signatarios designaron como coordinadora de las mismas a la Secretaría General de la ALADI que, en su calidad de Secretaría Técnica del Acuerdo de referencia, ha dado seguimiento a la negociación del Proyecto de Régimen a la vez que ha elaborado sendos documentos de trabajo con la finalidad de facilitar el análisis del instrumento por parte de los países.

En **septiembre de 2023**, durante la XXIV Reunión de la Comisión del Artículo 16, se dejó constancia en actas del avance obtenido hasta ese momento, y del acuerdo de los países de continuar avanzando en el análisis del articulado a través de videoconferencias a ser convocadas por la Secretaría General de la ALADI.

Trabajos realizados y estado de situación

Entre el mes **de septiembre de 2023y noviembre de 2024**, se llevaron a cabo 6 reuniones de forma virtual, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT, en las que se analizaron los artículos del proyecto de régimen y se lograron significativos avances.

La metodología que se ha seguido para avanzar con el análisis del texto, ha sido con base en el documento elaborado por la Secretaría General, "Estado de Situación del articulado del Régimen de Solución de Controversias del ATIT", el cual identifica los artículos según el nivel de complejidad que a lo largo de las reuniones ha sido detectado.

Hoy, el proyecto de Régimen consta de 28 artículos totalmente laudados y 12 artículos continuar siendo analizados por parte de las delegaciones.

Actas

Las Actas finales de las reuniones mencionadas quedarán incluidas en el Anexo correspondiente al Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

Anexo X

Informe SG

Reuniones específicas del Grupo
Especializado – Eliminación del
Requisito de realizar la Apostilla de la
Haya y reconocimiento de documentos
electrónicos

Informe

Reuniones del Grupo Especializado – Eliminación del Requisito de realizar Apostilla de La Haya y Reconocimiento de Documentos Electrónicos Noviembre 2024

Antecedentes

En septiembre de 2021, mediante la Nota EMSUR – SG N° 71/21, la Delegación de Argentina propuso incorporar a la Agenda de la XXII Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT los temas relacionados con la eliminación del requisito de realizar la Apostilla de la Haya a los documentos emitidos por la autoridad de aplicación de un país signatario para ser presentado en otro país, así como el reconocimiento de los documentos electrónicos en el marco del ATIT aplicado al transporte internacional terrestre.

Durante la Reunión de la Comisión del Art. 16 del ATIT, realizada del 28 al 30 de junio de 2021, fueron incorporados los temas propuestos por la Delegación de Argentina en el punto correspondiente a “Otros asuntos”. Las delegaciones del resto de los países coincidieron respecto a la importancia de dar tratamiento al tema en el marco del ATIT y solicitaron a la Secretaría General convocar a una primera reunión constitutiva del grupo especializado para el análisis de la temática.

En ese sentido, entre el mes de diciembre de 2021 y diciembre de 2023, se llevaron a cabo **5** reuniones en formato virtual.

Como resultado de dichas reuniones se definió avanzar en el análisis de la eliminación del requisito de realizar la apostilla de la Haya respecto del **Documento de Idoneidad**.

Trabajos realizados y estado de situación 2023/2024

En diciembre de 2023, en el marco de una reunión del Grupo de Expertos se contó con la presentación por parte del experto en materia de firma electrónica, Juan Pablo García, de la Agencia de Gobierno Electrónico y Sociedad de la Información y del Conocimiento de Uruguay - AGESIC, quien profundizó sobre las diferentes posibilidades de firmar digitalmente (escaneo de firma autógrafa, firma simple, firma avanzada, firma calificada, etc.) y, en particular, se refirió a la experiencia de Uruguay en la temática.

A solicitud del Grupo de Expertos, la Secretaría General realizó una recopilación actualizada de la legislación de cada país, a los efectos de conocer la nomenclatura que se utiliza en cada uno respecto a las firmas electrónicas.

En 2024 el Grupo de Expertos se reunió en 3 ocasiones, durante las cuales, intercambiaron opiniones en cuanto a los **instrumentos jurídicos** (acuerdo bilateral, protocolo adicional al ATIT, acuerdo de alcance parcial) que podrían utilizarse con el fin de avanzar hacia el objetivo de eliminar el requisito de apostillado en el Documento de Idoneidad.

Teniendo en cuenta las experiencias bilaterales en la materia compartido por las delegaciones, así como la propuesta de proyecto de protocolo realizada por Chile, la Secretaría General presentó el **proyecto de protocolo adicional al ATIT para “dispensar la exigencia de la apostilla a que se refiere el Convenio sobre Apostilla suscrito en La Haya el 5 de octubre de 1961, a los documentos de idoneidad”**, elaborado conforme a lo

solicitado por las delegaciones en la anterior reunión de este Grupo y remitido para consideración con fecha 20 de agosto de 2024.

Dicho proyecto se encuentra en análisis por parte del Grupo de Expertos.

Actas

Las Actas finales quedarán incluidas en el Anexo correspondiente al Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

Anexo XI

Anexo I del Decreto Supremo N° 29-
2021-MINAM



REPRESENTACION PERMANENTE DEL PERU
ANTE ALADI Y MERCOSUR

1201 20SEP'24

ALADI HR.14:36

Nº 7-5-Z/ 60

La Representación Permanente del Perú ante la Asociación Latinoamericana de Integración y ante el MERCOSUR saluda muy atentamente a la Honorable Secretaría General y tiene a bien referirse a su Nota ALADI/SUBSE-LC/24 referida a la XXV Reunión de la Comisión de Seguimiento (Comisión del Artículo 16º) del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT.

Sobre el particular, la Representación Permanente del Perú hace de conocimiento de la Secretaría General de ALADI que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), Organismo de Aplicación del ATIT en el Perú, ha expresado interés en el tratamiento de nuevos temas en la citada Reunión de la Comisión de Seguimiento del ATIT, en particular presentar en la citada reunión la consulta respecto a si es posible establecer como requisito para la habilitación de los vehículos automotores al transporte internacional por carretera, cuyo año modelo es posterior al año 2018, el cumplimiento de las normas EURO IV, EPA 2007 o TIER 3 (Bin 200) o de mayor exigencia, según corresponda, tal como se muestra en el Anexo I del Decreto Supremo Nº 29-2021-MINAM".

Al respecto, la Representación Permanente del Perú ante ALADI y MERCOSUR hace llegar copia del Oficio Nº 1198-2024-MTC/18 suscrito por el señor Víctor Adrián Arroyo Tocto, Director General de Políticas y Regulaciones en Transporte Multimodal del MTC, con el sustento de la propuesta de párrafo precedente y la consulta pertinente, así como el mencionado Decreto Supremo Nº 029-2021-MINAM que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores.

Mucho se agradecerá a esa Secretaría General circular la presente Nota y anexos a las Representaciones Permanentes de los países signatarios del ATIT para su análisis y consideración respectiva.

La Representación Permanente del Perú ante la Asociación Latinoamericana de Integración y ante el MERCOSUR del Perú ante la ALADI y MERCOSUR hace propicia la ocasión para renovar a la Honorable Secretaría General de la Asociación Latinoamericana de Integración las seguridades de su más alta y distinguida consideración.

Montevideo, 20 de septiembre de 2024

A la Honorable
Secretaría General de la ALADI
Presente.-



"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Señor
FARIT DOCARMO DELGADO
Director de Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores
Jr. Lampa N° 545 Cercado de - Lima
Presente. -

Asunto : Propuesta tema para tratar en la XXV Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT

Referencia : Correo electrónico 02 de setiembre
H.R. I-432189-2024

Tengo el agrado de dirigirme a usted con relación al documento de la referencia, mediante el cual consulta, si habría interés en el tratamiento de nuevos temas para ser abordados en la XXV Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT, a llevarse a cabo los días 14 y 15 de noviembre en la sede del ALADI.

