

**ACTA DE LA IX REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS NACIONALES DE
APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE
DE PERÚ Y CHILE**

Lima, 08 de marzo del 2024

En la ciudad de Lima, el 08 de marzo del 2024, se llevó a cabo la IX Reunión Bilateral de Organismos Nacionales de Aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de Perú y Chile.

Como acto inicial el señor Victor Adrian Arroyo Tocto, Director General de Políticas y Regulación en Transporte Multimodal, en su condición de jefe de la delegación peruana dio su cordial bienvenida a la delegación chilena presidida por el señor Jorge Daza Lobo, Subsecretario de Transportes, destacando la importancia del evento bilateral como una instancia relevante que ha permitido a ambos países promover el transporte internacional por carretera como actividad fundamental para el crecimiento económico y crear empleo, contribuyendo con ello al comercio bilateral y turismo, y que la presente jornada permitirá continuar con esa línea adoptando acuerdos orientados a facilitar dicho servicio.

Por su parte el señor Jorge Daza Lobos, jefe de la delegación chilena, agradeció la bienvenida brindada, destacando que con esta reunión retornamos a la presencialidad de los encuentros bilaterales y señala que la importancia del tratamiento de las temáticas sectoriales deberían tener como propósito elaborar una hoja de ruta, que nos permita proyectar nuestro trabajo y de esa forma generar condiciones de facilitación de la actividad de transporte, que por cierto, no es una actividad que se justifica en si misma, sino en la medida que existe intercambio comercial, que es el que en definitiva permite a nuestros Estados crecer.

La lista de participantes se adjunta como **Anexo N° 1** de la presente Acta.

Luego, los jefes de delegación aprobaron la agenda de trabajo, la que se adjunta como **Anexo N° 2** de la presente Acta.

A continuación, se procedió al desarrollo de la agenda en los términos siguientes.

1. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA

1.1. Evaluación de la situación del transporte internacional de pasajeros por carretera

1.1.1. Ruta Lima – Santiago y viceversa

Ambas delegaciones acuerdan mantener la ruta Lima – Santiago y viceversa, en los siguientes términos:

Ruta: Lima – Santiago y viceversa

Itinerario: Lima – Ica – Nazca - Arequipa – Iquique – Antofagasta – Copiapó – La Serena – Santiago.

Frecuencias: diez (10) frecuencias semanales por país.

Aspecto operacional: se podrá recoger o dejar pasajeros en viaje internacional cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario ubicados en diferente país. Se prohíbe el transporte local.

1.1.2. Ruta Iquique – Arequipa y viceversa

Ambas delegaciones acuerdan suprimir la ruta Iquique – Arequipa, en razón que el tramo vial de esta ruta está comprendido en la ruta Lima – Santiago, viceversa.

1.1.3. Ruta Iquique – Cusco y viceversa

Ambas delegaciones acuerdan mantener la ruta Iquique - Cusco y viceversa, en los siguientes términos:

Ruta: Iquique – Cusco y viceversa.

Itinerario:

Alternativa A: Iquique – Moquegua – Puno – Juliaca – Cusco.

Alternativa B: Iquique – Moquegua – Arequipa – Cusco.

Frecuencias: dos (2) frecuencias semanales por país.

Aspecto operacional: se podrá recoger o dejar pasajeros en viaje internacional cuyo origen y destino sean ciudades o localidades comprendidas en el itinerario ubicadas en diferente país. Se prohíbe el transporte local.

Medida temporal: periodo experimental por un año, en el cual el transportista interesado podría explorar las rutas, frecuencias y fechas de inicio y término por las cuales prestaría el servicio, adecuándolo a la demanda.

1.1.4. Ruta Ilo – Calama y viceversa

Ambas delegaciones, luego del intercambio de información sobre la posibilidad de explotar la ruta Calama – Ilo y viceversa, concordaron en realizar el análisis de la demanda de transporte de pasajeros que viven en ambos lugares y que desarrollan sus labores en los centros mineros circundantes a dichas ciudades. En ese sentido, acordaron realizar una reunión técnica en un plazo de 90 días, contados a partir de la firma de la presente Acta, para evaluar los datos que cada parte haya levantado respecto de esta ruta.

1.2. Procedimiento para el otorgamiento del permiso originario para el transporte internacional de pasajero por carretera y asignación de frecuencias

Ambas delegaciones acordaron que el otorgamiento del permiso originario se realizará mediante un proceso de selección que comprendan los requisitos establecidos en el artículo 22 del ATIT y condiciones establecidas por la legislación de cada país. Asimismo, se acordó realizar una reunión técnica en el plazo de sesenta (60) días, contados a partir de la firma de la presente Acta, para intercambiar experiencias sobre el mencionado proceso de selección.

1.3. Situación del transporte de pasajeros entre Tacna y Arica

Ambas delegaciones informaron que en la XIII Reunión del Grupo Mixto del Transporte Fronterizo Tacna – Arica, realizada el 07 de noviembre del 2023, abordó una agenda de trabajo de 11 temas relativos al transporte de pasajeros Tacna – Arica, adoptándose acuerdos y compromisos, entre los que se destacan: 1) la agilización del control fronterizo del transporte de pasajeros Tacna – Arica, 2) la realización de reuniones técnicas necesarias para elaborar la propuesta bilateral sobre características técnicas de terminales y vehículos 3) la fiscalización del transporte de pasajeros Tacna – Arica orientada a la erradicación de la informalidad y 4) el rol de salidas de los automóviles habilitados al servicio de transporte de pasajeros de Tacna y Arica, que permita identificar y aprobar los mecanismos alternativos, teniendo en cuenta los valores de seguridad y orden del servicio.

Al respecto, ratificaron su compromiso para seguir tratando los temas consignados en el Acta de la XIII Reunión del Grupo Mixto del Transporte Fronterizo Tacna – Arica.

2. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA

2.1. Nacionalización de la carga en el país de destino

Ambas delegaciones concuerdan que en ningún caso el transporte internacional de mercancías será interrumpido por el hecho de que las mercancías, sujetas al régimen de tránsito aduanero, nacionalizadas (despacho para consumo) en una aduana del país de destino habilitada para ese régimen, esté ubicada en un lugar distinto al de destino señalado en el CRT y en el MIC/DTA. Todo ello en conformidad a lo dispuesto en el artículo 11 numeral 3 del ATIT.

2.2. Documentos que amparan una operación de transporte internacional de mercancías por carretera entre el lugar donde el transportista toma la carga e inicia la operación y el lugar del respectivo control aduanero

La delegación peruana propuso establecer el CRT como documentación que debe amparar la operación de transporte internacional de mercancías por carretera entre el lugar donde el transportista toma la mercancía y la aduana competente en dicha circunscripción/jurisdicción, donde debe realizar el control aduanero. A partir de ese lugar, sugirió que la operación de transporte internacional continuará con el CRT y MIC/DTA. Para el efecto, consideró necesario que las aduanas de ambos países provean la información sobre las agencias aduaneras que podrían ejercer la atribución de aduana de partida en sus respectivos países.

Asimismo, propuso que la operación hasta el respectivo paso de control fronterizo sin el MIC/DTA será considerado como transporte local

Al respecto, la delegación chilena señaló que atendida la casuística que se puede generar considerando los distintos puntos geográficos y su cercanía con las distintas

aduanas regionales, a propósito de la carga de retorno, sugiere que se lleven a cabo reuniones técnicas a las que se invite al sector privado, para los efectos de identificar en específico, cada uno de los casos que ameritarían hacer una definición al respecto.

En tal sentido, ambas delegaciones acordaron realizar, el 25 de abril del 2024, una reunión técnica entre las autoridades de transportes y de aduanas de ambos países, con participación de su sector privado, cuyos resultados serán expuestos en la próxima reunión bilateral.

2.3. Transporte de mercancía peligrosa

2.3.1. Análisis del reconocimiento de los documentos que amparan la operación del transporte de mercancías peligrosas emitidos por las autoridades nacionales de cada país

La delegación peruana propuso evaluar el reconocimiento y validación de los documentos para el transporte de mercancías peligrosas que son exigidos por la legislación nacional del país transitado, tales como, el documento que acredite la capacitación del conductor de vehículos para dicho transporte y el documento que contenga la información básica sobre la identificación del material transportado y los cuidados que deben tener en caso de siniestro durante su transporte.

La delegación chilena recibió la propuesta y sugirió continuar trabajando en vistas al reconocimiento de las normas de origen sobre la materia.

En conformidad a lo anterior, ambas delegaciones incorporarán a sus reuniones de carácter técnico esta temática, informando de los resultados en la próxima reunión bilateral.

2.3.2. Vehículos de custodia para transporte de carga sobredimensionada

Con respecto a este tema, la delegación chilena, informa que recientemente ha procedido a realizar los ajustes normativos para exigir escolta privada, pero eximiendo la obligación de contar con custodia de Carabineros para este tipo de carga, sin perjuicio de lo cual manifiesta que su aplicación se está realizando como marcha blanca, de manera escalonada, región por región, esperando que se puede aplicar a todo el territorio nacional en el transcurso del año 2024.

La delegación peruana agradeció la información proporcionada por la delegación chilena, lo cual facilitará las operaciones de transporte internacional por carretera sobredimensionada; luego informó que en su país los vehículos y carga sobredimensionada se desplazan sobre la red vial con el permiso de la autoridad competente y las escoltas de vehículos especificados en dicho permiso.

2.4. Transmisión electrónica del MIC/DTA

Las aduanas de ambas delegaciones concuerdan en tratar el tema de la transmisión electrónica del MIC/DTA en los foros aduaneros con la participación de sus respectivas áreas informáticas en vistas a evaluar un compromiso en esta materia; sin perjuicio de intercambiar comentarios en la reunión técnica fijada para el 25 de abril del presente año.

2.5. Control de la documentación de la carga y precintos de origen

En relación a este tema, la delegación chilena plantea la problemática que se ha suscitado a propósito de la carga de ultramar, que llegando por el puesto de Arica, tiene como destino siendo carga de importación, la ciudad de Tacna, en la medida que tratándose de contenedores que conservan sus precintos de origen, por tanto no abiertos en Chile, se trasladan hacia el Perú consignando en los respectivos MIC/DTA la descripción de la carga que está mencionada textualmente en el documento que ampara el transporte marítimo de ese mismo contenedor (Bill of Lading - BL). En un caso como éste y en el marco de un eventual aforo físico por parte de SUNAT, en algunos casos se ha detectado inconsistencias entre lo que se declara y lo que efectivamente se transportan en el contenedor, lo que ha dado origen a sanciones impuestas al transportista internacional terrestre, que a este respecto manifiesta que precisamente para mantener los precintos de origen no tiene posibilidad de verificar el contenido de los contenedores y por tanto expresan dudas su responsabilidad final, por cuanto su juicio debería estar radicada en el importador. Por esta misma razón, es del mayor interés de la delegación de Chile, tener un pronunciamiento por parte de autoridad aduanera peruana sobre la problemática antes descrita.

La delegación peruana, a través de la SUNAT emitirá su pronunciamiento sobre el planteamiento de la delegación chilena en la reunión técnica del 25 de abril del presente año.

2.6. Transporte de mercancías refrigeradas

La delegación peruana informó que los transportistas de carga refrigerada (frutas, verduras y otros productos frescos) transportada en contenedores o furgones refrigerados (Reefers) afrontan sobrecostos por penalidades o pérdida de la mercancía debido a las demoras en el control sanitario que se realiza en el paso fronterizo, por el insuficiente personal y rampas para chequeo de los camiones. Asimismo, señaló que los contenedores y/o furgones son abiertos sin adoptar ninguna medida que evite la ruptura de la cadena de frío, activando de esta manera el proceso de maduración o descomposición del producto. En tal sentido solicitan: a) atención priorizada de la carga refrigerada, b) el control sanitario se realice a través del aforo documentario, toda vez que el origen, se realizaron los controles sanitarios y aduaneros y el precintado en conformidad con la normatividad vigente y c) que la autoridad de control sanitario cuente con un mayor número de agentes y de un espacio físico adecuado para realizar este control.

