

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

ACTA

La XXVI 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 1 y 2 de octubre de 2025, 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, de 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 Subsecretario de Desarrollo del Espacio de Libre Comercio, Christian Leroux 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 2024 se han llevado a cabo reuniones por parte de las Subcomisiones y grupos de expertos que dan seguimiento a los distintos temas, lo que ha permitido seguir avanzando hacia la actualización del Acuerdo.

Asimismo, señaló que la Secretaría General de la ALADI esta 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 de Integración Física y Digital, Rafael Laurentino, procedió a dar inicio a la reunión, y puso a consideración de las delegaciones la Agenda (**Anexo II**).

Por su parte, la Delegación de Argentina solicitó retirar de agenda los puntos; 3.1 referido a Permisos Ocasionales y 3.4 Courier Internacional, ambos presentados a través de la nota EMSUR-SG N° 57/22, de fecha 26 de agosto de 2022. La propuesta argentina sugerida es que sobre estas materias se podrían establecer acuerdos bilaterales y que se les dé tratamiento bilateral entre los países que estén de acuerdo.

Por otro lado, las delegaciones acordaron abordar el punto Otros Asuntos, en el segundo día de la reunión, al comienzo de la jornada, con la presencia de las Representaciones Permanentes ante ALADI.

Asimismo, la Delegación del Perú realizó una aclaración respecto al punto 3.4 CRT con firma digital, solicitando modificar el número de oficio que figura en la agenda por el N° 0933-2023-MTC/18.

1. TEMAS GENERALES

1. 1ELECCIÓN DEL PRESIDENTE

A propuesta de la Delegación de Uruguay 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.

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.

La Secretaría General informó el Estado de Situación de los Proyectos de Protocolo, según consta en el **Anexo III** 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

La Secretaría General informó que no ha recibido comunicación de ninguno de los siete países signatarios sobre la culminación del proceso de incorporación a nivel interno, paso previo para su puesta en vigor.

- Protocolo que sustituye el Anexo I "Aspectos Aduaneros" del Acuerdo y Protocolo relativo a la modificación del Anexo II "Aspectos Migratorios" del Acuerdo.

La Secretaría General informó que estos Proyectos de Protocolo se pusieron a disposición para la firma de los países y fueron suscritos por seis de los siete países partes entre el 9 y el 11 de septiembre del 2025, restando únicamente la firma de Perú, quien aguarda recibir los plenos poderes específicos para la suscripción.

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

La Secretaría General informó que este Proyecto de Protocolo tiene pendiente el visto bueno por parte de Bolivia y, con fecha 24 de septiembre se recibió una nota de parte de esta Delegación, en la cual propone modificar la redacción del artículo 25, que está incluido en este proyecto de protocolo, que es el referido a la prórroga de los permisos originarios y complementario.

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

Se destacó que hace varios años se recibió una nota de la Delegación de Bolivia, en la cual se comunicaba su disposición para proceder con la protocolización. No obstante,

en diversas reuniones de la Comisión de Seguimiento del Artículo 16, Bolivia manifestó que aún no se encontraba en condiciones de suscribir el documento.

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

La Secretaría General informó que aún no se cuenta con la conformidad de Bolivia.

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

El Proyecto de Protocolo fue remitido mediante nota con fecha 21 de agosto. Posteriormente, se volvió a enviar para conocimiento de las delegaciones debido a la necesidad de modificar el monto de las multas conforme a lo aprobado en el Sexto Protocolo. Hasta la fecha, no se ha recibido ninguna opinión por parte de los países.

A solicitud de la Delegación de Paraguay, las delegaciones informaron respecto al proceso de internalización del Protocolo que modifica los montos de las multas.

Al respecto, la Delegación de Uruguay manifestó que en el caso del Sexto Protocolo Adicional que reduce el valor de las multas del Acuerdo ya se inició el proceso de internalización por parte del Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Se encuentra actualmente en su cartera de análisis jurídico y expresaron que, brevemente, será remitido al Ministerio de Relaciones Exteriores para la redacción del decreto, que se realiza conjuntamente con ese ministerio.

La Delegación de Bolivia informó que, como autoridad de regulación y fiscalización, están en análisis para la emisión de los informes técnicos y jurídicos, los cuales van a fundamentar la emisión y posterior promulgación del decreto supremo, que es necesario dentro de su normativa para la internalización del Protocolo.

La Delegación de Brasil expresó que intentaron la posibilidad de hacer la internalización del Sexto Protocolo a través de una resolución de la Agencia Nacional de Transporte. El mismo se encuentra en trámite del Ministerio de Relaciones Exteriores y luego, debe establecerse un decreto presidencial.

La Delegación del Paraguay informó que, en la semana del 23 de septiembre, el Presidente de la República ya envió su mensaje al Congreso Nacional para que sea emitida la ley correspondiente que va a internalizar dicha modificación de ese Protocolo.

La Delegación del Perú afirmó que el Sexto Protocolo que modifica los montos de las multas, cuenta con los informes técnicos y se encuentra para el análisis jurídico de la Asesoría Jurídica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para posteriormente ser remitidos al Ministerio de Relaciones Exteriores y continuar con el respectivo proceso de perfeccionamiento interno para su vigencia en el país.

La Delegación de Argentina comunicó que se encuentran en proceso de internalización del Protocolo referido y el mismo se hace por resolución de la Secretaría de Transporte de la nación.

En cuanto a la Delegación de Chile confirmó que el Protocolo está en poder de su Cancillería, que se le dará tramitación de tratado internacional, por lo que será ingresado al Congreso Nacional para su ratificación.

1.2.3 Curso Virtual sobre Transporte.

La Secretaría General expresó que 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, durante este año 2025, se encuentra en proceso de actualización conjuntamente con funcionarios técnicos de la Secretaría General de la Comunidad Andina. Por tal motivo, no se ha ofrecido ninguna edición al público en el 2025.

Asimismo, comentó que, a solicitud de la Delegación de Paraguay en el año pasado, los países han decidido también gestionar un curso similar con MERCOSUR. La Secretaría General se encuentra en contacto con la Secretaría General del MERCOSUR, para realizar este curso el próximo año.

Al respecto, la Delegación de Paraguay informó que, a partir del primero de enero del próximo año, comienza a regir, en el ámbito del MERCOSUR, la fiscalización del transporte de mercancías peligrosas, y que, durante la Presidencia Pro Tempore de Brasil en el MERCOSUR, estará previsto la realización de un seminario sobre los aspectos relacionados con la fiscalización de mercancías peligrosas. En ese marco, consideró oportuno vincular a la ALADI con el MERCOSUR y prever la organización conjunta de un curso o seminario sobre dicha temática, tomando como referencia el último acuerdo internalizado por todos los países en materia de productos peligrosos.

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

La Secretaría General informó a las delegaciones que el sitio web de la ALADI ha sido actualizado en su totalidad y señaló la ubicación donde se podrá acceder a la información correspondiente.

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.

La Delegación de Paraguay informó que tienen pendiente el envío de información sobre una reunión bilateral entre Paraguay y Brasil, la cual será enviada para su incorporación al sitio web. Asimismo, sobre el sitio web de la Secretaría General de la ALADI sugirió incluir el término transporte a la sección sobre infraestructura y logística.

2. DISPOSICIONES GENERALES

2.1 Modificación del artículo 13:

El Presidente de la Comisión recordó que este tema está relacionado con la posibilidad de eximir a las empresas de contar con el seguro de responsabilidad civil por daños a la carga respecto de aquellos tráficos de menor distancia. Se operaría de manera excepcional, teniendo como justificación el hecho de que tomar un seguro de responsabilidad civil por daños a la carga para recorridos de corta distancia dentro de la estructura de costo de las empresas, a veces implica un costo relevante y no marginal, a diferencia de aquellos recorridos de larga distancia. Por eso, la Delegación de Chile, en su momento, propuso agregar una referencia en kilómetros que no generó consenso. Sin embargo, expone, en esta ocasión, que están en condiciones de retirar su propuesta y no acompañar la propuesta de Perú.