Al respecto, hago de su conocimiento que la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal (DGPRTM) a mi cargo, tiene interés en presentar en la reunión señalada en el párrafo anterior la siguiente consulta:

Mediante el Decreto Supremo N° 029-2021-MINAM se modificó el Anexo I del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM que regula los límites máximos permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores (nuevos o usados) que se incorporen al Sistema Nacional de Transporte Terrestre del Perú, estableciendo que dichos vehículos, en especial los señalados en los ítems I.7, I.8 y I.9 de dicho Anexo, deben cumplir con las normas EURO IV, EPA 2007 o Tier 3 (Bin 200) o de mayor exigencia, según corresponda.

Esto quiere decir que, a partir de la entrada en vigencia de la norma señalada en el párrafo anterior, los vehículos automotores que se han incorporado desde el año 2018 y se vienen incorporando al Sistema Nacional de Transporte Terrestre del país, a través de la inmatriculación, que luego podrían ser ofertados para el transporte internacional por carretera, cumpliendo con las normas EURO IV, EPA 2007 o Tier 3 (Bin 200) o de mayor exigencia, según corresponda.

Considerando los esfuerzos que realizan los países por reducir la contaminación ambiental y disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero producidos por fuentes móviles; así como, para mejorar la calidad del aire, se consulta si es posible establecer como requisito para la habilitación de los vehículos automotores al transporte internacional por carretera, cuyo año modelo es posterior al año 2018, el cumplimiento de las normas EURO IV, EPA 2007 o Tier 3 (Bin 200) o de mayor exigencia, según corresponda, tal como se muestra el Anexo I del Decreto Supremo N° 029-2021-MINAM.

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de la D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3417433> ingresando el número de expediente **I-432189-2024** y la siguiente clave: KXDDNA .

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario, de la consolidación de nuestra Independencia, y de la conmemoración de las heroicas batallas de Junín y Ayacucho"

Sin otro particular, reitero a usted las muestras de mi especial consideración y estima.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente
VICTOR ADRIAN ARROYO TOCTO
DIRECTOR GENERAL
DIRECCION GENERAL DE POLITICAS Y REGULACION EN TRANSPORTE
MULTIMODAL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

VAAT/nbv/odsr

Esta es una copia auténtica imprimible de un documento electrónico del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, aplicando lo dispuesto por el Art.25 de D.S 070-2013-PCM y la Tercera Disposición Complementaria Final del D.S 026-2016-PCM. Su autenticidad e integridad pueden ser contrastadas a través de la siguiente dirección web: <http://scddstd.mtc.gob.pe/3417433> ingresando el número de expediente **I-432189-2024** y la siguiente clave: KXDDNA .

DECRETA:

Artículo 1.- Declaratoria del Estado de Emergencia

Declárese el Estado de Emergencia en los distritos de Llalli, Cupi, Umachiri y Ayaviri de la provincia de Melgar y en el distrito de Ocuvi de la provincia de Lampa, del departamento de Puno, por peligro inminente ante contaminación hídrica, por el plazo de sesenta (60) días calendario, para la ejecución de medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de reducción del Muy Alto Riesgo existente, así como de respuesta y rehabilitación que correspondan.

Artículo 2.- Acciones a ejecutar

El Gobierno Regional de Puno y los gobiernos locales comprendidos, con la coordinación técnica y seguimiento del Instituto Nacional de Defensa Civil (INDECI) y la participación del Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento, del Ministerio de Salud, del Ministerio de Educación, del Ministerio de Desarrollo Agrario y Riego, del Ministerio de Defensa, del Ministerio del Interior, del Ministerio del Ambiente, del Ministerio de Energía y Minas, y demás instituciones públicas y privadas involucradas, ejecutarán las medidas y acciones de excepción, inmediatas y necesarias, de reducción del Muy Alto Riesgo existente, así como de respuesta y rehabilitación que correspondan. Dichas acciones deberán tener nexo directo de causalidad entre las intervenciones y el evento, y podrán ser modificadas de acuerdo a las necesidades y elementos de seguridad que se vayan presentando durante su ejecución, sustentadas en los estudios técnicos de las entidades competentes.

Artículo 3.- Financiamiento

La implementación de las acciones previstas en el presente decreto supremo se financia con cargo al presupuesto institucional de los pliegos involucrados, de conformidad con la normatividad vigente.

Artículo 4.- Refrendo

El presente decreto supremo es refrendado por la Presidenta del Consejo de Ministros, el Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento, el Ministro de Salud, el Ministro de Educación, el Ministro de Desarrollo Agrario y Riego, el Ministro de Defensa, el Ministro del Interior, el Ministro del Ambiente y el Ministro de Energía y Minas.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los quince días del mes de octubre del año dos mil veintiuno.

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

MIRTHA ESTHER VÁSQUEZ CHUQUILIN
Presidenta del Consejo de Ministros

RUBÉN RAMÍREZ MATEO
Ministro del Ambiente

WALTER AYALA GONZÁLES
Ministro de Defensa

VÍCTOR RAÚL MAITA FRISANCHO
Ministro de Desarrollo Agrario y Riego

CARLOS ALFONSO GALLARDO GÓMEZ
Ministro de Educación

EDUARDO GONZÁLEZ TORO
Ministro de Energía y Minas

LUIS ROBERTO BARRANZUELA VITE
Ministro del Interior

HERNANDO CEVALLOS FLORES
Ministro de Salud

GEINER ALVARADO LÓPEZ
Ministro de Vivienda, Construcción y Saneamiento

2002063-6

AMBIENTE

Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores

DECRETO SUPREMO
N° 029-2021-MINAM

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 22 del artículo 2 de la Constitución Política del Perú establece que toda persona tiene derecho a gozar de un ambiente equilibrado y adecuado al desarrollo de su vida;

Que, el artículo 3 de la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente, señala que el Estado, a través de sus entidades y órganos correspondientes, diseña y aplica, entre otros, las normas que sean necesarias para garantizar el efectivo ejercicio de los derechos y el cumplimiento de las obligaciones y responsabilidades contenidas en la citada Ley;

Que, el numeral 33.1 del artículo 33 de la precitada Ley establece que la Autoridad Ambiental Nacional dirige el proceso de elaboración y revisión de Estándares de Calidad Ambiental (ECA) y Límites Máximos Permisibles (LMP) y, en coordinación con los sectores correspondientes, elabora o encarga las propuestas de ECA y LMP, los que serán remitidos a la Presidencia del Consejo de Ministros para su aprobación mediante Decreto Supremo;

Que, asimismo, el numeral 33.4 del artículo 33 de la Ley N° 28611, establece que, en el proceso de revisión de los parámetros de contaminación ambiental, con la finalidad de determinar nuevos niveles de calidad, se aplica el principio de gradualidad, permitiendo ajustes progresivos a dichos niveles para las actividades en curso;

Que, de acuerdo al literal d) del artículo 7 del Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación, Organización, y Funciones del Ministerio del Ambiente, este ministerio tiene como función específica elaborar los ECA y LMP, los cuales deberán contar con la opinión del sector correspondiente y ser aprobados mediante Decreto Supremo;

Que, mediante Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, se establecen los LMP de emisiones atmosféricas para vehículos automotores nuevos y usados que se incorporen al parque automotor, así como vehículos en circulación; teniendo en cuenta, entre otras, la tecnología Euro IV, Tier II y EPA 2007;

Que, mediante Decreto Supremo N° 005-2020-MTC se modifican los requisitos mínimos de calidad para la importación de vehículos automotores usados, estableciendo como uno de ellos, el cumplimiento de los LMP de emisiones atmosféricas exigible para vehículos automotores nuevos, de acuerdo a la normativa vigente de emisiones atmosféricas;

Que, en este contexto, considerando las recomendaciones y la tendencia internacional de transición hacia el uso de vehículos que cumplan con las normas de emisión acorde con la tecnología Euro 6/VI, Tier 3 y EPA 2010, así como los requisitos para la importación de vehículos automotores, resulta necesario modificar los Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores;