La delegación chilena, sobre este particular menciona que no es posible prescindir del aforo físico tanto para el control aduanero como para el sanitario, sin perjuicio de lo cual, manifiesta disposición a evaluar medidas que mejoren la gestión, a cuyo respecto menciona que el próximo restablecimiento del control 7x24 debiera permitir una mayor fluidez en el control de las personas y por vía de consecuencia, una mejora en los tiempos de control a la carga.

SENASA - Perú, mencionó que los envíos de importación al Perú de carga refrigerada tienen atención preferencial en el puesto de Control Santa Rosa, y que la inspección es obligatoria comprendiendo la revisión documentaria y la inspección física.

Asimismo, manifestó que para mejorar el proceso de inspección y mantener la cadena de frío, es necesario contar con infraestructura cerrada que conserve la cadena de frío y con más espacios para dicha labor.

Sobre este tema, ambas delegaciones acordaron realizar, dentro de sesenta (60) días, contados a partir de la firma de la presente Acta, una reunión técnica entre autoridades sanitarias, aduaneras y de transporte, con participación del sector privado de ambos países.

2.7. Análisis de propuesta de acuerdo específico para el transporte transfronterizo de carga por carretera

Ambas delegaciones, luego del intercambio de opiniones, se comprometieron a analizar al interior de sus países este tema, para identificar a los transportistas de las ciudades de Tacna y Arica que realizan operaciones de transporte internacional de mercancías al interior de la zona de integración fronteriza, constituida entre Tacna (Perú) y Arica - Parinacota (Chile); así como, clases de vehículos, volumen y tipos de mercancías que se transportan en este ámbito, información necesaria para evaluar la eventual adopción de un acuerdo específico bilateral para el transporte transfronterizo de carga por carretera entre Tacna y Arica.

Ambas delegaciones, acordaron realizar, dentro del plazo de noventa (90) días contados a partir de la firma de la presente Acta, para analizar la información recopilada e identificar las medidas a seguir para fundamentar la necesidad de elaborar un acuerdo en esta materia. Los resultados del trabajo técnico serán presentados en la próxima reunión bilateral.

2.8. Establecimiento de la capacidad de carga mínima para el otorgamiento del permiso originario (MERCOSUR y CAN)

La delegación peruana señaló que el transporte internacional de mercancías por carretera se realiza cubriendo grandes distancias, que necesitan de un soporte logístico importante para asegurar la operación, siendo uno de ellos el número de vehículos con los que debe contar el transportista para asegurar la operación de transporte. En tal sentido, propuso a la delegación chilena la capacidad de movilización de carga útil mínima de 80 toneladas para acceder al permiso originario para transporte internacional de mercancías por carretera, de modo similar a lo establecido por la Comunidad Andina y el MERCOSUR. Agregó que esta medida se aplicaría a los nuevos transportistas peruanos y chilenos que ingresen a la actividad.

La delegación chilena recibió la propuesta y si bien, ya es una exigencia de capacidad mínima que está incorporada para las autorizaciones de tráfico bilateral con países del MERCOSUR, solicita que se incorpore para el análisis de próximas reuniones técnicas, por cuanto el tamaño de las empresas que prestan servicio de transporte internacional en zonas cercanas a la frontera es distinto al de aquellas que cubren distancias más grandes, que es precisamente una de las variables que menciona la delegación peruana para justificar su incorporación.

En conformidad a lo anterior, ambas delegaciones acuerdan incorporar este tema en la reunión técnica que abordará el tema señalado en numeral 2.7 de la presente acta. Los resultados serán expuestos en la próxima reunión bilateral.

3. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA POR CARRETERA

3.1. Fiscalización del transporte internacional por carretera

La SUTRAN, órgano de fiscalización del transporte internacional por carretera del Perú, realizó una presentación de las acciones de fiscalización en los lugares permanentes y móviles a lo largo de la red vial nacional, a las unidades que prestan el servicio de transporte de ámbito nacional e internacional. La fiscalización en campo se realiza a través del aplicativo Fiscamóvil, el cual optimiza la ejecución de dicha acción y la materialización del resultado, a través de la emisión en tiempo real de un acta de control conforme o no conforme. La información registrada en el Fiscamóvil respecto del acta de fiscalización no conforme genera un número de documento y expediente. Automáticamente se abre un procedimiento administrativo sancionador, en el cual, luego de la evaluación de los actuados, medios probatorios y base legal, se determinará la existencia o no de la responsabilidad administrativa. Se adjunta la presentación como **Anexo N°3** de la presente acta.

Por su parte, SEREMITT Arica Parinacota expuso la información sobre la fiscalización del transporte internacional realizada por su país, precisando datos acerca de las fiscalizaciones con mención de las infracciones más frecuentes. Se adjunta la presentación como **Anexo N°4** de la presente acta.

3.2. Reconocimiento de los documentos electrónicos que emiten los organismos nacionales de aplicación del ATIT

Ambas delegaciones, coincidieron en su interés por avanzar en el reconocimiento del documento de idoneidad electrónico que acredita el permiso originario para el transporte internacional por carretera, en sustitución del documento de idoneidad físico apostillado, comprometiéndose a realizar las acciones necesarias para alcanzar un acuerdo bilateral.

3.3. Plazo máximo de permanencia de los vehículos extranjeros que ingresan en operación de transporte internacional por carretera

La delegación peruana a través de SUNAT, reiteró su planteamiento de establecer un plazo máximo de permanencia de 30 días calendario para los vehículos habilitados de un país signatario del ATIT que ingresan al otro país en operación de transporte internacional.