Por su parte, los delegados de Brasil manifestaron que este asunto fue analizado con detenimiento por su Delegación y expresaron que la modificación propuesta que excluye el seguro para el transporte de cargas fronterizo, podría generar inseguridad en dicho transporte. En consecuencia, informó que no podría acompañar la propuesta de Perú.

La Delegación de Uruguay señaló que, dentro de su proceso de profesionalización del sector, considera que la iniciativa propuesta —aunque se trate de tramos menores o fronterizos— no contribuye a cumplir con los requisitos básicos dentro de las exigencias fundamentales del contrato de servicio de la carga, ya que los riesgos son los mismos independientemente de la distancia. Asimismo, destacó que el país cuenta con comités fronterizos, donde las autoridades locales con representación del Ministerio de Relaciones Exteriores hacen una puesta a punto de las prioridades y las necesidades, y allí es donde dejan reposar el tratamiento de las mismas. Por ello, aunque comprende la preocupación por los costos, no considera relevante en cuanto a desestimar todo lo que de alguna manera puede generarse en materia de reducción de exigencias.

La Delegación de Argentina expresó su preocupación sobre la no existencia de un seguro obligatorio, ya que esto genera incertidumbre sobre la responsabilidad ante incidentes con la carga. Sin embargo, consideró que esta obligación podría limitarse a acuerdos bilaterales sin afectar el espíritu general del acuerdo. Reconoció también la posición de Uruguay sobre la profesionalización del transporte y la necesidad de reglas claras, señalando que, en contextos de transporte transfronterizo y envíos exprés, imponer ciertos seguros podría complicar las operaciones o generar altos costos. Por ello, recomendó un análisis más profundo antes de aplicar medidas que puedan perjudicar al transportista.

La Delegación de Paraguay indicó que, tras analizar el acuerdo de transporte vecinal fronterizo del MERCOSUR y la normativa sobre los 80 kilómetros, considera que el tema requiere un análisis más profundo. Coincidió con las demás delegaciones en que la exención del seguro no contribuye a la profesionalización del transporte, tal como señaló Uruguay.

La Delegación de Bolivia coincidió con los otros países respecto a lo que señalaron sobre la seguridad y responsabilidad. Expresó dejarlo a análisis para analizarlo en profundidad.

Por lo tanto, sobre este punto, no se generó consenso entre las Delegaciones. Perú agradeció los comentarios realizados por las delegaciones y manifestó que someterá la propuesta a análisis interno, a efectos de evaluar la formulación de una nueva propuesta y, solicitó retirarla de la agenda de la “Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT”.

3. TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

3.1 Permisos ocasionales – Se retira de la agenda a solicitud de la Delegación de Argentina.

3.2 Inspección técnica vehicular: Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 102/24 del 4 de septiembre de 2024.

Al respecto, la propuesta de modificación del Artículo 32 del ATIT fue proyectada en pantalla durante la reunión y el Presidente señaló que, sobre los dos primeros párrafos todas las delegaciones estaban de acuerdo y en relación con el tercero, las delegaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile y Paraguay acompañaban, mientras que Perú y Uruguay debían manifestarse ya que llevaron el texto a consulta.

Propuesta de modificación al 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.** (AR, BO, BR, CL, PY).*

Durante el tratamiento de este tema, las delegaciones expresaron sus posiciones respecto a la posibilidad de ofrecer el servicio de inspección técnica vehicular a vehículos extranjeros en sus respectivos países. En este contexto, las delegaciones de Argentina, Chile y Brasil señalaron que enfrentan limitaciones para brindar dicho servicio, debido a que sus sistemas informáticos no permiten la lectura de placas extranjeras o, en el caso particular de Brasil, por la imposibilidad de verificar vehículos con tanques cisterna. Por su parte, las delegaciones de Paraguay, Perú y Uruguay manifestaron que sí están en condiciones de realizarlo, mientras que la delegación de Bolivia no formuló observaciones al respecto.

Asimismo, la Delegación de Uruguay considerando que esta modificación podría formalizarse a través de un acuerdo multilateral suscrito por las delegaciones presentes,

sometió a consulta si estas se encontraban en condiciones de suscribir dicho acuerdo al amparo del artículo 14 del ATIT, en un futuro. Al respecto, las Delegaciones de Argentina, Brasil, Chile manifestaron su conformidad.

No hubo consenso sobre esta modificación del tercer párrafo del artículo entre las delegaciones. Perú se reserva dar la conformidad sobre el último párrafo del artículo y va a continuar su análisis.

En consecuencia, las delegaciones abordarían este tema en la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

3.3 Requisito para vehículos automotores: Propuesta de Perú enviada mediante oficio N° 1198-2024-MTC/18 de fecha 20 de septiembre de 2024.

La Delegación peruana manifestó que la propuesta está enmarcada en aras de fortalecer los esfuerzos que realizan los países para reducir los impactos de efectos de gases invernadero producidos por fuentes móviles. Asimismo, informó que, en el Perú, a través del Decreto Supremo N° 029-2021-MINAM, se exige que todos los vehículos nuevos que ingresen al parque automotor de las categorías M y N, desde el 2018 en adelante, cumplan como mínimo con la Norma Euro IV, 4, o equivalente.

Las delegaciones intercambiaron información sobre las normativas nacionales relacionadas con los estándares de emisiones vehiculares y las exigencias ambientales aplicables al transporte internacional.

En el caso de la Delegación Argentina indicó que los vehículos posteriores al año 2018 deben cumplir con la norma EURO IV. Actualmente está vigente la EURO V, y se proyecta avanzar hacia la EURO VI a partir de los años 2027/2028 para las unidades nuevas.

La Delegación de Brasil señaló que la implementación de normas europeas o equivalentes para los países del bloque resulta compleja, sin embargo, en Brasil ya han empezado a internalizar la Euro VI, por lo que acompañará la discusión sin fijar una normativa específica. Destacó la conveniencia de abordar, a nivel de ALADI o MERCOSUR, la antigüedad máxima de la flota y la eficiencia de los motores, considerando aspectos ambientales y de seguridad.

La Delegación de Uruguay informó que, conforme al Decreto 135/21, se exige el cumplimiento de la norma EURO V o equivalente, habiéndose permitido hasta 2021 la homologación de vehículos EURO III. Aunque no puede acompañar la propuesta actual, apoya la elaboración de un plan de acción regional mínimo sobre emisiones.

En el caso de Chile se indicó que, actualmente, se aplica la norma EURO V y que, a partir de enero de 2026, los vehículos nuevos deberán cumplir con la EURO VI.

La Delegación de Paraguay explicó que la importación se encuentra a cargo de otra institución. Señaló que la propuesta está siendo analizada en el MERCOSUR y en el

ámbito bilateral, por lo que aún no puede asumir una posición definitiva, aunque evaluará su viabilidad futura.

Bolivia no se manifestó al respecto.

Al no arribar un consenso por parte de las delegaciones, se coincidió en la importancia de contar con un marco común o una hoja de ruta regional que permita armonizar los requisitos de emisión y definir criterios mínimos, como la antigüedad de las flotas, y se propuso explorar este tema desde una perspectiva técnica-operativa, evaluando la posibilidad de abordarlo de manera multilateral al amparo del Artículo 14 del ATIT.

En consecuencia, las delegaciones acordaron incluir el tema en la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

3.4 CRT con firma digital: Propuesta de Perú enviada mediante oficio N° 0993-2023-MTC/18 de fecha 07 de noviembre de 2023.

Las delegaciones destacaron la importancia de otorgar a este asunto la amplitud que merece, abarcando tanto la eliminación de la Apostilla como el reconocimiento de la firma electrónica en los distintos documentos de transporte, a fin de avanzar hacia una mayor modernización y facilitación de los procedimientos.

Por lo tanto, coincidieron que estos temas deben ser abordados en el ámbito de la “Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT”.