Que, mediante Resolución Ministerial N° 062-2021-MINAM, el Ministerio del Ambiente dispuso la publicación del proyecto de Decreto Supremo que modifica el Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 39 del Reglamento sobre Transparencia, Acceso a la Información Pública ambiental y Participación y Consulta Ciudadana en Asuntos Ambientales, aprobado por Decreto Supremo

N° 002-2009-MINAM; y, el artículo 14 del Reglamento que establece disposiciones relativas a la publicidad, publicación de Proyectos Normativos y difusión de Normas Legales de Carácter General, aprobado por Decreto Supremo N° 001-2009-JUS, en virtud del cual se recibieron aportes y comentarios al mismo;

De conformidad con la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; la Ley N° 28611, Ley General del Ambiente; el Decreto Legislativo N° 1013, Decreto Legislativo que aprueba la Ley de Creación y el Texto Integrado del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio del Ambiente, aprobado por Resolución Ministerial N° 167-2021-MINAM;

DECRETA:

Artículo 1.- Modificación de la denominación del título del ítem I del Anexo del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores

Modifícase la denominación del título del ítem I del Anexo del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores, en los siguientes términos:

“I. LÍMITES MÁXIMOS PERMISIBLES PARA VEHÍCULOS (NUEVOS O USADOS) QUE SE INCORPOREN AL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE”.

Artículo 2.- Modificación de los acápites del I.3 al I.9 del ítem I del Anexo del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores

Modifícanse los acápites del I.3 al I.9 del ítem I del Anexo del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores, en los siguientes términos:

“I.3 Vehículos livianos de pasajeros

I.3.1 Vehículos de pasajeros con PBV ≤ 2,5 toneladas								
Año aplicación (*)	Norma	Directiva/ Reglamento	Tipo de Motor / encendido	CO [g/km]	HC+NOx [g/km]	HC [g/km]	NOx [g/km]	PM [g/km]
Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	EURO 4 o de mayor exigencia	98/69/EC(B) ⁽¹⁾ y 2002/80/EC ⁽¹⁾	Chispa Compresión	1,00 0,50	- 0,30	0,10 -	0,08 0,25	- 0,025

I.3.2 Vehículos de pasajeros con PBV ≤ 3,5 toneladas										
Año aplicación (*)	Norma	Directiva/ Reglamento	Tipo de Motor / encendido	CO [g/km]	HCT+NOx [g/km]	HCT [g/km]	HCNM [g/km]	NOx [g/km]	PM [g/km]	NP [#g/km]
Desde Octubre 2024 en adelante	EURO 6b o de mayor exigencia	(UE) 459/2012 ⁽¹⁾⁽²⁾ y (UE) 2017/1154 ⁽¹⁾⁽²⁾	Chispa ⁽³⁾ Compresión	1,00 0,50	- 0,17	0,10 -	0,068 -	0,060 0,080	0,0045 0,0045	6,0 × 10 ¹¹ 6,0 × 10 ¹¹

(*) El Año de Aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

(1) A efectos de la revisión del cumplimiento de la directiva se aplicará la misma, sus actualizaciones o directiva que corresponda a norma de mayor exigencia a la indicada.

(2) Evaluado mediante conforme al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, por sus siglas en inglés).

(3) Los límites relativos a la masa y al número de partículas (PM y NP, respectivamente) correspondientes al encendido por chispa se aplicarán únicamente a los vehículos equipados con motores de inyección directa.

I.4 Vehículos de pasajeros

I.4 Vehículos para el transporte de pasajeros con PBV ≤ 10 000 libras (4,5 t)								
Año aplicación (*)	Norma	Ciclo	Tipo de Motor	CO [g/mi]	NMOG ⁽¹⁾ [g/mi]	HCHO [g/mi]	NOx [g/mi]	PM [g/mi]
Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	Tier 2 (Bin 5) o de mayor exigencia	FTP	Gasolina GNV GLP Diésel	4,20	0,090	0,018	0,07	0,01
Año aplicación (*)	Norma	Ciclo	Tipo de Motor	CO [g/mi]	NMOG + NOx [g/mi]	HCHO [g/mi]	PM [g/mi]	
Desde Octubre 2024 hasta setiembre 2026	Tier 3 (Bin 125) o de mayor exigencia	FTP	Gasolina GNV GLP Diésel	2,10	0,125	0,004	0,003	
Desde Octubre 2026 en adelante	Tier 3 (Bin 70) o de mayor exigencia	FTP	Gasolina GNV GLP Diésel	1,70	0,070	0,004	0,003	

(*) El Año de Aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

(1) Para vehículos a Diésel, NMOG (Gases Orgánicos No Metanos) significa NMHC (Hidrocarburos No Metanos).

1.5 Vehículos de pasajeros y vehículos de carga

1.5.1 Vehículos de pasajeros con PBV mayor a 2,5 hasta 3,5 toneladas // Vehículos de carga con PBV ≤ 3,5 toneladas									
CLASE Peso de Referencia ⁽¹⁾	Año aplicación ^(*)	Norma	Directiva	Tipo de Motor	CO [g/km]	HC+NOx [g/km]	HC [g/km]	NOx [g/km]	PM [g/km]
I ≤ 1305 kg.	Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	EURO 4 o de mayor exigencia	98/69/EC (B) ⁽²⁾	Chispa Compresión	1,00 0,50	- 0,30	0,10 -	0,08 0,25	- 0,025
II > 1305 kg. ≤ 1760 kg.		EURO 4 o de mayor exigencia	98/69/EC (B) ⁽²⁾	Chispa Compresión	1,81 0,63	- 0,39	0,13 -	0,10 0,33	- 0,04
III > 1760 kg		EURO 4 o de mayor exigencia	98/69/EC (B) ⁽²⁾	Chispa Compresión	2,27 0,74	- 0,46	0,16 -	0,11 0,39	- 0,06

1.5.2 Vehículos de carga con PBV ≤ 3,5 toneladas											
CLASE Peso de Referencia ⁽¹⁾	Año aplicación ^(*)	Norma	Reglamento	Tipo de Motor	CO [g/km]	HCT+NOx [g/km]	HCT [g/km]	HCNM [g/km]	NOx [g/km]	PM [g/km]	NP [#/km]
I ≤ 1305 kg.	Desde Octubre 2024 en adelante	EURO 6b o de mayor exigencia	(UE) 459/2012 ⁽²⁾ (3) y (UE) 2017/1154 ^{(2) (3)}	Chispa ⁽⁴⁾ Compresión	1,00 0,50	- 0,170	0,10 -	0,068 -	0,060 0,080	0,0045 0,0045	6,0 × 10 ¹¹ 6,0 × 10 ¹¹
II > 1305 kg. ≤ 1760 kg.		EURO 6b o de mayor exigencia	(UE) 459/2012 ⁽²⁾ (3) y (UE) 2017/1154 ^{(2) (3)}	Chispa ⁽⁴⁾ Compresión	1,81 0,63	- 0,195	0,13 -	0,090 -	0,075 0,105	0,0045 0,0045	6,0 × 10 ¹¹ 6,0 × 10 ¹¹
III > 1760 kg		EURO 6b o de mayor exigencia	(UE) 459/2012 ⁽²⁾ (3) y (UE) 2017/1154 ^{(2) (3)}	Chispa ⁽⁴⁾ Compresión	2,27 0,74	- 0,215	0,16 -	0,108 -	0,082 0,125	0,0045 0,0045	6,0 × 10 ¹¹ 6,0 × 10 ¹¹

(*) El año de Aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

(1) El peso de referencia está dado por el Curb Weight (peso neto más el tanque de combustible lleno más todos sus fluidos, herramientas y rueda(s) de repuesto) más 100 Kg.

(2) A efectos de la revisión del cumplimiento de la directiva se aplicará la misma, sus actualizaciones o directiva que corresponda a norma de mayor exigencia a la indicada.