Al respecto, la delegación chilena a través de su aduana, informó que el plazo máximo de permanencia de los vehículos extranjeros habilitados es de treinta (30) días.

Sin perjuicio a lo anterior, ambas delegaciones con el objetivo de concordar el mismo plazo en forma bilateral, abordarán esta temática en la reunión técnica del 25 de abril del presente año.

3.4. Acceso en línea a los registros de transporte internacional por carretera (Webservice)

Ambas delegaciones ratificaron su interés en realizar la reunión técnica de delegados de sistemas, acordada en la VIII Reunión Bilateral para elaborar el documento de trabajo sobre las opciones de consultas a las bases de datos del transporte internacional por carretera de Perú y Chile y las plataformas tecnológicas y otros aspectos para el desarrollo o aplicación del webservice. En tal sentido comunicaron que los delegados de sistemas son:

Por parte de Perú:

- Audric García Holgado, con correo electrónico: agarcia-prov@mtc.gob.pe
- Flavia Romy Bojorquez Juscamayta, con correo electrónico: fbojorquez-prov@mtc.gob.pe
- Carlos Alberto Manco Suni, con correo electrónico: cmanco@mtc.gob.pe

Por parte de Chile:

- Patricio Echenique, con correo electrónico: pechenique@mtt.gob.cl

Los delegados de sistemas de ambos países, se reunirán en el plazo de treinta (30) días, contados a partir de la firma de la presente Acta para iniciar la elaboración del documento señalado en el presente numeral.

3.5. Permiso complementario para el transporte en tránsito hacia terceros países signatarios

Ambas delegaciones señalan que el tráfico de vehículos habilitados de transportistas autorizados para realizar el transporte internacional por carretera entre su país y terceros países signatarios del ATIT en tránsito por sus territorios se realizará contando con el respectivo permiso complementario de tránsito. Señalaron que para la gestión del permiso complementario de tránsito, el representante legal en el respectivo país presentará una solicitud adjuntando el documento de idoneidad que acredita el permiso originario, debidamente apostillado, copia del respectivo permiso complementario otorgado por el país de destino y copia del poder de representación otorgado para el país de tránsito.

3.6. Análisis de la representación legal del transportista en los procedimientos de otorgamiento, renovación y modificación de los permisos complementarios y demás obligaciones del ATIT

Ambas delegaciones, luego de analizar la situación de las empresas de transporte con permiso complementario que han modificado o revocado el poder otorgado o bien el representante designado ha renunciado a éste sin que se comunique el hecho a la autoridad competente ni se acredite, en un plazo prudente, la designación de otro representante con la capacidad señalada en el artículo 24 del ATIT, acordaron lo siguiente:

A través su representante legal vigente, los transportistas con permiso complementario otorgado por los organismos nacionales de aplicación del ATIT de ambos países, conforme al artículo 24 numeral 1, literal b) de dicho Acuerdo, deberán

comunicar mediante la respectiva mesa de trámite, la acreditación de toda modificación del documento probatorio de la designación de su representante legal, tales como, un cambio en el domicilio o en la duración del mandato, dentro de 5° día de producida ésta. El incumplimiento de esta obligación, se sancionará con la suspensión, de hasta 30 días del permiso complementario.

De quedar sin efecto el poder de representación que sustentó el otorgamiento del permiso complementario y no se acreditare dentro del 5° día, contados desde la renuncia o desde la fecha en que se le puso término al mandato, la designación de otro representante con las facultades que establece el artículo 24 del ATIT, numeral 1 literal b), se procederá, sin más trámite, a la suspensión del permiso complementario hasta que se pruebe documentadamente el cumplimiento de dicha obligación.

La resolución de suspensión del permiso complementario, por las causales señaladas en los incisos precedentes, será remitida en copia al transportista infractor a través de la autoridad competente del país de origen y a las autoridades aduaneras de ambos países.

En relación a la gestión de las modificaciones de la autorización, así como de su renovación, incluido las altas y bajas de flota vehicular, será realizada por el representante legal acreditado ante el respectivo organismo nacional de aplicación del ATIT. La verificación de la autenticidad del documento con el cual se realiza la modificación de la autorización y de su renovación, será realizada por la autoridad competente del país complementario que atiende el trámite de manera directa con la autoridad competente de transporte de origen a través de los mecanismos establecidos.

3.7. Normativa peruana sobre calidad de combustible

La delegación chilena, manifiesta su preocupación por la publicación en Perú del Reglamento de la Ley 31646, que establece restricciones a la circulación de vehículos de transporte internacional terrestre, que contengan en sus tanques, combustibles de inferior calidad al exigido en Perú. Dicha preocupación radica en el procedimiento de fiscalización que contiene dicho reglamento y la forma en que se llevará cabo.

Sin perjuicio de lo anterior, la delegación de Chile menciona que su norma de calidad de combustible, cumple con la finalidad de la normativa peruana, por cuanto se establece un máximo de 15 ppm, que es considerablemente inferior a los 50 ppm de Perú. A mayor abundamiento agrega, que incluso se ha publicado en la página web de la OMC para observaciones de los países partes, la modificación de la misma norma, rebajando de 15 a 10 ppm la calidad del combustible.

En este mismo sentido y a propósito de la fiscalización, se hace presente además, que en Chile existe un solo distribuidor de combustible, por tanto, está garantizado que todas las estaciones expendedoras venden la calidad definida por la norma antes citada.