3.5 Courier internacional: – Se retira de la agenda a solicitud de la Delegación de Argentina.

4. INFRACCIONES Y SANCIONES

4.1 Definición de documentos de transporte: Propuesta presentada por Perú mediante Oficio N° 0504-2022-MTC/18 del 21 de julio de 2022.

Las delegaciones destacaron la importancia de analizar este tema en coordinación con los organismos y servicios aduaneros, a fin de clarificar las prácticas actualmente aplicadas, dado que se trata de un asunto que excede el ámbito de los delegados. En este sentido, se propuso realizar una puesta en común con las autoridades aduaneras.

En consecuencia, se acordó convocar una reunión específica para abordar este tema y avanzar en la uniformización de criterios. Inicialmente, los delegados coordinarán con las respectivas aduanas y, posteriormente, se definirá la fecha para una reunión conjunta.

4.2 Suspensión como medida de apremio: Propuesta presentada por Argentina mediante nota EMSUR-SG N° 51/23 del 26 de julio de 2023.

La Delegación de Argentina explicó que el propósito era evaluar el grado de avance que podía alcanzarse en este tema; sin embargo, dadas las circunstancias y el intercambio sucedido, propuso retirar el punto de la agenda.

5. SEGUROS

5.1 Montos indemnizatorios

La Presidencia recordó que este tema hace referencia 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 IV** a la presente Acta.

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

Las delegaciones acordaron que este tema aún no está resuelto. Aunque cuenta con el acuerdo de cuatro países, hay otros tres que todavía no han adherido. La pertinencia de mantenerlo en agenda radica en evaluar la posibilidad de que un mayor número de países pueda sumarse.

Por su parte, la Delegación de Perú manifestó que el asunto continúa en análisis y que es necesario contar con la opinión de la Superintendencia del Banco de Seguros de Perú.

Desde la Delegación de Paraguay manifestaron dejar mencionado en acta que harían la consulta a la Superintendencia de Seguro del Banco Central del Paraguay porque Paraguay no tiene internalizado este acuerdo que se encuentra en la normativa resolución GMC 15/14; ya que en el momento de su tratamiento en el año 2013, Paraguay se encontraba suspendido en el MERCOSUR.

Dado que el tema está estrechamente vinculado con el punto 8.2 de la agenda, se consideró que no sería pertinente retirarlo de la misma, sino mantenerlo para su seguimiento.

En consecuencia, las delegaciones acordaron continuar su análisis en el marco de la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

5.2 Subrogación y repetición del seguro de carga. Propuesta presentada por Brasil durante la XXV Reunión

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”.

Sobre el artículo analizado, la Delegación de Brasil solicitó cambiar la palabra subrogación por subcontratación.

Art. XX En caso de subcontratación del servicio de transporte, el seguro de responsabilidad civil por daños a la carga transportada deberá ser contratado por el transportador emisor del conocimiento de transporte (CRT), quedando prohibido que las aseguradoras utilicen la cláusula de subcontratación para ejercer acciones de repetición contra el transportista subcontratado, incluso en casos de subcontratación con cruce de banderas.

Por otro lado, el Presidente de la Comisión compartió y presentó un cuadro comparativo que explica por qué razón las compañías de seguro pueden llegar a repetir en contra del transportista subcontratado, explicando que esta situación sucede por ejemplo, cuando frente a la ocurrencia de un siniestro de un vehículo donde hay subcontratación, la compañía de seguro repite, es decir, le cobra al transportista subcontratado que no es quien tomó el seguro. Por lo tanto, considera que es un tercero externo ajeno a la relación contractual de seguros.

En el documento, específicamente, en la columna de la izquierda, está el seguro por daños a las personas o cosas transportadas y eso está regulado por el Acuerdo 1.41 de la X Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur. Mientras que, el de daños a la carga se regula por el Acuerdo 1.67 de la XVI Reunión de Ministros de Obras Públicas y Transportes de Países del Cono Sur. En consecuencia, afirmó que se identifica una asimetría entre un acuerdo y otro, en el objeto y alcance de las coberturas entre el seguro de personas o cosas transportadas y daños a la carga. Se advierte que la falta de definición precisa del asegurado en el seguro de daños a la carga genera problemas de interpretación y riesgos jurídicos, especialmente en casos de subcontratación, afectando la correcta aplicación de la subrogación y las coberturas.
(Anexo V)

La propuesta presentada por Brasil continúa en análisis por parte de la Delegación de Uruguay, que informó haberla formalizado mediante un expediente enviado al organismo competente para su evaluación. La Delegación de Bolivia, también, indicó que está

realizando consultas internas con las entidades de seguros antes de emitir una respuesta.

La sugerencia del Presidente de la Comisión fue revisar la cobertura y analizar de qué manera podría modificarse, asumiendo su posterior tratamiento considerando el punto 6 de agenda, Alcance del Artículo 64, referido a las reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transportes.

Las delegaciones agradecieron las explicaciones y acordaron en la importancia de analizar y dar tratamiento al tema en el ámbito de la "Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT".

6. ALCANCE DEL ARTÍCULO 64 DEL ATIT

El Presidente recordó que este tema fue retomado a partir de la última reunión de la Comisión de Seguimiento del Artículo 16, celebrada en noviembre del año pasado, en la cual se dejó constancia en actas del compromiso de las delegaciones de remitir a la Secretaría General la documentación disponible en relación con dichos acuerdos de las reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de países de los Países del Cono Sur que mantienen plena vigencia en los términos establecidos en el Artículo 64 del ATIT.

De parte de la Delegación de Uruguay se informó que entregará oficialmente a la Secretaría General de la ALADI la documentación e inventario de las actas de las reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de Países del Cono Sur con las que cuenta, cumpliendo con el compromiso asumido en la última reunión de la Comisión del Artículo 16. Por lo tanto, esta nota se incorporará como **Anexo VI** al Acta, y se coordinará con la Secretaría General para concretar su entrega oficial.

La Delegación del Brasil sugirió que, en vista de la necesidad de introducir con urgencia modificaciones en por lo menos uno de los Acuerdos comprendidos por el Art. 64 del ATIT (el Acuerdo 1.67, según se discutió en el punto 5.2 supra), los acuerdos identificados como vigentes por los países sean republicados en forma de apéndices al ATIT, como "Acuerdos de la Comisión del Art. 16", manteniéndose, por razones de practicidad, la numeración de los acuerdos originales. De esta manera, dichos acuerdos podrán ser modificados más fácilmente por los países de acuerdo con las necesidades del sector.

Las delegaciones acordaron recopilar las actas y analizarlas, con el fin de identificar cuáles no son aún vinculantes, cuáles podrían modificarse y definir el tratamiento que se les dará.

7. INFORMES DE REUNIONES DE SUBCOMISIONES Y GRUPOS ESPECIALIZADOS

7.1 Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT

La Secretaría General informó que en lo que va del año 2025 entre los meses de mayo y septiembre, se han llevado a cabo 4 videoconferencias, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT. Además, especificó que aún hay dos actas de las últimas dos reuniones que están pendientes de conformidad de todos los países.

El informe quedará incluido en el **Anexo VII** del Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

7.2 Transporte Ferroviario

La Secretaría General informó que en lo que va del año 2025 se han llevado a cabo 2 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 de ambas reuniones, se acordaron 7 propuestas de modificación, quedando aun en análisis 7 propuestas de modificación que están siendo analizadas. En total, quedan 63 artículos laudados.

El informe quedará incluido en el **Anexo VIII** del Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

7.3 Solución de Controversias

La Secretaría General informó a la Delegaciones que, con posterioridad a la reunión de la Comisión del Art. 16. (celebrada en noviembre de 2024), en lo que va del 2025, se han llevado a cabo dos (2) reuniones. La primera tuvo lugar el 25 de julio en modalidad virtual, mientras que la segunda, realizada el 30 de septiembre, correspondió a la XXXI Reunión del Grupo de Expertos y se desarrolló de manera híbrida, con la participación presencial de las delegaciones de Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay y, la asistencia virtual de la Delegación de Bolivia. En ambas sesiones se examinaron los artículos del proyecto de régimen, logrando abordar en su totalidad aquellos que permanecían pendientes y alcanzando avances significativos.