(3) Evaluado conforme al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC, por sus siglas en inglés).

(4) Los límites relativos a la masa y al número de partículas (PM y NP, respectivamente) correspondientes al encendido por chispa se aplicarán únicamente a los vehículos equipados con motores de inyección directa.

1.6 Vehículos de carga

1.6 Vehículos para el transporte de carga con PBV ≤ 8 500 libras (3,9 t)								
Año aplicación ^(*)	Norma	Ciclo	Tipo de Motor	CO [g/mi]	NMOG ⁽¹⁾ [g/mi]	HCHO [g/mi]	NOx [g/mi]	PM [g/mi]
Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	Tier 2 (Bin 5) o de mayor exigencia	FTP	Gasolina GNV GLP Diésel	4,20	0,090	0,018	0,07	0,01
Año aplicación ^(*)	Norma	Ciclo	Tipo de Motor	CO [g/mi]	NMOG + NOx [g/mi]		HCHO [g/mi]	PM [g/mi]
Desde Octubre 2024 hasta setiembre de 2026	Tier 3 (Bin 125) o de mayor exigencia	FTP	Gasolina GNV GLP Diésel	2,10	0,125		0,004	0,003
Desde Octubre 2026 en adelante	Tier 3 (Bin 70) o de mayor exigencia	FTP	Gasolina GNV GLP Diésel	1,70	0,070		0,004	0,003

(*) El Año de Aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

(1) Para vehículos a Diésel, NMOG (Gases Orgánicos No Metanos) significa NMHC (Hidrocarburos No Metanos).



I.7 Vehículos de pasajeros o vehículos de carga

I.7. Vehículos con motores con encendido por compresión con PBV > 3,5 toneladas ⁽¹⁾									
Año aplicación (*)	Directiva/Reglamento	Ciclo	Directiva	CO [g/kW-h]	HC [g/kW-h]	NOx [g/kW-h]	PM [g/kW-h]	Opacidad [m ⁻¹]	
Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	EURO IV o de mayor exigencia	ESC y ELR	2005/55/EC (B1) ⁽²⁾	1,50	0,46	3,50	0,02	0,50	
Año aplicación (*)	Directiva/Reglamento	Ciclo	Reglamento	CO [g/kW-h]	HCT [g/kW-h]	NOx [g/kW-h]	NH ₃ [ppm]	PM [g/kW-h]	NP [#kWh]
Desde Octubre 2024 en adelante	EURO VI/A o de mayor exigencia	WHSC	(UE) 133/2014 ⁽²⁾	1,50	0,13	0,40	10	0,01	8,0 × 10 ¹¹
Desde Octubre 2024 en adelante	EURO VI/A o de mayor exigencia	WHTC	(UE) 133/2014 ⁽²⁾	4,00	0,16	0,46	10	0,01	6,0 × 10 ¹¹

(*) El año de aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

- (1) Para estos vehículos pesados la certificación corresponde al motor.
- (2) A efectos de la revisión del cumplimiento de la directiva se aplicará la misma, sus actualizaciones o directiva que corresponda a norma de mayor exigencia a la indicada.

I.8 Vehículos de pasajeros o vehículos de carga

	I.8. Vehículos con motores de encendido por chispa o compresión con PBV > 3,5 toneladas ⁽¹⁾									
Año aplicación (*)	Norma		Ciclo	Directiva	CO [g/kW-h]	HCNM [g/kW-h]	CH ₄ [g/kW-h] ⁽²⁾	NOx [g/kW-h]		PM [g/kW-h] ⁽³⁾
Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	EURO IV o de mayor exigencia		ETC	2005/55/EC (B1) ⁽⁴⁾	4,00	0,55	1,1	3,5		0,03
Año aplica-ción (*)	Directiva/ Reglamento	Ciclo	Reglamento	CO [g/kW-h]	HCNM [g/kW-h]	CH ₄ [g/kW-h]	NOx [g/kW-h]	NH ₃ [ppm]	PM [g/kW-h]	NP [#kW-h]
Desde Octubre 2024 en adelante	EURO VI/A o de mayor exigencia	WHTC	(UE) 133/2014 ⁽⁴⁾⁽⁵⁾	4,00	0,16	0,50	0,46	10	0,01	6,0 × 10 ¹¹

(*) El año de aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

- (1) Para estos vehículos pesados la certificación corresponde al motor.
- (2) Para motores a GNV solamente.
- (3) No aplicable para motores a gas.
- (4) A efectos de la revisión del cumplimiento de la directiva se aplicará la misma, sus actualizaciones o directiva que corresponda a norma de mayor exigencia a la indicada.
- (5) Solo para los vehículos con motores encendido por chispa.

I.9 Vehículos de pasajeros o vehículos de carga

I.9.1 Vehículos de pasajeros o de carga con motores de encendido por compresión con PBV > 8 500 libras (3,9 t) ⁽¹⁾							
Año aplicación (*)	Norma	Ciclo	Directiva	CO [g/hp-h]	HCNM [g/hp-h]	NOx [g/hp-h]	PM [g/hp-h]
Desde Abril 2018 hasta Septiembre 2024	EPA 2007 o de mayor exigencia	FTP & SET	40 CFR 86.007-11	15,50	0,14	1,20	0,01
Desde Octubre 2024 en adelante	EPA 2010 o de mayor exigencia	FTP & SET	40 CFR 86.007-11	15,50	0,14	0,20	0,01

I.9.2 Vehículos de pasajeros o de carga con PBV > 8 500 libras (3,9 t) ⁽²⁾ (tanto para encendido por compresión como encendido por chispa)								
PBV	Año aplicación (*)	Norma	Ciclo	Directiva	NMOG+NOx [g/mi]	Formaldehído [Tg/mi]	CO [g/mi]	PM [Tg/mi]
Mayor a 8 500 (3,9 t) hasta 10 000 libras (4,5 t)	Desde Octubre 2024 en adelante	Tier 3 (Bin 200) o de mayor exigencia	FTP	40 CFR 86.1816-18	0,200	0,006	3,70	0,008
Mayor a 10 000 (4,5 t) hasta 14 000 libras (6,4 t)	Desde Octubre 2024 en adelante	Tier 3 (Bin 270) o de mayor exigencia	FTP	40 CFR 86.1816-18	0,270	0,006	4,20	0,010

(*) El Año de Aplicación se refiere a la fecha correspondiente al conocimiento de embarque, no a la fecha de incorporación al país.

- (1) Para estos vehículos pesados la certificación corresponde al motor.
- (2) Para estos vehículos pesados la certificación corresponde al conjunto de chasis + motor."

Artículo 3.- Refrendo
El presente Decreto Supremo es refrendado por el Ministro del Ambiente y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Artículo 4.- Publicación
El presente Decreto Supremo se publica en la Plataforma Digital Única del Estado Peruano para Orientación al Ciudadano (www.gob.pe) y en las sedes digitales de los Ministerios cuyos titulares lo refrendan, el mismo día de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS FINALES

Primera.- Aplicación para vehículos con tecnología Euro 6/VI, Tier 3 y EPA 2010
Dispóngase la aplicación de lo señalado en el artículo 2 del presente Decreto Supremo, para vehículos con tecnología Euro 6/VI, Tier 3 y EPA 2010, a partir del 01 de octubre de 2024.

Segunda.- Actualización gradual de los protocolos de ensayo
En un plazo de 2 años contados a partir del 01 de octubre de 2024, el Ministerio del Ambiente dispone mediante Resolución Ministerial, la actualización de los protocolos de ensayo para calcular las emisiones de Euro 6b a Euro 6c y de Euro VI/A a Euro VI/C.

Tercera.- Disposiciones complementarias
El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio del Ambiente, establece disposiciones complementarias para la aplicación de los Límites Máximos Permisibles señalados en el artículo 2 del presente Decreto Supremo, para vehículos con tecnología Euro 6/VI, Tier 3 y EPA 2010, a su entrada en vigencia.