La delegación peruana a través de OSINERGMIN, en atención a la consulta realizada por la delegación chilena, informó que el objetivo de la Ley 31646 es proteger el medio ambiente de la contaminación producida por fuentes móviles y que se aplica por igual a los vehículos de matrícula nacional y extranjera que realizan el transporte internacional por carretera. Respecto a la fiscalización indicó que se había realizado,



IX Reunión Bilateral
de Organismos Nacionales
de aplicación del Acuerdo
sobre Transporte Terrestre
entre Perú y Chile

Lima, viernes 8 de marzo de 2024

de manera orientativa a fin de hacer conocer a los transportistas sobre el objetivo de la ley y que las acciones de fiscalización futuras se harán cumpliendo con el principio de no discriminación y que la verificación de la calidad del combustible se realizará mediante muestreos. Sin perjuicio de lo señalado, se comprometió analizar con mayor detenimiento lo señalado por la delegación chilena y emitir un pronunciamiento en un plazo de treinta (30) días, contados a partir de la firma del presente Acta.

Finalmente, ambos jefes de delegación se congratularon por la forma en que se desarrolló la reunión, destacando su carácter ejecutivo y el buen resultado de la misma, que por lo demás se traduce en un plan de trabajo que se ejecutará en los próximos meses.

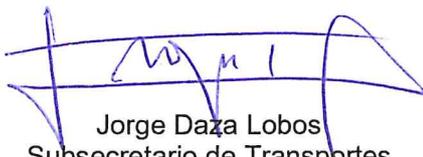
La presente Acta es firmada en dos ejemplares igualmente válidos.

Por Perú



Víctor Adrián Arroyo Tocco
Director General de Políticas y
Regulación en Transporte Multimodal
Ministerio de Transportes y
Comunicaciones

Por Chile



Jorge Daza Lobos
Subsecretario de Transportes
Ministerio de Transportes y
Telecomunicaciones

Anexo 1 LISTA DE ASISTENCIA

Delegación de Chile

Sector público

N°	NOMBRE	INSTITUCIÓN	CARGO
1.	Jorge Daza Lobos	Subsecretaría de Transportes de Chile – Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Subsecretario de Transportes
2.	Pablo Ortiz Méndez	Subsecretaría de Transportes de Chile – Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones	Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales
3.	Bárbara Vallejos	Embajada de Chile	Diplomática

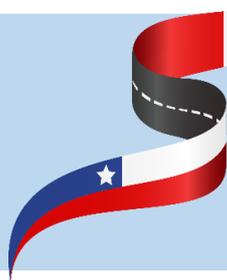
Sector Privado Chile

1	Luis Orellana Peralta	Transportes Mercontrans	Presidente Grupo Perú – Chile
---	-----------------------	-------------------------	-------------------------------

Delegación de Perú

Sector público

N°	NOMBRE	INSTITUCIÓN	CARGO
1.	Victor Arroyo Tocto	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Director General de Políticas y Regulación de Transporte Multimodal
2.	César Augusto Ojeda Pacheco	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Director General de la Oficina General de Tecnología de la Información (OGTI)
3.	Edwin Dante Quispe Soto	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Director de la Oficina de Desarrollo Tecnológico y Digital (ODTD)
4.	Olivia Reyda Diaz Torres	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Coordinadora del Área de Servicios de Transporte Internacional
5.	Jesús José Tapia Tarrillo	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Especialista de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial



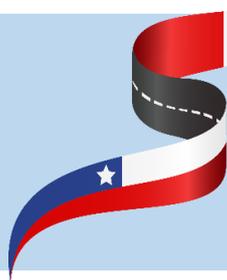
IX Reunión Bilateral
de Organismos Nacionales
de aplicación del Acuerdo
sobre Transporte Terrestre
entre **Perú** y **Chile**

Lima, 08 de marzo de 2024

6.	Nathali Balderrama Vargas	Ministerio de Transportes y Comunicaciones	Especialista de la Dirección de Políticas y Normas en Transporte Vial
7.	Karla Raquel Mamonte Cadenillas	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)	Coordinador Legal (e) de la Subgerencia de Procedimientos de Servicio de Transporte de la Gerencia de Procedimientos y Sanciones
8.	Guisela Mayra Rivadeneyra Rodriguez	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)	Especialista Legal de la Subgerencia de Normas de la Gerencia de Estudios y Nomas
9.	Victor Raúl Romero Quispe	Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN)	Analista Operativo de la Gerencia de Articulación Territorial
10.	Ivan Liendo Silva	Dirección Regional de Transportes y Comunicaciones de Tacna.	Director Regional de Transportes y Comunicaciones de Tacna.
11.	Francisco Llerena Torres	Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT)	Especialista
12.	Ricardo Montero Rojas	Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT)	Especialista
13.	Walter Pacheco Tantaleán	Superintendencia Nacional de Aduanas y Administración Tributaria (SUNAT)	Especialista
14.	Amparo Cuadros Meza	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria	Directora (e) de la Subdirección de Inocuidad Agroalimentaria
15.	Sandy Morales Huamán	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria	Especialista de la Subdirección de Inocuidad Agroalimentaria
16.	James Adan Pazo Alvarado	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria	Especialista de la Secretaría Técnica
17.	Javier Aguilar Zapata	Servicio Nacional de Sanidad y Calidad Agroalimentaria	Especialista de la Subdirección de Cuarentena Vegetal
18.	Xiomara Usirin Ramirez	Superintendencia Nacional de Migraciones	Gestor de Procesos
19.	Erick Juan Peralta Arenas	Superintendencia Nacional de Migraciones	Coordinar de Jefaturas
20.	Claudia Parra Silva	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	Directora General de Facilitación del Comercio
21.	María Elena Lucana	Ministerio de Comercio Exterior y Turismo	Funcionaria de la Dirección General de Facilitación del Comercio
22.	Pedro Ramirez	Ministerio de Relaciones Exteriores	Subdirector de Promoción de los Países Americanos de la Dirección de Promoción Comercial

Sector Privado - Perú

N°	NOMBRE	INSTITUCIÓN	CARGO
1.	Bruno Aberasturi Seoane	ANATEC	Presidente Anatec
2.	Alfonso Gustavo Manosalva Melgar	ANATEC	Director Anatec