Además, la Secretaría General destacó que actualmente el proyecto de Régimen consta de 30 artículos totalmente laudados y 10 artículos que continúan siendo analizados por parte de las delegaciones.

Las delegaciones agradecieron el trabajo y el acompañamiento brindado por la Secretaría General durante la negociación del proyecto de régimen. Asimismo, destacaron y valoraron los avances alcanzados en la XXXI Reunión.

El informe quedará incluido en el **Anexo IX** correspondiente al Acta Final de la presente Reunión Plenaria.

8. OTROS ASUNTOS

8.1 Entrada en vigor de los Protocolos ATIT

8.2 Procedimiento de protocolización en el ámbito del ATIT

Considerando la relación entre ambos temas, se resolvió tratarlos de manera conjunta.

La Delegación de Uruguay se refirió a la propuesta enviada por nota y que fue circulada entre las delegaciones, destacando los aspectos relacionados con la demora en el proceso de conformidad, la firma de los protocolos, las cláusulas de vigencia y la aplicación provisional de los mismos.

La Delegación de Argentina procedió a leer su propuesta relativa a la aplicación provisional.

Las Delegaciones de Paraguay y Bolivia tomaron nota de las propuestas, indicando que las someterán a análisis de sus Cancillerías y de las instituciones competentes.

La Delegación del Perú manifestó que los temas relativos a los protocolos requieren de un análisis conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores. En ese sentido, aguarda emitir su posición definitiva sobre el particular.

Las delegaciones agradecieron a la Delegación de Uruguay y Argentina por sus propuestas y las sometieron a análisis, realizando ajustes.

Asimismo, acordaron que las propuestas de Uruguay y Argentina se presentaran como un único documento, que pueda reflejarse y discutirse de manera integral. El mismo se adjunta como **Anexo X**. Todas las delegaciones coincidieron que estas propuestas deben ser tratadas en el ámbito de la “Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT”.

8.3 Quórum mínimo de países en acuerdos que modifiquen aspectos del ATIT

El Presidente señaló que este punto está directamente relacionado con la posibilidad de que eventualmente menos de siete países puedan suscribir protocolos de modificación del ATIT.

Sobre este punto no hubo consenso entre las delegaciones y solicitaron que quede escrito en Acta el pronunciamiento de cada una de ellas sobre este tema.

La Delegación de Paraguay señaló que, respecto al quórum mínimo de países para modificar aspectos sustanciales o del ATIT, sería recomendable considerar una cantidad mayor de países. De lo contrario, se corre el riesgo de que una minoría de países dentro del bloque aplique modificaciones bajo el Artículo 14, dejando fuera a otros países y sin la debida discusión. Esta situación, según su criterio, iría en contra del principio de integración que se busca promover.

La Delegación de Argentina manifestó que no sería deseable la existencia de múltiples versiones del Acuerdo Marco del ATIT, ya que ello dificultaría su interpretación y aplicación, desnaturalizando el espíritu del acuerdo.

En esta misma línea, la Delegación de Uruguay señaló que el espíritu del Artículo 14 busca permitir que ciertos aspectos técnicos y operativos puedan ser acordados sin contradecir ni desvirtuar el contenido del Acuerdo, pero enfatizó que no se recomienda la coexistencia de múltiples versiones del Acuerdo Marco.

La Delegación de Brasil señaló que el ATIT permite la celebración de acuerdos bilaterales o multilaterales entre un número reducido de países, y que, aunque la meta sería contar con la participación de los siete miembros, podría considerarse la posibilidad de acuerdos con menos de siete países como alternativa. Dichos acuerdos, aclaró, serían instrumentos paralelos complementarios al ATIT, con carácter de acuerdos de alcance parcial suscritos entre dos o más países.

La Delegación de Bolivia destacó que, si bien es importante permitir el avance de los países que estén en condiciones de hacerlo, la modificación de los protocolos con un quórum reducido podría afectar el espíritu de cooperación que debe regir el ATIT, al dejar de lado a aquellos países que no formen parte de la mayoría. En este sentido, expresó su preocupación por la necesidad de mantener los procedimientos y el avance conjunto dentro del marco de una gobernanza colectiva.

La Delegación del Perú manifestó que, tal como se señaló inicialmente, este tema requiere un análisis conjunto con el Ministerio de Relaciones Exteriores. En ese sentido, indicó que no se encontraba facultada para emitir una posición definitiva, ya sea de conformidad o en sentido contrario.

La Delegación de Chile expresó su preferencia por avanzar hacia acuerdos multilaterales, aunque reconoció que en ciertas circunstancias puede ser necesario suscribir acuerdos de alcance parcial que modifiquen aspectos del ATIT. Señaló que estos acuerdos deberían mantenerse abiertos a la adhesión posterior de otros países, de modo que aquellos que no puedan sumarse en un inicio tengan la posibilidad de hacerlo más adelante.

Permisos originarios y complementario. Propuesta de Bolivia de modificación del artículo 25 del Proyecto de Protocolo que recoge los cambios propuestos por la Comisión del Artículo 16 en su XII Reunión celebrada los días 29 de noviembre y 1° de diciembre de 2010. enviada mediante nota EBUR N° 554/2025 de fecha 24 de septiembre de 2025.

El Presidente de la Comisión explicó que se trata de una propuesta enviada por nota de la Delegación de Bolivia con fecha 24 de septiembre, en la que se plantea una modificación del Artículo 25, presentada en un esquema de tres columnas que incluye: la versión original, la versión aprobada por las delegaciones y la propuesta que Bolivia formula sobre el particular.

No obstante, y considerando la fecha de presentación, es pertinente recordar que, por decisión de esta Comisión, todas las propuestas de modificación deben presentarse con una antelación mínima de 60 días a la fecha de realización de la reunión. En este caso,

la propuesta no cumple con dicho plazo, por lo que no es posible pronunciarse y tratarla adecuadamente en esta instancia. Sin perjuicio de ello, puede incorporarse en la agenda de la próxima reunión de la Comisión.

Se otorgó la palabra a la Delegación de Bolivia, quien explicó que su principal preocupación respecto a este artículo es que se estaría proponiendo una prórroga automática, a simple comunicación por la autoridad competente para que se prorrogue el permiso complementario, sin contemplar la prueba de designación de representante legal, lo que podría generar inseguridad jurídica, dado que el Protocolo no contempla un artículo específico sobre este aspecto. Por ello, surgía la inquietud de que, ante eventualidades, las representaciones legales podrían no estar vigentes, ya que podrían haberse revocado, extinguido o incluso por fallecimiento del representante, entre otras circunstancias.

Asimismo, la Delegación de Bolivia indicó que la propuesta será sometida a un análisis detallado, de manera que, cuando el tema se vuelva a tratar en otra reunión, contarán con una propuesta más concreta para su consideración.

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, Analía Correa, Luciana Operti y Yamila Solano, 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 la Secretaría General.