DISPOSICIÓN COMPLEMENTARIA DEROGATORIA

Única.- Derógase el ítem III del Anexo del Decreto Supremo N° 010-2017-MINAM, que establece Límites Máximos Permisibles de emisiones atmosféricas para vehículos automotores.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los quince días del mes de octubre del año dos mil veintiuno.

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

RUBÉN RAMÍREZ MATEO
Ministro del Ambiente

JUAN FRANCISCO SILVA VILLEGAS
Ministro de Transportes y Comunicaciones

2002063-16

DEFENSA

Designan miembro y Presidente del Directorio de la Fábrica de Armas y Municiones del Ejército - FAME SAC

**RESOLUCIÓN SUPREMA
N° 048-2021-DE**

Lima, 15 de octubre de 2021

VISTOS:

El Oficio N° 291-2021/FAME-1.a de la Gerencia General de la Fábrica de Armas y Municiones del Ejército - FAME SAC; el Oficio N° 02795-2021-MINDEF/VRD del Despacho Viceministerial de Recursos para la Defensa; el Oficio N° 01222-2021-MINDEF/VRD-DGRRMM de la Dirección General de Recursos Materiales; y, el Informe

Legal N° 01042-2021-MINDEF/SG-OGAJ, de la Oficina General de Asesoría Jurídica.

CONSIDERANDO:

Que, mediante Ley N° 29314, Ley de la Fábrica de Armas y Municiones del Ejército FAME S.A.C., se establece que la citada empresa es una Sociedad Anónima Cerrada, cuya denominación abreviada es FAME SAC; su naturaleza jurídica corresponde a una empresa del Estado con accionariado privado y dentro del ámbito del Ministerio de Defensa, la cual se constituye sobre la base de la Unidad Productiva de Material de Guerra creada mediante Decreto Supremo N° 006-2001-DE/EP, modificado por el Decreto Supremo N° 009-2005-DE/EP, y se rige por las disposiciones de dicha norma legal, y supletoriamente por el Decreto Legislativo N° 1031, Decreto Legislativo que promueve la eficiencia de la actividad empresarial del Estado, y la Ley General de Sociedades;

Que, el artículo 11 de la citada Ley, modificada por la Segunda Disposición Complementaria Modificatoria del Decreto Legislativo N° 1134, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, establece que el Directorio de la FAME SAC se encuentra conformado por siete (7) miembros, integrado por: a) El Jefe del Estado Mayor General del Ejército, quien lo presidirá; b) El Comandante General del Comando Logístico del Ejército; c) El Jefe de la Oficina General de Economía del Ejército, y; d) Cuatro (4) directores en representación del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado (FONAFE);

Que, asimismo, el citado artículo 11 precisa que el Presidente y Oficiales Generales que integran el Directorio de la FAME SAC, son designados por resolución suprema;

Que, por medio del artículo 2 de la Resolución Suprema N° 187-2020-DE, se designó al General de División EP José Alberto Vizcarra Álvarez, en su condición de Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Perú, como miembro y Presidente del Directorio de la Fábrica de Armas y Municiones del Ejército - FAME SAC, el cual posteriormente ha asumido el cargo de Comandante General del Ejército del Perú, conforme a lo dispuesto en la Resolución Suprema 028-2021-DE;

Que, asimismo, mediante la Resolución Suprema N° 036-2021-DE, se designa al General de División EP Walter Horacio Córdova Aleman como Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Perú;

Que, con Oficio N° Oficio N° 01222-2021-MINDEF/VRD-DGRRMM, la Dirección General de Recursos Materiales, en atención al Informe Técnico N° 00009-2021-MINDEF/VRD-DGRRMM-DICTID de la Dirección de Ciencia, Tecnología e Industria para la Defensa, manifiesta que, habiéndose efectuado el cambio de empleo descrito en los considerandos precedentes, corresponde dejar sin efecto el artículo 2 de la Resolución Suprema N° 187-2020-DE, a fin que se designe al nuevo miembro y Presidente del Directorio de la FAME SAC, de conformidad con la normativa vigente sobre la materia;

Que, a través del Informe Legal N° 01042-2021-MINDEF/SG-OGAJ, la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa opina que es legalmente viable designar, por medio de resolución suprema, al General de División Walter Horacio Córdova Aleman, en su calidad de Jefe del Estado Mayor General del Ejército del Perú, como miembro y Presidente del Directorio de la FAME SAC, así como dejar sin efecto el artículo 2 de la Resolución Suprema N° 187-2020-DE;

Con la visación del Despacho Viceministerial de Recursos para la Defensa; y, de la Oficina General de Asesoría Jurídica;

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo; el Decreto Legislativo N° 1134, que aprueba la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa; y, la Ley N° 29314, Ley de la Fábrica de Armas y Municiones del Ejército - FAME SAC.

SE RESUELVE:

Artículo 1.- Designar al General de División EP Walter Horacio Córdova Aleman, Jefe del Estado Mayor

Anexo XII

Acuerdo 1.67 de la (XVI) Reunión de
Ministros de Obras Públicas y
Transporte del Cono Sur



**XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur**

SANTIAGO de CHILE

**agosto-septiembre
1989**

ACUERDO 1.67 (XVI) SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR POR CARRETERA EN VIAJE INTERNACIONAL. - DAÑOS A LA CARGA TRANSPORTADA

VISTO:

El Art. 15 del Convenio de Transporte Internacional, y 5 de su Anexo IV.

CONSIDERANDO:

Que el Acuerdo 1.41 (XV) se refiere solamente al Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador por Carretera en Viaje Internacional por Daños Personales y Materiales causados a terceros transportados o no en el vehículo.

Que es obligación de los transportadores contratar un Seguro de Responsabilidad Civil por Daños a la Carga Transportada.

Que en la XII Reunión de Ministros, recomendó establecer una Póliza Unica de Seguros para cubrir la responsabilidad civil del transportador por daños a la carga transportada.

**LOS MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTE
DE LOS PAISES DEL CONO SUR**

ACUERDAN:

- 1.- Aprobar el texto de la Póliza Unica de Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador por Carretera en viaje Internacional. - Daños a la Carga Transportada, que se adjunta como Anexo I.
- 2.- Aprobar el texto de convenio mutuo entre aseguradoras, de uso facultativo, para implementar el Seguro de Responsabilidad Civil mencionado en el Item 1, que se adjunta como Anexo II.
- 3.- Recomendar a las autoridades de los organismos competentes la adopción de las medidas necesarias para la implementación de la Póliza Unica referida en el Item 1 de este Acuerdo, respetando como plazo máximo el 31 de marzo de 1990.



**XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur**

SANTIAGO de CHILE

**agosto-septiembre
1989**

- 4.- Admitir la ampliación de cobertura concedida por la Póliza Unica, referida en el Item 1, mediante la inclusión de cláusulas particulares, a criterio de las aseguradoras de cada país y de acuerdo con el asegurado - transportador.



agosto-septiembre
1989

A N E X O I

CONDICIONES GENERALES PARA EL SEGURO DE
RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR POR CARRETERA
EN VIAJE INTERNACIONAL

CLAUSULA 1ª

OBJETO DEL SEGURO Y RIESGO CUBIERTO

1.1. - El presente contrato de seguro tiene por objeto, en los términos de las presentes condiciones y del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, reembolsar al asegurado (hasta el límite del valor asegurado), las cantidades por las cuales, según disposición de las leyes comerciales y civiles, sea el responsable, como consecuencia de las pérdidas o daños sufridos por los bienes o mercaderías pertenecientes a terceros y que le hayan sido entregadas para su transporte, por carretera para viaje internacional, contra conocimiento de transporte de carga por carretera u otro documento hábil, siempre que tales pérdidas o daños ocurran durante el transporte o sean causados directamente por:

1.1.1.- Colisión y/o vuelco, y/o desbarrancamiento, y/o choque del vehículo transportador con objetos móviles o fijos, comprendidos en la cobertura, conforme a lo indicado en las condiciones particulares.