IX Reunión Bilateral
de Organismos Nacionales
de aplicación del Acuerdo
sobre Transporte Terrestre
entre **Perú** y **Chile**

Lima, 08 de marzo de 2024

3.	Victor Manosalva	ANATEC	Representante
4.	Luis Marcos Bernal	UNT	Gerente - UNT
5.	Waldo Barriga Quispe	UNT Tacna	Transportes Valentina EIRL - UTC Tacna
6.	Luis Ramirez Urueta	Transportes Cruz del Sur. S.A.C	Director Gerente de Transportes Cruz del Sur. S.A.C
7.	Eduardo Villacorta	LIP Transportes	Gerente General

Anexo 2

Agenda de Trabajo

1. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS POR CARRETERA

- 1.1. Evaluación de la situación del transporte internacional de pasajeros por carretera
 - 1.1.1. Ruta Lima – Santiago y viceversa
 - 1.1.2. Ruta Iquique – Arequipa y viceversa
 - 1.1.3. Ruta Iquique – Cusco y viceversa
 - 1.1.4. Ruta Ilo – Calama y viceversa
- 1.2. Procedimiento para el otorgamiento del permiso originario para el transporte internacional de pasajero por carretera y asignación de frecuencias
- 1.3. Situación del transporte de pasajeros entre Tacna y Arica

2. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE CARGA POR CARRETERA

- 2.1. Nacionalización de la carga en el país de destino
- 2.2. Documentos que amparan una operación de transporte internacional de mercancías por carretera entre el lugar donde el transportista toma la carga e inicia la operación y el lugar del respectivo control aduanero
- 2.3. Transporte de mercancía peligrosa
 - 2.3.1. Análisis del reconocimiento de los documentos que amparan la operación del transporte de mercancías peligrosas emitidos por las autoridades nacionales de cada país
 - 2.3.2. Vehículos de custodia para transporte de carga sobredimensionada
- 2.4. Transmisión electrónica del MIC/DTA
- 2.5. Control de la documentación de la carga y precintos de origen
- 2.6. Transporte de mercancías refrigeradas
- 2.7. Análisis de propuesta de acuerdo específico para el transporte transfronterizo de carga por carretera
- 2.8. Establecimiento de la capacidad de carga mínima para el otorgamiento del permiso originario (MERCOSUR y CAN)

3. TRANSPORTE INTERNACIONAL DE PASAJEROS Y CARGA POR CARRETERA

- 3.1. Fiscalización del transporte internacional por carretera
- 3.2. Reconocimiento de los documentos electrónicos que emiten los organismos nacionales de aplicación del ATIT
- 3.3. Plazo máximo de permanencia de los vehículos extranjeros que ingresan en operación de transporte internacional por carretera
- 3.4. Acceso en línea a los registros de transporte internacional por carretera (Webservice)
- 3.5. Permiso complementario para el transporte en tránsito hacia terceros países signatarios
- 3.6. Análisis de la representación legal del transportista en los procedimientos de otorgamiento, renovación y modificación de los permisos complementarios y demás obligaciones del ATIT
- 3.7. Normativa peruana sobre calidad de combustible