En virtud del formato híbrido 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

Anexo I

Lista de Participantes

ANEXO I - 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

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

Alan Beraud
Embajador
Representación Permanente de Argentina para MERCOSUR y ALADI
emsur@mrecic.gov.ar

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

Flavio Chomnalez
Ministerio de Relaciones Exteriores

Observadores

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

BOLIVIA

Miriam Medina
Viceministerio de Transportes

Embajada de Bolivia en Uruguay

Viceministerio de Comercio Exterior e Integración
Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia

Giovanna Vargas
Viceministerio de Transportes

Gabriel Poma Huanca
Aduana Nacional

Dolores Mendoza Orozco
Aduana Nacional

Mirko Figueredo Medina
Aduana Nacional

BRASIL

Calicles Mánica
Coordinador General - CGINT
Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT
Calicles.manica@antt.gov.br

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

Leonardo Loureiro
Primer Secretario
Representación Permanente de Brasil ante ALADI y MERCOSUR
brasaladi@itamaraty.gov.br

Observadores

Manuel Marques
ABTI
Gabrielly
ABTI
Lourival

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

Luis Fernando González Ocampo
Director Nacional y Presidente del Consejo
Dirección Nacional de Transporte - DINATRAM

PERÚ

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

Nathali Balderrama Vargas
Coordinadora de Transporte Internacional
Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección General de
Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
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
Director
Dirección de Servicios en Transporte Terrestre de la Dirección General de
Autorizaciones en Transportes
Ministerio de Transportes y Comunicaciones
jtapia@mtc.gob.pe

Harold Ajalcuña Florian
Asesor de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte
Multimodal
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

José Luis Germán Reynoso Zárate
Ingeniero de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección
General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Jhoan Patricia Vilchez Rodríguez
Abogada de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial de la Dirección
General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Lucy Cacánhuaray Hullcahuari
Especialista Legal de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario
de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Luis Ángel Tacuchi Aguirre
Especialista Legal de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Ferroviario
de la Dirección General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal
Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Karla Raquel Mamonte Cadenillas
Asesora
SUTRAN

Xuxa Pamela Vicuña Raymundo
Abogada
SUTRAN

Renzo Arias Ortiz
Abogado
SUTRAN

Isela Zagal Málaga
Especialista de la División de Procesos de Salida y Tránsito
SUNAT

María Simón Marcelo
Especialista de la División de Procesos de Regímenes Especiales
SUNAT

Jaime Venero Muñíz
Especialista de la División de Tratados Aduaneros Internacionales
SUNAT

Walter Pacheco Tantaleán
Especialista de la División de Tratados Aduaneros Internacionales
SUNAT

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

Liliana Dearma

Dirección Nacional de Transporte
Ministerio de Transporte y Obras Públicas
Liliana.dearma@mtop.gub.uy

Nancy Aguilar
Abogada
Dirección General de Asuntos
Económicos Internacionales
Ministerio de Relaciones Exteriores
nancy.aguilar@mrree.gub.uy

Gimena Hernández
Embajadora
Representación Permanente de Uruguay ante ALADI y MERCOSUR
urualadi@mrree.gub.uy

Ignacio Sarries
Representante Alterno
Representación Permanente de Uruguay ante ALADI y MERCOSUR
urualadi@mrree.gub.uy

ALADI

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

Yamila Solano
Departamento de Integración Física y Digital
dmorales@aladi.org

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

Luciana Operti
Asesora Jurídica
loperti@aladi.org

Anexo II

Agenda aprobada

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

1 y 2 de octubre de 2025

AGENDA

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.

2. DISPOSICIONES GENERALES

2.1 Modificación del artículo 13: Propuesta presentada por Perú durante la XXV Reunión, noviembre de 2024.

En la XXV Reunión, la Delegación de Perú 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)~~

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

1 y 2 de octubre de 2025

El tema se analizó en el ámbito de la II Reunión de la Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT, en la cual se avanzó hacia la siguiente propuesta realizada por la delegación de Brasil y acompañada por las delegaciones de Perú y Argentina:

Sin perjuicio de ello, los países podrán llegar a acuerdos bilaterales o multilaterales para que las empresas que realicen transporte de carga entre localidades fronterizas vinculadas de los países signatarios, [y que estén distantes a menos de 80 kilómetros CH], están exonerados de la obligación de contratar seguro de responsabilidad civil por daños a la carga transportada, lo que deberá constar en el CRT. En cuanto a los demás seguros, permanecerán inalteradas las exigencias legales (BR, PE).

Por su parte Chile incorporó una propuesta de modificación que se refleja en corchetes, dando cuenta de que el concepto de localidad fronteriza no está definido en el ATIT.

3. TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

~~**3.1 Permisos ocasionales:** 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.”~~

~~El tema está en revisión en el marco de la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.~~

3.2 Inspección técnica vehicular: Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 102/24 del 4 de septiembre de 2024.

La Delegación de Argentina propone la modificación del artículo 32 del ATIT, y señala que su propuesta está alineada con lo tratado en la reunión del Subgrupo de Trabajo N° 5 'Transporte' de MERCOSUR.

Propuesta de modificación del artículo 32 del ATIT:

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

1 y 2 de octubre de 2025

“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.” (AR, BO, BR, CL, PY).”

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.

3.3 Requisito para vehículos automotores: Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 1198-2024- MTC/18 d fecha 20 de septiembre de 2024.

La Delegación de Perú propone analizar la posibilidad de establecer, como requisito para la habilitación de los vehículos automotores para el transporte internacional por carretera, cuyo año modelo sea 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 tema se remitió a la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

3.4 CRT con firma digital: Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 0093-2024 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.

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

1 y 2 de octubre de 2025

El tema se remitió a la Subcomisión que analiza la eliminación del requisito de apostilla de La Haya.

~~**3.5 Courier internacional:** 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.~~

~~El tema se remitió a la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.~~

4. INFRACCIONES Y SANCIONES

4.1 Definición de documentos de transporte: 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 Tránsito Aduanero MIC/DTA.

Asimismo, 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.

El tema fue tratado en el marco de la I Reunión de la Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT, en la cual, además, se revisó y actualizó el siguiente cuadro elaborado por la Secretaría General con información remitida por las delegaciones:

País	Documento
Argentina	Remito circunstanciado y CRT
Bolivia	No se tiene documento nacional para operación de transporte internacional.

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

1 y 2 de octubre de 2025

Brasil	DANFE (Nota Fiscal Eletrônica)/AJUSTE SINIEF nº 07/05 y CRT
Chile	No se tiene documento nacional para operación de transporte internacional.
Paraguay	Remito/Guía de remisión/factura
Perú	No se tiene documento nacional para operación de transporte internacional.
Uruguay	Remito/Factura

4.2 Suspensión como medida de apremio: 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.

El tema se remitió a la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

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 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

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

1 y 2 de octubre de 2025

Por persona:	USD 20.000	Por Persona:	USD 50.000
Por acontecimiento:	USD 200.000	Por acontecimiento:	USD 240.000
(catástrofe)		(catástrofe)	
Equipaje:		Equipaje:	
-por persona	USD 500	-por persona	USD 1.000
-por acontecimiento	USD 10.000	-por acontecimiento	USD 10.000
(catástrofe)		(catástrofe)	

El tema se remitió a la “Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT”.

5.2 Subrogación y repetición del seguro de carga: Propuesta presentada por Brasil durante la XXV Reunión.

El tema se trató en el marco de la II Reunión de la Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATIT, en la cual la Delegación de Brasil propuso el siguiente texto:

Art. XX En caso de subrogación do servicio de transporte, el seguro de responsabilidad civil por daños a la carga transportada deberá ser contratado por el transportador emisor del conocimiento de transporte (CRT), quedando prohibido que las aseguradoras utilicen la cláusula de subrogación para ejercer acciones de repetición contra el transportista subcontratado, incluso en casos de subcontratación con cruce de banderas.

El texto quedó en análisis por parte de las delegaciones.

6. ALCANCE DEL ARTÍCULO 64 DEL ATIT.

E la XXV Reunión 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.

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.

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

1 y 2 de octubre de 2025

7. INFORMES DE REUNIONES DE SUBCOMISIONES Y GRUPOS ESPECIALIZADOS

7.1 Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT

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

7.2 Transporte Ferroviario

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

7.3 Solución de Controversias

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

8. OTROS ASUNTOS

Durante la IV Reunión de la Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT, del día 22 de septiembre de 2025, las delegaciones solicitaron tratar, en el ámbito de esta Comisión, los siguientes temas:

8.1 Entrada en vigor de los Protocolos ATIT.

Las delegaciones destacaron que resulta prioritario avanzar en el tratamiento de este tema, así como analizar las alternativas que permitan agilizar los procedimientos y evitar demoras en la entrada en vigor de los protocolos.