1.1.2.- Incendio o explosión en el vehículo transportador, comprendido en la cobertura, conforme a lo indicado en las condiciones particulares.

1.2. - Admitida la responsabilidad conforme a lo establecido en el ítem 1.1 de esta cláusula, se haya también cubierta la responsabilidad del asegurado por las pérdidas o daños sufridos por los bienes o mercaderías, a consecuencia de los riesgos de incendio o explosión en los depósitos, almacenes o patios usados por el asegurado en localidades fuera del territorio del país que emitió la póliza, aunque dichos bienes o mercaderías se encuentren fuera de los vehículos transportadores.

1.2.1.- A los efectos de la presente cobertura, los depósitos, almacenes o patios usados por el asegurado deberán estar cubiertos y cerrados. A falta de lugares cubiertos y cerrados, será requisito para el mantenimiento de la cobertura, que las mercaderías o bienes se encuentren en lugares adecuados y bajo vigilancia permanente.



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

CLAUSULA 2ª - AMBITO GEOGRAFICO

Las disposiciones de este contrato de seguro se aplicarán exclusivamente a siniestros ocurridos fuera del territorio del país en que se haya emitido la póliza, pudiendo ser adoptadas, internamente, a criterio de cada signatario del Convenio por disposiciones especiales y expresas en cláusulas particulares.

CLAUSULA 3ª - RIESGOS EXCLUIDOS

3.1. - Está expresamente excluida del presente contrato de seguro, la cobertura de responsabilidad por las pérdidas, daños o gasto provenientes directa o indirectamente de:

a) Dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes, agentes o empleados;

b) Radiaciones ionizantes o cuales quiera otros tipos de emanaciones derivadas de la producción, transporte, utilización o neutralización de materiales fisiónables o su residuo, así como cualquier otro evento resultante del empleo de energía nuclear, con fines pacíficos o bélicos;

c) Robo, hurto, extravío, falta de bultos enteros e infidelidades, salvo el pago de la prima adicional e inclusión de cláusula particular;

d) Tentativa del asegurado, sus representantes, agentes o empleados de obtener beneficios ilícitos del seguro;

e) Actos de hostilidad o de guerra, rebelión, insurrección, revolución, confiscación, nacionalización, destrucción, o requisamiento proveniente de acciones de autoridades de hecho o de derecho, civil o militar, así como aquellos practicados intencionalmente por personas actuando, individualmente o por parte de, o en combinación con organizaciones cuyas actividades tengan por objeto derribar por la fuerza al gobierno o instigar su caída por medio de la perturbación del orden político o social del país, como terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla, tumulto popular, huelga, lock-out y, en general, todas y cualquier consecuencia de esos actos;



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

f) Multas y/o fianzas impuestas al asegurado, así como gastos de cualquier naturaleza, provenientes de acciones o procesos criminales;

g) Conducción del vehículo por personas sin habilitación legal adecuada del vehículo asegurado;

h) Utilización del vehículo para fines distintos de los permitidos en su habilitación;

i) Responsabilidades que excedan las previstas por la ley derivadas de otros contratos y convenciones que no sean de transportes;

j) Terremotos, maremotos, temblores, erupción volcánica, inundación repentina o no, tornado, ciclón, rayo, meteorito, huracán, aludes y en general, cualesquiera convulsiones de la naturaleza así como caídas de puentes o de árboles;

k) Caso fortuito o fuerza mayor;

l) Inobservancia de las disposiciones que regulan el transporte de carga por carretera;

m) Inadecuada estiba de las mercaderías, mal acondicionamiento, insuficiencia o impropiedad del embalaje;

n) Desinfecciones, fumigaciones, internada, cuarentena o cualquier otra medida sanitaria, salvo que sea exigida por cualquiera de los riesgos cubiertos.

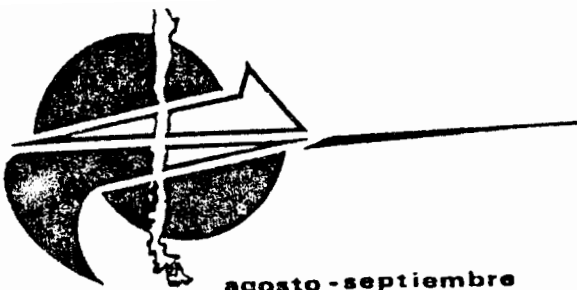
o) Demora, aunque proviniese del riesgo cubierto;

p) Fluctuaciones de precio y pérdida de mercado, aunque proviniese del riesgo cubierto;

q) Vicio propio o inherente a la naturaleza de los bienes o mercaderías transportadas, disminución de peso o pérdida natural, exudación, acción de la temperatura y demás factores ambientales;

r) Acción de moho, bacterias, gusanos, insectos, roedores u otros animales;

s) Choque de los bienes o mercaderías aseguradas, entre sí, o con cualquier objeto, transportado o no, salvo que fuere a consecuencia de vuelco, desbarrancamiento o choque del vehículo transportador con objetos móviles o no;



**XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur**

SANTIAGO de CHILE

**agosto-septiembre
1989**

t) Rotura, derrame, pérdida de líquido, raspado, rajadura, deformación, descolamiento, contaminación, contacto con otra carga, agua dulce o de lluvia, oxidación o herrumbre, marca de rotulamiento, a menos que derive de un riesgo cubierto;

u) Mal funcionamiento o paralización de máquinas frigoríficas.

CLAUSULA 4ª

**BIENES O MERCADERIAS NO COMPRENDIDAS POR LA
COBERTURA DEL PRESENTE CONTRATO DE SEGURO**

El asegurador no responde por pérdidas o daños derivados del transporte de: dinero, en moneda o papel, oro, plata, u otros metales preciosos y sus aleaciones (trabajadas o no); perlas, piedras preciosas y semi-preciosas, joyas, diamantes industriales; manuscritos, cualquier documento, cheques, letras, títulos de crédito, valores mobiliarios, billetes de lotería, sellos y estampillas; clichés, matrices, modelos, croquis, diseños o plano técnicos; mercaderías - objeto de contrabando, comercio y embarques ilícitos o prohibidos.

CLAUSULA 5ª

**RESPONSABILIDAD POR EL TRANSPORTE DE BIENES O
MERCADERIAS SUJETAS A CONDICIONES PARTICULARES**

La cobertura de responsabilidad proveniente de transporte de bienes o mercaderías mencionadas a continuación está sujeta a condiciones particulares, definidas en cláusulas particulares:

- a) Objeto de arte, antiguedades y colecciones;
- b) Mudanzas de muebles y utensillos domésticos;
- c) Animales vivos.

CLAUSULA 6ª

COMIENZO Y FIN DE LOS RIESGOS

6.1. - Los riesgos asumidos en el presente contrato de seguro, durante el transporte propiamente dicho, se inician en el momento en que:



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

6.1.1.- El vehículo transportador deja el territorio nacional cuando se trate de viaje de exportación del país en que fue emitida la póliza, cesando con la entrega de las mercaderías a sus respectivos consignatarios.

6.1.2.- Los bienes o mercaderías son colocados en el vehículo transportador, en el local en que se inicia el viaje internacional de importación del país que emitió la póliza, terminando con la entrada en su territorio.

6.2. - El asegurador no responde en cualquier hipótesis, por pérdidas daños o gastos que sobrevengan a los bienes o mercaderías después del 30º (trigésimo) día corrido, a contar de la entrega de los bienes o mercaderías al asegurado, salvo en casos especiales, previamente acordados.

CLAUSULA 7º

CONDICIONES DE TRANSPORTE

7.1. - El transporte de bienes o mercaderías deberá ser realizado por carretera, en vehículos habilitados, en buen estado de funcionamiento y provistos de equipos necesarios para la perfecta protección de la carga.