Anexo 3

Presentación

**Fiscalización del transporte internacional por
carretera - SUTRAN**



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



**IX REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN
DEL ATIT DE PERÚ Y CHILE**

Fiscalización del transporte internacional por carretera - SUTRAN

MARZO -2024



Funciones

- Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) ley N.º 29380

FISCALIZACIÓN



SANCIÓN



CONTROL



NORMATIVA



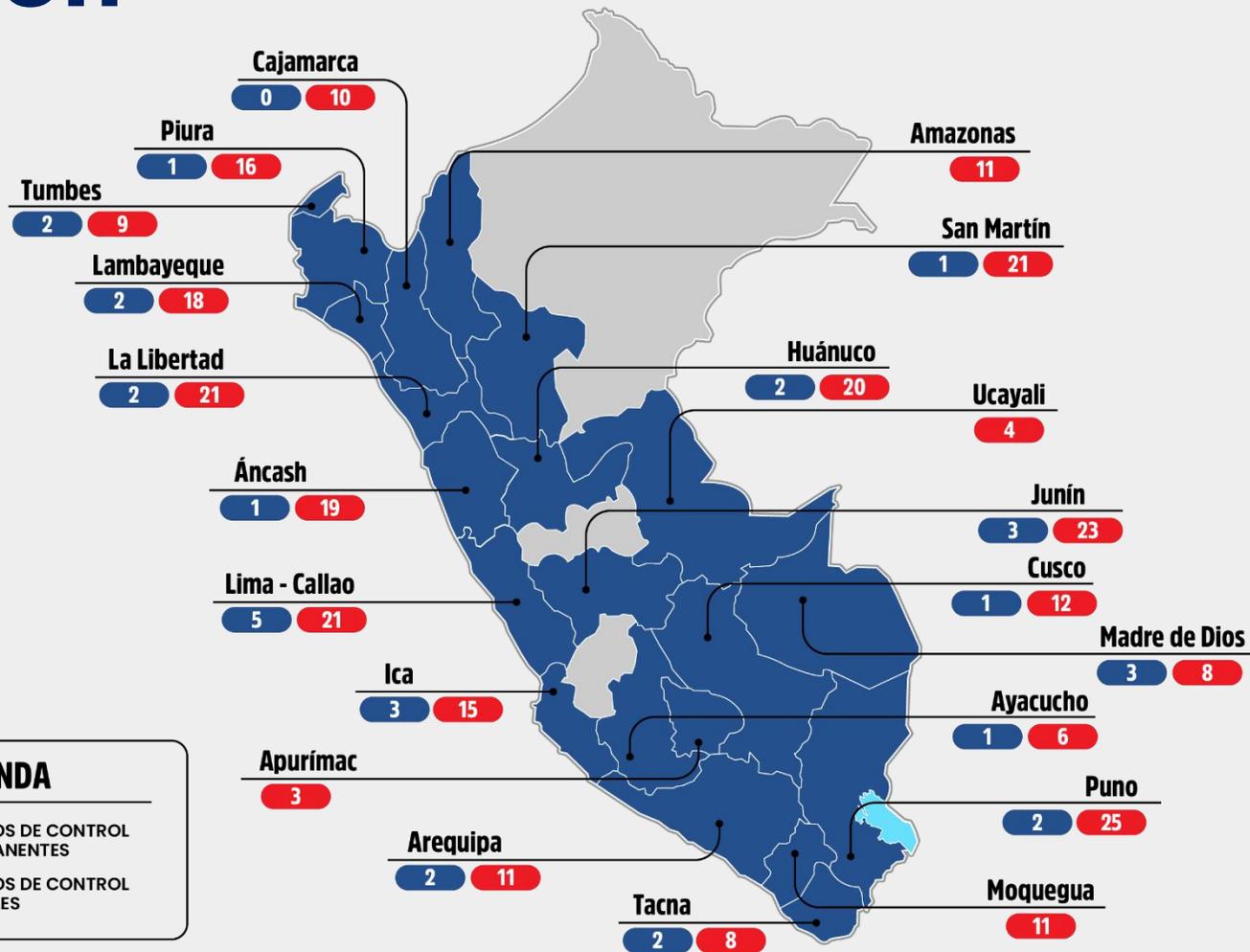
Fiscalización

- Puntos de Control



LEYENDA

- PUNTOS DE CONTROL PERMANENTES
- PUNTOS DE CONTROL MÓVILES



TOTAL
34
PUNTOS DE CONTROL PERMANENTE

TOTAL
292
PUNTOS DE CONTROL MÓVIL



PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



Fiscalización

- Herramienta tecnológica



FISCALIZACIONES A VEHÍCULOS INTERNACIONALES PROVENIENTES DE CHILE



Cumplimiento normativo en materia de servicios de transporte de ámbito internacional, impuestos a empresas de origen chileno

INTERNACIONAL

20,765
INTERVENCIONES



INTERVENCIONES CONFORME
20,552

INTERVENCIONES NO CONFORME
213

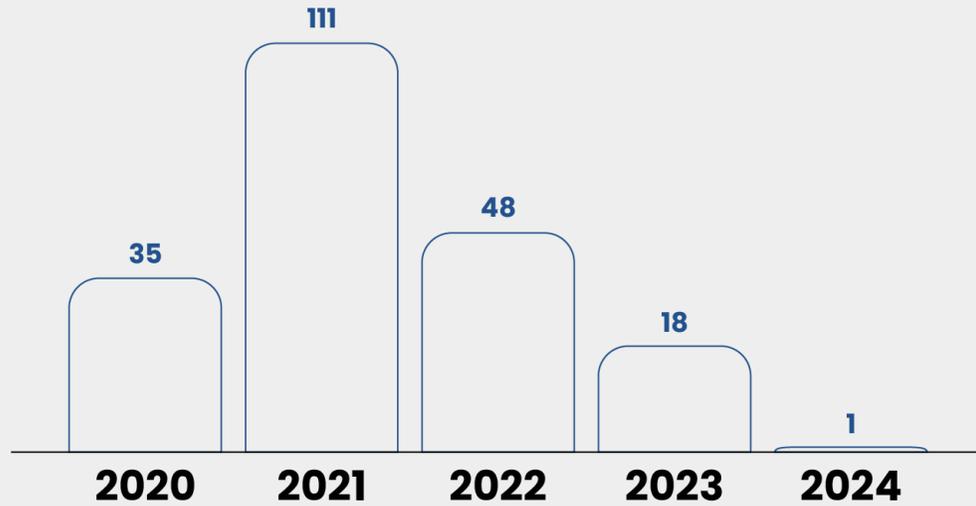


✓ Desde el 2020, 100% actas de control conformes y no conformes sistematizadas y georreferenciadas

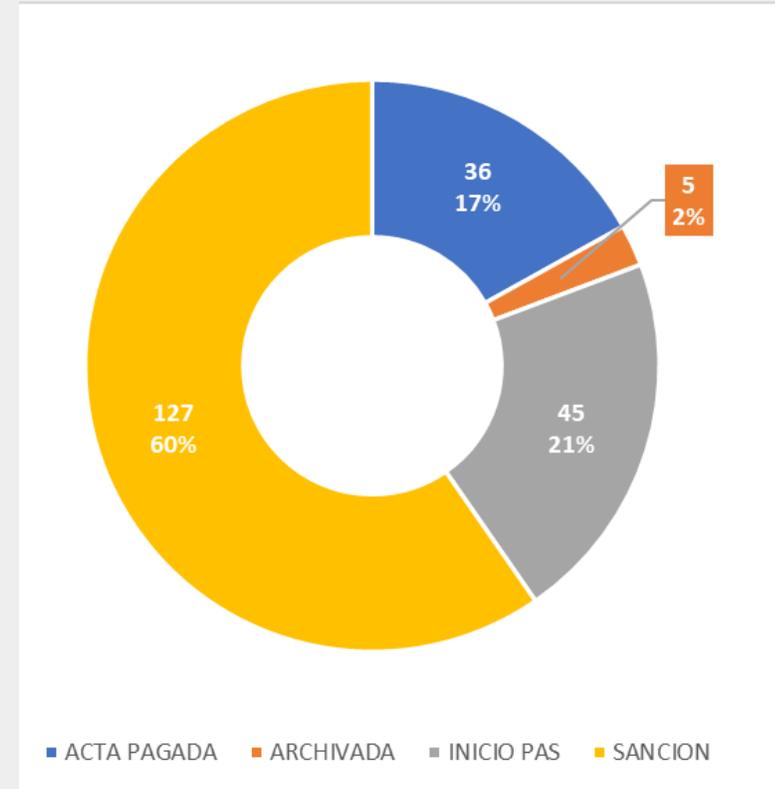


Estado Sancionador

INFRACCIONES DETECTADAS POR AÑO



213
INFRACCIONES





PERÚ

Ministerio
de Transportes
y Comunicaciones



GRACIAS



Anexo 4

Presentación

**Fiscalización del transporte internacional
terrestre - SEREMITT**

IX REUNIÓN BILATERAL DE ORGANISMOS NACIONALES DE APLICACIÓN DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT) PERÚ-CHILE