8.2 Quorum mínimo de países en acuerdos que modifiquen aspectos del ATIT.

Las delegaciones manifestaron que analizarán la cuestión a nivel interno antes de expedirse sobre ello.

8.3 Procedimiento de protocolización en el ámbito del ATIT.

Varias de las delegaciones hicieron hincapié en buscar una fórmula que agilice el proceso de protocolización. En este marco, la delegación de Uruguay anunció que remitirá una nota conceptual con una propuesta para ser discutida

Anexo III

Estado de Situación de los Proyectos de Protocolo

ANEXO III – Estado de Situación de los Proyectos de Protocolos al ATIT que se encuentran en etapa de suscripción
(situación a 9/10/2025)

SÉPTIMO PROTOCOLO ADICIONAL

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

Inicio del proceso de protocolización: 2011

Situación: en proceso de suscripción. Suscribieron Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

Resta la suscripción por parte de Perú, quien aguarda recibir los Plenos Poderes específicos a nombre de la Representante Permanente.

OCTAVO PROTOCOLO ADICIONAL

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

Inicio del proceso de protocolización: 2017

Situación: en proceso de suscripción. Suscribieron Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay y Uruguay.

Resta la suscripción por parte de Perú, quien aguarda recibir los Plenos Poderes específicos a nombre de la Representante Permanente.

Proyectos de Protocolos al ATIT que se encuentran actualmente a consideración de los países (situación a 2/10/2025)

Proyecto de Protocolo que recoge los cambios propuestos por la Comisión del Art. 16 en su XII Reunión celebrada en la Sede de la ALADI los días 29 de noviembre 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 ante la ALADI, de la **conformidad con el proyecto** referido.

Mediante Nota EBUR 554/2025 de 24/09/2025, la Representación Permanente de Bolivia remitió una propuesta de modificación al Artículo 25 del proyecto de Protocolo, relativo a la vigencia de los permisos originario y complementario.

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: No se ha iniciado el proceso de suscripción. Chile, Paraguay y Perú requieren solicitar Plenos Poderes específicos.

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**, 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.

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 del monto de las multas según el monto acordado en el Sexto Protocolo Adicional (Nota ALADI/SUBSE-LC 168 de 21/08/2025).

Se recibió conformidad de parte de Uruguay.

Anexo IV:

Acuerdo multilateral al amparo del
Artículo 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]

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.

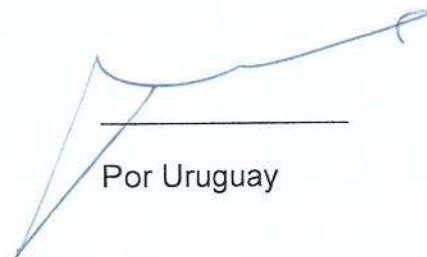
Se firman tres ejemplares de un mismo tenor y al mismo efecto.



Por Argentina



Por Brasil



Por Uruguay

Anexo V

Cuadro comparativo sobre seguros
propuesto por la Delegación de Chile

ANEXO V - Cuadro comparativo sobre seguros presentado por la Delegación de Chile.

SEGUROS	
PERSONAS O COSAS TRANSPORTADAS	DAÑOS A LA CARGA
1.- <u>Se regula por:</u> Acuerdo 1.41 (X Reunión)	1.- <u>Se regula por:</u> Acuerdo 1.67 (XVI Reunión)
2.- <u>Objeto:</u> Indemnizar o reembolsar al asegurado los montos por los cuales fuera civilmente responsable, en sentencia judicial ejecutoriada o en acuerdo autorizada de modo expreso por la entidad aseguradora (1.1)	2.- <u>Objeto:</u> 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 que hayan sido entregadas) (1.1)
3.- <u>Asegurado:</u> se entiende por asegurado a los efectos de las responsabilidades cubiertas, indistintamente, al propietario del vehículo asegurado, al empresario del transporte y/o al conductor. (1.4)	3.- <u>Asegurado:</u> No hay definición.
4.- <u>Riesgo cubierto:</u> la responsabilidad civil del asegurado y provenientes de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador discriminado en esta póliza o por la carga en él transportada, a personas o cosas transportada o no, excepto los daños a la carga transportada (2)	4.- <u>Riesgo cubierto:</u> las pérdidas o daños sufridos por los bienes o mercaderías pertenecientes a terceros y que le hayan sido entregadas para su transporte (1.1)
5.- <u>Subrogación:</u> No hay referencia.	5.- <u>Subrogación:</u> 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 asegurado contra terceros, obligándose el 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. (Cláusula 17)

Anexo VI

Nota enviada por Uruguay sobre el
Relevamiento de Reuniones de
Ministros de Obras Públicas y
Transporte y Conferencias de
Ministros de América del Sur



**Ministerio de Transporte
y Obras Públicas**

Montevideo, 1º de octubre de 2025.-

Asociación Latinoamericana de Integración - ALADI
Departamento de Integración Física y Digital
Sr. Rafael Vieira Lima Laurentino

Por intermedio de la presente tenemos el agrado de comunicar a los Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre ATIT, que se ha procedido a realizar un relevamiento del **Centro de Documentación de la Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur y Conferencia de Ministros de América del Sur**, del cual Uruguay ha sido el depositario de la documentación emanada del Foro.

I) Antecedentes

En oportunidad de celebrarse la VIIa. Reunión de Ministros en la ciudad de Mar del Plata República Argentina en noviembre de 1977, se aprobó el Acuerdo 3.8 (VIII).

El mismo en su parte dispositiva se expresó: Aceptar el ofrecimiento del Ministerio de Transporte y Obras Públicas de la República Oriental del Uruguay, para atender con carácter experimental a su exclusivo costo, las tareas de registro, archivo, recuperación y distribución de la documentación producida en el ámbito de las Reuniones de Ministros. Los cometidos se realizarán en colaboración estricta con la Mesa de Turno y Corresponsalías.

II) Creación del Centro de Documentación

En cumplimiento de lo establecido por el artículo 1º del Acuerdo mencionado, el Sr. Ministro de Transportes y Obras Públicas de Uruguay, por Resolución de fecha 5 de noviembre de 1979, dispuso la creación del Centro de Documentación de las Reuniones de Ministros, que funcionaría en el Edificio Sede.

Los objetivos de dicho Centro se encuentran descriptos en el artículo 2º de la Resolución ministerial:

Contribuir al cumplimiento de los objetivos de las reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur (Reglamento de las Reuniones artículo 3º).

Conservar, con carácter permanente, toda la documentación original generada en el ámbito de dichas Reuniones.

Proporcionar la información requerida por la Mesa de Turno y las Corresponsalías de los Países Miembros, en relación con los temas tratados en las Reuniones.

Difundir la información al nivel que disponga la Corresponsalía de Uruguay.



Ministerio de Transporte y Obras Públicas

Asimismo, en noviembre de 1991, en la ciudad de Lima en la Sede de la "Comunidad Andina de Naciones, se desarrolló la reunión Inaugural de la "Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

En oportunidad de celebrarse la Reunión Extraordinaria de la Conferencia en la ciudad de Santiago (República de Chile), se aprobó el Reglamento de la Conferencia.

A tales efectos, por Resolución de fecha 4 de agosto de 1992, el Señor Presidente de la República convalidó expresamente la creación de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur y su Reglamento de funcionamiento, en su artículo 17 estableció: "La Conferencia designará al país encargado del depósito, archivo, conservación y custodia de toda la documentación original producida en el ámbito de la Conferencia."

Por tal motivo y cumpliendo con la previsión citada precedentemente, mediante la Resolución N° 6 (I-E), la Conferencia resolvió designar a la Corresponsalía de Uruguay como el "Centro de Documentación de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur."