7.1.1.- A los efectos del presente contrato de seguro se entiende por carretera la ruta no prohibida al tránsito de vehículos automotores por las autoridades competentes, así como los caminos habilitados para los referidos vehículos.

7.1.1.1.- No obstante lo dispuesto en el ítem 7.1.1, cuando el tránsito por la carretera sufre interrupciones como consecuencia de obras de conservación, desmoronamiento de taludes, o por efecto de fenómenos de la naturaleza y cuando, aún por solución de continuidad y por no haber puentes o viaductos, deban ser utilizados servicios regulares de balsas o embarcaciones similares adecuadas para trasponer cursos de agua o deban ser utilizados ferrocarriles o aviones, la cobertura de este seguro se mantendrá vigente mientras no haya descarga de las mercaderías aseguradas.

CLAUSULA 8º

PRIMA

Queda entendido y acordado que el pago de la prima debido por la presente póliza será efectuado en dólares norteamericanos, observando la legislación interna de cada país y de acuerdo con las disposiciones contenidas en las condiciones particulares.



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

CLAUSULA 9ª

MONTO ASEGURADO Y LIMITE DE RESPONSABILIDAD

El monto asegurado y el límite máximo de responsabilidad asumidos por el asegurador, por evento (accidente con el vehículo transportador, incendio o explosión en almacén o depósito) y por póliza, serán fijados en las condiciones particulares, de común acuerdo con el asegurado.

CLAUSULA 10ª

PLURALIDAD DE SEGUROS

10.1.- Si el asegurado tuviera contratado más de un seguro, cubriendo el mismo bien, contra el mismo riesgo, con más de un asegurador, deberá informar a cada uno la existencia de todos los seguros contratados, indicando el nombre del asegurador y el respectivo monto asegurado, bajo pena de caducidad.

En caso de siniestro, cada asegurador, participará proporcionalmente, en razón de la responsabilidad asumida, para el pago de la indemnización de vida.

10.2.- El asegurado no podrá pretender, en conjunto, una indemnización superior al valor de los daños sufridos.

10.3.- Si el asegurado contrata más de un seguro con la intención de un enriquecimiento ilícito serán nulos los contratos así celebrados, sin perjuicio del derecho de los aseguradores al cobro del premio de seguro debido.

CLAUSULA 11ª

SINIESTRO

En caso de siniestro cubierto por esta póliza el asegurado se obliga a cumplir las siguientes disposiciones:

a) Dar inmediato aviso al asegurador, por escrito, en el plazo de hasta 3 (tres) días corridos, contados desde la fecha de conocimiento del siniestro, a menos que pruebe la imposibilidad de observancia del plazo, derivado de caso fortuito o fuerza mayor;

b) Adoptar todas las providencias consideradas impostergables y a su alcance, para proteger los intereses comunes e impedir el agravamiento de los daños. En el caso de paralización del vehículo por causa de siniestro, el asegurado enviará al lugar otro vehículo para el debido socorro y trasbordo de toda la carga, proseguirá viaje hasta el destino o volverá a su origen, a la filial o agencia más próxima, o, en su caso, depositará la carga en un almacén bajo su responsabilidad;



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

c) Suministrar al asegurado todas las informaciones y aclaraciones necesarias para determinar la causa, naturaleza y volumen del siniestro y de las pérdidas o daños resultantes, colocando a su disposición los documentos relativos al registro oficial del evento y las pericias locales, si se hubieren realizado, así como las deposiciones de testigos, manifiestos, conocimientos y notas fiscales o facturas de los bienes o mercancías transportadas;

d) Dar inmediato conocimiento al asegurador de cualquier acción civil o penal promovida contra él o sus agentes, a más tardar el primer día hábil siguiente al de la notificación, remitiendo copias de los cedulones recibidos y nombrando, de acuerdo con él, los abogados de la defensa en la acción civil.

11.2.- Mientras las negociaciones y actos relativos a la liquidación con los reclamantes sean tratados por el asegurado, el asegurador se reserva el derecho de dirigir las negociaciones si lo entendiese conveniente, o intervenir en cualquier fase de la negociación del proceso de liquidación.

11.3.- El asegurado queda obligado a asistir al asegurador, hacer lo que le fuere posible y permitir la práctica de todo y cualquier acto necesario o considerado indispensable por el asegurador para solucionar, remediar o corregir fallas o inconvenientes, cooperando espontáneamente, con buena voluntad, para la solución correcta de los litigios.

11.4. Queda prohibido al asegurado transar, pagar o tomar otras providencias que puedan influir en los resultados de las negociaciones o litigios, salvo que estuviera autorizado para ello por el asegurador.

CLAUSULA 12ª

DEFENSA EN JUICIO CIVIL

12.1.- El asegurador asumirá o no la defensa civil del asegurado. Se entenderá que el asegurador asumió la defensa si él no se manifestara mediante aviso por escrito, dentro de los 2 (dos) días hábiles contados a partir de la recepción de la notificación y documentación referente a la acción promovida.

12.2.- Si el asegurador asumiera la defensa designará él o los abogados, quedando el asegurado obligado a otorgarle/s, el pertinente poder, antes del vencimiento del plazo para contestar la acción y para el cumplimiento de los plazos procesales previstos por la ley.



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

12.3.- Si el asegurador no asumiera la defensa según lo previsto en el ítem 12.1, podrá intervenir en la acción en calidad de tercerista coayudante, dando las instrucciones necesarias. En esa hipótesis, el asegurado queda obligado a asumir su propia defensa, nombrando el o los abogados de común acuerdo con el asegurador.

12.4.- El asegurador reembolsará las costas judiciales y honorarios del abogado de la defensa del asegurado nombrado de acuerdo con él, y del reclamante, en este último caso solamente cuando la obligación de pagar derive de sentencia judicial o acuerdo autorizado por el asegurador en proporción para la suma asegurada fijada en la póliza, de la diferencia entre ese valor y el monto por el cual el asegurado viene a ser civilmente responsable según los términos de la cláusula 1 - objeto del seguro.

12.5.- En la hipótesis de que el asegurado y el asegurador designaren abogados diferentes, cada uno asumirá individualmente los gastos integrales por tales contrataciones.

CLAUSULA 13ª

EXONERACION DE RESPONSABILIDAD

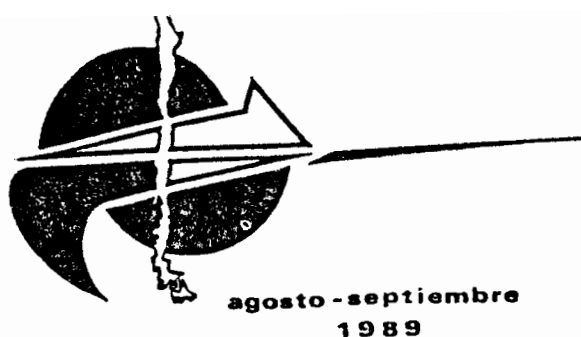
El asegurador quedará exento de toda o cualquier responsabilidad u obligación derivada de este seguro, sin reembolso alguno al asegurado, cuando éste o sus representantes, agentes o empleados:

a) Incúmplen los plazos, no efectúen las comunicaciones debidas o no cumplan cualesquiera de las obligaciones que le corresponden según las condiciones del presente seguro;

b) Exageren de mala fé los daños causados por el siniestro, desvíen u oculten, en todo o en parte, los bienes o mercaderías a los cuales se refiere la reclamación;

c) Dificulten u obstaculicen cualquier examen o diligencia necesaria para la salvaguarda de derechos contra terceros o para la disminución de los riesgos y perjuicios;

d) Cometan cualquier fraude o falsedad que haya influido en la aceptación del riesgo o en las condiciones del seguro.



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

CLAUSULA 14ª

INSPECCIONES

El asegurador podrá proceder, en cualquier momento, a las inspecciones y verificaciones que considere necesarias o convenientes, en relación con el seguro y con la prima, y el asegurado asume la obligación de proporcionar las declaraciones, los elementos y las pruebas, que se les soliciten por el asegurador.

CLAUSULA 15ª

REEMBOLSO

15.1.- Si el asegurador no liquidare directamente la reclamación, podrá autorizar al asegurado a efectuar el correspondiente pago, hipótesis en la cual quedará obligado a reembolsárselo en plazo de 10 (diez) días corridos, a contar de la presentación de la prueba del pago.

15.2.- El reembolso podrá ser acrecentado por los gastos de socorro y salvamento, almacenaje, guarda, reembalaje y otros que hayan sido hechos para salvaguardar los bienes o mercaderías y las derivadas de medidas solicitadas por el asegurador.

CLAUSULA 16ª

RESCISION

16.1.- El presente contrato de seguros podrá ser rescindido por cualquiera de las partes mediante previo aviso dado por escrito. A partir del 15º día corrido contado de la fecha del aviso, el contrato se considerará automáticamente cancelado, salvo con respecto a los riesgos en curso.

16.2.- Queda por lo tanto entendido que si la solicitud de cancelación fuera efectuada por el asegurado, el asegurador retendrá la prima calculada de acuerdo con la tabla de plazos cortos, además del costo de la póliza e impuestos. Si fuera por iniciativa del asegurador, éste retendrá de la prima recibido, la parte proporcional al riesgo corrido, además del costo de la póliza e impuestos, sin perjuicio de los establecido en la cláusula 13ª de esta póliza.

CLAUSULA 17ª

SUBROGACION

El asegurador, al pagar la correspondiente indemnización por causa de siniestro cubierto por la presente póliza, quedará automáticamente subrogado hasta el monto de la indemnización en todos los derechos y acciones que correspondieren al



**XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur**

SANTIAGO de CHILE

**agosto-septiembre
1989**

asegurado contra terceros, obligándose al asegurador a facilitar los medios necesarios para el pleno ejercicio de esta subrogación. El asegurador no podrá valerse del instituto de la subrogación en perjuicio del asegurado.

CLAUSULA 18ª

PRESCRIPCION

Toda reclamación que se funde en la presente póliza prescribe en los plazos y en la forma que la legislación de cada país asignatario del convenio lo establezca.

CLAUSULA 19ª

FUERO COMPETENTE

El fuero competente será aquel determinado en las condiciones particulares de esta póliza.



agosto-septiembre
1989

A N E X O II

CONVENIO MUTUO ENTRE ASEGURADORAS PARA LA IMPLEMENTACION
DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL TRANSPORTADOR
POR CARRETERA EN VIAJE INTERNACIONAL POR DAÑOS A LA CARGA

Entre la Aseguradora, en adelante denominada Representante, representada por el señor, ambos domiciliados en y la Aseguradora, en adelante denominada Aseguradora, representada por el señor, ambos domiciliados en queda convenido lo siguiente:

ARTICULO 1º

La Representante se compromete a proporcionar toda la asistencia necesaria a los asegurados de la Aseguradora en ocasión de accidentes ocurridos en la República en los cuales estén involucradas las cargas transportadas, aseguradas por la Aseguradora, observando las condiciones generales establecidas por la Póliza Unica de Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador por Carretera en viaje internacional - daños a la carga transportada.

ARTICULO 2º

La Representante se compromete a dar atención a todos los asegurados de la Aseguradora, como si fuesen sus propios asegurados, adoptando todas las medidas que estime oportuna para defender los intereses de la Aseguradora. Las decisiones de la Representante, en este sentido, deberán ser obligatoriamente aceptadas por la Aseguradora.

ARTICULO 3º

La Representante se compromete, desde el momento en que tenga conocimiento del siniestro de un asegurado de la Aseguradora, manteniendo en cuenta las circunstancias y todos los elementos conocidos, a avisar de inmediato a la Aseguradora la ocurrencia de ese siniestro y proceder a la liquidación del mismo.



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto - septiembre
1989

ARTICULO 4º

La Representante se compromete, por cuenta de la Aseguradora, a afectar:

- a) Los pagos y adelantos relativos al siniestro, observando las condiciones del contrato de seguro, mediante previa remesa por parte de la Aseguradora.
- b) Las acciones contra los autores del siniestro ocurrido en la República
- c) La defensa ante los Tribunales de Justicia de la República, observando las condiciones del contrato de seguro.

ARTICULO 5º

La Representante se compromete a enviar a la Aseguradora, dentro de dos días hábiles contado a partir de la recepción de la remesa de que trate el inciso a) del artículo 4º, los comprobantes de los pagos efectuados a título de adelanto o indemnización.

ARTICULO 6º

La Aseguradora se compromete a pagar a la representante, por los siniestros por ella administrados y liquidados:

- a) El valor de la indemnización relativa a los daños y perjuicios causados a la carga transportada, establecido por acuerdo por decisión judicial, así como los adelantos relativos a siniestros u otros gastos efectuados, de acuerdo con las condiciones del contrato de seguro, observando lo dispuesto en el inciso a) del artículo 4º.
- b) Una comisión de administración, resultante de la aplicación del porcentaje de 5% sobre el valor total de las indemnizaciones pagados por siniestros y del porcentaje de 5% sobre el valor total de las indemnizaciones recuperadas por siniestro (deducidos de estos valores los gastos y honorarios), observando un mínimo absoluto de



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto-septiembre
1989

ARTICULO 7º

La Representante se compromete a rendir cuentas a la Aseguradora, al menos trimestralmente, de los siniestros que haya atendidos en nombre de la Aseguradora durante el período, a través del borderó, anexando copia de los recibos y de los respectivos laudos de liquidación de los siniestros.

ARTICULO 8º

Un sistema de cuentas corrientes conciliadas por moneda, deberá ser establecido entre las partes, en el cual se registrará el movimiento de comisiones y gastos de las operaciones del presente convenio. La rendición de cuentas se efectuará trimestralmente junto con los borderós de que trata el Artículo 6º.

Los saldos de las cuentas corrientes correspondientes a los períodos de rendición trimestral, serán abonados a contar del 15 día corrido de su rendición, con un interés anual de% hasta la fecha de su pago efectivo.

ARTICULO 9º

Todos los valores que hayan sido pagados por la Representante por cuenta de la Aseguradora en moneda nacional, serán convertidos a dólares de los Estados Unidos de América, al cambio oficial de compra, vigente en el país de la Representante, la fecha de pago, salvo si disposiciones gubernamentales impidiesen la libre transferencia de esa divisa, en cuyo caso se adoptarán los mecanismos establecidos por los respectivos gobiernos.

ARTICULO 10º

Toda diferencia entre la Representante y la Aseguradora, será resuelta siguiendo el procedimiento arbitral que establezcan las partes.

ARTICULO 11º

Este convenio entrará en vigor el día que sea firmado por las partes.



XVI Reunión de Ministros de
Obras Públicas y Transportes de los
Países del Cono Sur

SANTIAGO de CHILE

agosto - septiembre
1989

ARTICULO 12º

Este convenio estará vigente por un plazo indeterminado. No obstante las partes se reservan el derecho de rescindirlo en cualquier momento mediante previo aviso de sesenta días, continuando en vigor para todos los riesgos incluidos en las pólizas emitidas durante la vigencia del presente convenio.

ARTICULO 13º

Este convenio cesará sus efectos, automáticamente de pleno derecho, si disposiciones legales dictadas por la autoridad competente de los países de origen de las aseguradoras que lo suscribieran, determináanse la imposibilidad de su existencia o su legalidad.

ARTICULO 14º

Sin perjuicio de lo establecido en el presente convenio, las partes contratantes podrán efectuar las modificaciones necesarias para su ejecución, o aquellas que sean impuestas por las normas legales de los respectivos países.