III) Objetivos y Cometidos

Compenetrados de tales objetivos, existió unanimidad para definir a la Conferencia como una instancia resolutoria donde se abordarían los temas estratégicos del desarrollo del transporte, en un entorno regional con intercambio comercial y turístico, en el de un mercado internacional en acelerado cambio y creciente competitividad.

Dicho foro regional constituyó en su esencia un ámbito de concertación política, coordinando la globalidad y consolidando los esfuerzos parciales alcanzados en materia de transporte, comunicaciones y obras públicas afines.

Asimismo, en tal sentido y mediante Resolución de la Presidencia de la República de fecha 5 de agosto de 1992, se designó al Ministerio de Transporte y Obras Públicas como la Secretaría de Estado responsable de la labor de coordinación, seguimiento y cumplimiento de las acciones de la citada Conferencia.

IV) Ministerio de Transporte y Obras Públicas

El Ministro de Transporte y Obras Públicas resolvió la creación de la Asesoría de Asuntos Internacionales, como la Oficina encargada del Despacho de asuntos a cargo de la Corresponsalía de las Reuniones de Ministros, funcionando en la órbita de la Dirección Nacional de Transporte, dentro de los cometidos que se le adjudicaron estuvieron:

- Asesorar, preparar, realizar una tarea de seguimiento, relevamiento y asesoramiento permanente en todo lo referido a los Convenios o Acuerdos -Bi o Multilaterales-, relativos al Convenio de Mar del Plata.



**Ministerio de Transporte
y Obras Públicas**

- Confección, actualización y distribución del "Inventario de Acuerdos" de las Reuniones de Ministros del Cono Sur.
- Dirigir el Centro de Documentación de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte del Cono Sur, y como la oficina encargada del Despacho de la Corresponsalía de la Conferencia de Ministros de Transportes, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur.

Dicha documentación ha sido de gran utilidad en Reuniones en el ámbito del Subgrupo de Trabajo N°5 del Mercosur, Reuniones de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Art.16), Reuniones Bilaterales de los Organismos de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), Reuniones Técnicas en distintos Foros internacionales, trabajando en coordinación con responsables y técnicos de la Secretaría Administrativa del Mercosur, y con la Asociación Latinoamericana de Integración, lo que ha generado una importante cantidad de documentos, algunos de ellos se encuentran digitalizados y disponibles en la página web del M.T.O.P., otros aún están en formato papel y los únicos ejemplares se encuentran archivados en el Centro de Documentación.

En oportunidad de la XIX Reunión de la Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Art.16) se planteó la necesidad de contar con la información de los Acuerdos existentes en la búsqueda de la difusión, contribuyendo a la transparencia y al acceso a la información.

De acuerdo a lo solicitado por la Secretaría General de la ALADI y en atención a la instrucción recibida de la Dirección Nacional de Transporte, sobre la digitalización de la documentación generada en el ámbito de las Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono Sur, fueron realizadas las coordinaciones necesarias con el Área Administración y Gestión Documental de la Dirección General de Secretaría del MTOP, a fin de realizar el desarchivo de la Documentación que consta en el Centro de Documentación relativa al Foro antes mencionado.

La Corresponsalía de Uruguay, procederá a la entrega de la documentación relativa a las Actas de las Reuniones Preparatorias y Plenarias de las XXII Reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transporte de los Países del Cono sur, acompañado del Número de archivo correspondiente, en el programa de registro en el Centro de Documentación, del cual fuera designado Uruguay como la Corresponsalía del mismo para el Registro, Archivo, Recuperación, Documentación y Distribución de la documentación, la Biblioteca está conformada por más de 1800 documentos y ubicada en el Edificio sede del MTOP.

En la página web del MTOP - Dirección Nacional de Transporte - Normativa Internacional, constan algunos archivos digitalizados en formato PDF, como por ejemplo:

- Actas Comisión de Seguimiento del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (Comisión del Artículo 16)



**Ministerio de Transporte
y Obras Públicas**

- Actas de la Conferencia de Ministros de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de América del Sur
- Acuerdo 1.41 (XV) Póliza Única de Seguro de Responsabilidad Civil del Transportado
- Acuerdo 1.75 (XVI) Modelo aprobado del Certificado de Seguro Bilingüe de Responsabilidad Civil del Transportador por Carretera en Viaje Internacional (Daños causados a Personas o Cosas Transportadas o no).
- Acuerdo 1.67 (XVI) Certificado de Póliza Única de Seguro Bilingüe de Responsabilidad Civil del Transportador por Carretera en Viaje Internacional (Daños a la Carga Transportada).
- Acuerdo 1.84. (XVII) Certificado de Seguro Bilingüe (Carga).
- Actas de Reuniones del Subgrupo de Trabajo N°5 "Transporte" del Mercosur, entre otros.

Asimismo, se realizará la entrega de copia del Inventario de Acuerdos elaborado en 1996 sobre el Foro Regional, en el cual se ordenan los Acuerdos por su característica numérica, señalándose cada una de las Reuniones en que fueron tratados y grado de avance de su cumplimiento y un Índice Temático que clasifica los Acuerdos en atención al contenido que el mismo regula.

Cada Tema o Acuerdo se analizan por separado en planillas, identificado por Reunión en la que fuera tratado o aprobado.

En cada Reunión aparece el texto resumido de lo acordado en la misma, de forma de visualizarse los avances, facilitando a los países identificar las negociaciones que fueron realizadas y los Acuerdos alcanzados desde la creación en el año 1970, les haremos llegar la documentación relativa a las Reuniones de Ministros, los Libros de Actas correspondientes, normas, publicaciones, diarios y discursos.

Agradecemos vuestra colaboración y el apoyo brindado con el propósito de la recuperación del acervo documentario y de las Actas "originales" que obran en el Centro de Documentación del MTOP, a fin de continuar con el tratamiento archivístico y la disponibilidad en línea.

FELIPE MARTIN
Director Nacional de Transporte
del M.T.O.P.

Anexo VII

Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones de la Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT

**ANEXO VII - Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones de la
Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT
(octubre 2025)**

Antecedentes

En noviembre de 2024, en el marco de la XXV Reunión de la Comisión del Artículo 16 del ATIT, 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.

Al respecto, las delegaciones solicitaron que la Subcomisión se reuniera de forma virtual para revisar los temas que señalaron debían ser abordados para realizar un seguimiento e intercambio de información, como por ejemplo, sobre disposiciones generales, permisos ocasionales, inspección técnica vehicular, Courier internacional, infracciones y sanciones y otros asuntos.

Trabajos realizados durante 2025

En lo que va del año 2025, entre los meses de mayo y septiembre, se han llevado a cabo 4 videoconferencias, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT.

Anexo VIII

Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones de la Comisión de Transporte Ferroviario

**ANEXO VIII: Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones de la
Subcomisión de Transporte Ferroviario
(octubre 2025)**

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.

Durante 2022 hasta 2024, se llevaron a cabo 19 reuniones virtuales, con la participación de los siete países signatarios, quienes fueron acordando propuestas de modificación.

Trabajos realizados durante 2025

En lo que va del año 2025 se han llevado a cabo 2 videoconferencias en agosto y septiembre, con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATIT. Como resultado de la revisión en ambas reuniones, se acordaron 7 propuestas de modificación, quedando aun en análisis 7 propuestas de modificación.

-Propuestas de modificación en análisis

	Artículo	Tema	Situación
1	46° 5	Gastos y consecuencias operación carga defectuosa	Propuesta de CH (08/05/24). BR: hace un añadido a la propuesta y acompaña (25/07/24). PY, PE: Acompañan propuesta (24/09/2025) BO, AR, UY: en consulta.
2	46° 6	Forma de transportar la mercancía – vagones cerrados, entoldados, acondicionados, etc.	Las delegaciones sugirieron una revisión integral del art 46. Propuesta de CH (08/05/24) que acompaña AR. Se mantiene propuesta de BR (25/07/24) que acompaña PY. Propuesta de UY (11/08/25) Se retiran propuesta de BR y UY (24/09/2025) AR, BR, UY: acompaña propuesta de Chile (24/09/2025) BO: en consulta PY: en consulta PE: en consulta
3	48° 1 a)	Plazo de expedición – fijado uniforme	BO propuso incluir en el Artículo 36 definición del término “expedición”. AR, BR, CH, PE, UY: no acompañan propuesta de BO (24/09/2025) BO, PY: en consulta
4	53°	Responsabilidad – operador ferroviario (propuesta de eliminación)	Sep/2024 AR y BR: elaboran nueva propuesta de redacción. Las delegaciones acuerdan analizar numeral por numeral. <u>Numeral 1:</u> AR propuesta de modificación. BR, PE: Acompañan. PY, BO, UY: en consulta <u>Numeral 2:</u> AR propuesta de mantener misma redacción. (CH sugiere alterar de la menor manera manteniendo los puntos jurídicos expuestos por BR). <u>Numeral 3:</u> AR propuesta de modificación. <u>Numeral 4:</u> CH propuesta de reincorporar párrafo como nuevo numeral 4.

			AR, PE: acompaña propuesta PY, BR, UY, BO: en consulta 29/09/24 BR presenta propuesta enviada por correo el 20/09 24/09/2025 AR-BR-CH en consulta para presentar propuesta en conjunto
5	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 Sep/2024 AR: en consulta propuesta de CH y remite propuesta de redacción por correo 11/09/24 24/09/2025 AR-BR-CH en consulta para presentar propuesta en conjunto
6	55°	Refiere al procedimiento, competencia y acuerdos de los recursos previsto en el artículo 54 (propuesta de eliminación)	BR, CH, PE, UY: acompañan propuesta BO, PY: en consulta
7	56°	Obligación del operador ferroviario a efectuar transporte de mercancía (propuesta de eliminación)	CH: manifestó no poder acompañar y presenta propuesta de redacción para modificación del literal a) (06/06/24). AR, PY, PE, UY: acompañan propuesta BO: en consulta. AR remite propuesta de modificación para el numeral 1 por correo el 11/09/24 BR, CHI, PY, PE, UY: acompañan propuesta BO: en consulta.

Anexo IX

Informe de la Secretaría General
sobre las Reuniones del Grupo de
Expertos para la creación de un
Régimen de Solución de
Controversias

ANEXO IX -Informe de la Secretaría General sobre las Reuniones del Grupo de Expertos para la creación de un Régimen de Solución de Controversias (Octubre 2025)

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 **treinta y un (31) oportunidades, cuatro (4) de forma presencial, dos (2) 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 **noviembre de 2024**, durante la XXV 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 durante 2025

En lo que va de 2025, este grupo de expertos ha celebrado dos (2) reuniones. La primera tuvo lugar el **25 de julio en modalidad virtual**, mientras que la segunda, **realizada el 30 de septiembre, correspondió a la XXXI Reunión del Grupo de Expertos y se desarrolló de manera híbrida**, con la participación **presencial** de las delegaciones de **Argentina, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay** y, la asistencia virtual de la Delegación de **Bolivia**. En ambas sesiones se examinaron los artículos del proyecto de régimen, logrando abordar en su totalidad aquellos que permanecían pendientes y alcanzando avances significativos.

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 **30 artículos totalmente laudados y 10 artículos pendientes** de continuar siendo analizados por las delegaciones.

Anexo X

Propuesta conjunta de las
delegaciones de Argentina y Uruguay
sobre el proceso de conformidad,
firma, vigencia y aplicación
provisional de los protocolos del ATIT

ANEXO X – Propuesta de la Delegación de Uruguay, acompañada de la Delegación de Argentina y Brasil sobre el proceso de conformidad, firma, vigencia y aplicación provisional de los protocolos.

- **Conformidad al texto negociado:**

El texto quedará acordado una vez que los técnicos de los Estados Parte firman o aprueban el acta o el instrumento análogo en el cual consta el mencionado texto. Una vez que esto ocurra, la SG de la ALADI realizará la traducción al portugués del proyecto de protocolo y lo remitirá en un plazo máximo de 5 días a los países, para su consideración respecto de los aspectos formales, con un plazo de 30 días. De haber observaciones a los mencionados aspectos, se otorgará un plazo adicional de 10 días para considerar las mismas.

De no existir observación en el plazo de los 30 días establecidos, se considerará que el respectivo organismo de aplicación del ATIT otorga la conformidad del texto del proyecto.

- **Firma:**

Cumplidos los plazos establecidos en el punto a), la Secretaría General comunicará a los Estados Parte que el protocolo se encuentra disponible para la firma, a los efectos de que los Representantes Permanentes lo suscriban, a medida que reciban los Plenos Poderes o autorizaciones correspondientes.

- **Modelos de Cláusula de vigencia a considerar en los futuros protocolos:**

Los técnicos contarán con las siguientes tres (3) alternativas de cláusulas de vigencia, para ser utilizadas según el tipo de protocolo y a consideración “caso a caso” por parte de los negociadores del texto.

Se destaca que estas tres alternativas son a modo de guía, y no son taxativas, pudiendo los técnicos acordar la solución más conveniente en cada caso.

- Cláusula de entrada en vigor bilateral (considerada en la III Reunión de la Subcomisión de Trabajo para la Evaluación del ATIT);

“El presente Protocolo entrará en vigor bilateralmente en la fecha en la que la SG de la ALADI comunique haber recibido las respectivas notificaciones relativas al cumplimiento de las formalidades internas necesarias para su puesta en vigor. La SG de la ALADI informará a las Partes las respectivas fechas de entrada en vigor bilaterales, efectuando las

comunicaciones, en lo posible, el mismo día en recibida la correspondiente notificación de cumplimiento con las formalidades internas”.

- Cláusula de entrada en vigor acumulativa (propuesta realizada por Argentina);

“El presente Protocolo Adicional entrará en vigor a partir de la fecha (o 30 días después) en que el segundo Estado Parte informe a la Secretaría General de la ALADI que el Protocolo Adicional ha sido incorporado a su respectivo ordenamiento jurídico interno.

Para los Estados Parte que comuniquen a la Secretaría General de la ALADI que el Protocolo Adicional ha sido incorporado a su ordenamiento interno con posterioridad a su entrada en vigor, el presente Protocolo Adicional estará vigente a partir de la fecha (o 30 días después) de su notificación a la Secretaría General de la ALADI.

La Secretaría General de la ALADI informará a todos los Estados Parte las respectivas fechas de notificación de la incorporación al ordenamiento jurídico interno, así como las respectivas fechas de entrada en vigencia del Protocolo Adicional.” (UY y BR: Acompañan)

- Cláusula de entrada en vigor simultánea - actual (vigor el día o a los XX días de que los siete Estados Parte lo incorporan).

“El presente Protocolo entrará en vigor el día / a los XX días después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las Partes Signatarias la recepción de la notificación de todas las Partes Signatarias, relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor”.

- **Aplicación provisional:**

Los países que estuviesen en condiciones de realizar una aplicación provisional podrían utilizar la siguiente fórmula:

La República Argentina comunica a la Secretaría General de la ALADI que ha cumplido con los requerimientos internos para la puesta en vigor del presente Protocolo Adicional. La República Argentina asimismo declara que aplicará en forma provisional el presente Protocolo Adicional, antes de su entrada en vigor, respecto que toda otra Parte Signataria que comunique a la Secretaría General de ALADI que ha cumplido con los requerimientos internos para la puesta en vigor del Presente Protocolo Adicional y haga una declaración similar de aplicación provisional del presente Protocolo Adicional. El presente Protocolo Adicional se aplicará provisionalmente entre la República Argentina y toda otra Parte Signataria a partir de los 30 días de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique que la respectiva Parte Signataria aplicará provisionalmente el presente Protocolo Adicional. (Propuesta de ARG) (UY: Acompaña) (BR: No puede acompañar)