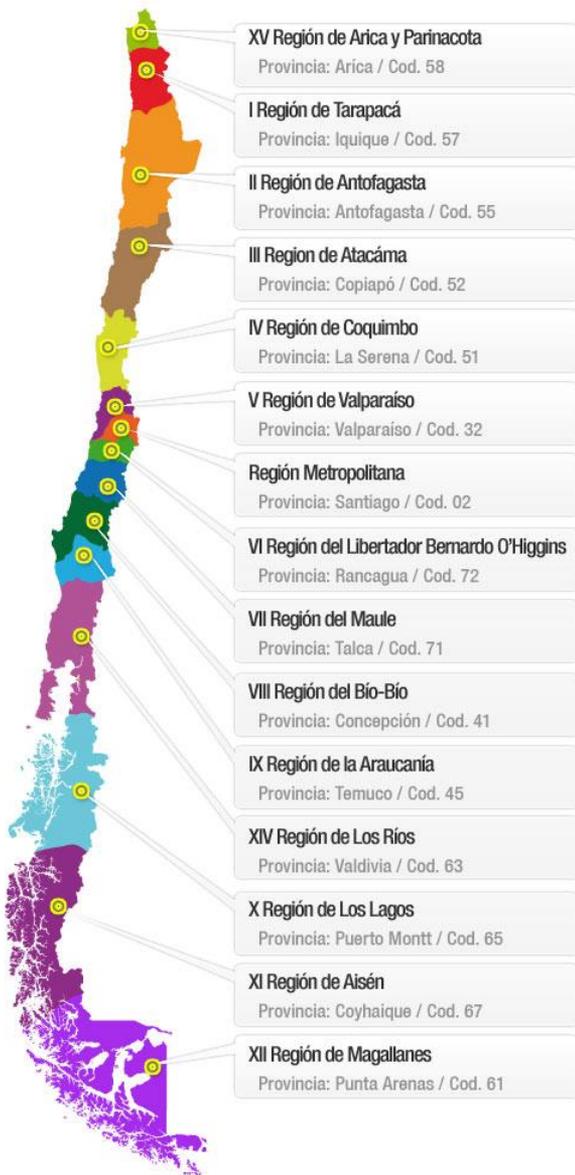


**Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones**

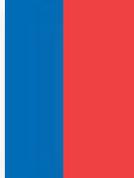
Fiscalización del transporte internacional terrestre - SEREMITT

Gobierno de Chile

FISCALIZACIÓN DE TRANSPORTES



El Programa de Fiscalización es el organismo encargado de controlar, a lo largo de todo el país, el cumplimiento de la normativa de transportes sobre seguridad, condiciones técnicas de los vehículos y la calidad de los servicios de transporte terrestre. Para ello se programan y realizan controles periódicos a diferentes servicios, así como a establecimientos relacionados al transporte.



FUNCIONES PRINCIPALES

La principal función del Programa de Fiscalización de Transportes es controlar el cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Tránsito, sus reglamentos, y las de transporte y tránsito terrestre que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones o las Municipalidades, debiendo denunciar al Juzgado que corresponda, las infracciones o contravenciones que se cometan. Entre los aspectos que se controlan destacan:

- ✓ Fiscalizar el cumplimiento de la normativa vigente aplicable al transporte, tránsito y establecimientos regulados por el Ministerio de Transportes a nivel nacional, velando por la seguridad y calidad de servicio, con un equipo humano capacitado y comprometido, incorporando crecientemente el uso de tecnologías.
- ✓ La fiscalización de la calidad, condiciones técnicas y de seguridad de los servicios y vehículos de transporte público y privado de pasajeros, del transporte escolar y del transporte de carga.
- ✓ Entre otros aspectos.

DEFINICIONES ESTRATÉGICAS

1. El Programa de Fiscalización es el organismo encargado de controlar, a lo largo de todo el país, el cumplimiento de la normativa de transportes sobre seguridad, condiciones técnicas de los vehículos y la calidad de los servicios de transporte terrestre. Para ello se programan y realizan controles periódicos a diferentes servicios, así como a establecimientos relacionados al transporte.
2. Transporte de pasajeros Arica-Tacna. Fiscalizar que los vehículos cuenten con las condiciones técnicas y de seguridad, en el servicio que prestan taxis Arica-Tacna, taxis aeropuerto Arica-Tacna, buses Arica-Tacna. En ellos se verifica su autorización y documentos para prestar el servicio, entre otros.
3. Transporte de carga. Fiscalizar que los vehículos y la carga cuenten con las condiciones técnicas y de seguridad exigidas, y que la carga no sobrepase las dimensiones máximas establecidas se encuentre bien estibada y sujeta. Asimismo, que la carga peligrosa cumpla con los estándares exigidos para su transporte.

POLÍTICA DE CALIDAD



Con el objeto de mejorar los mecanismos de control, el Programa Nacional de Fiscalización de Transportes ha implementado un Sistema de Gestión de Calidad conforme a la Norma ISO 9001, mejorando continuamente sus procesos para:

Contribuir a mejorar la calidad y la seguridad de los sistemas de transporte a través de la fiscalización del cumplimiento de las disposiciones de la Ley de Tránsito y que dicte el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

FISCALIZACIONES AL TRANSPORTE DE CARGA

- AÑO 2022: 94 controles efectivos.
- AÑO 2023: 106 controles efectivos.
- ENERO 2024: 12 controles efectivos.
- FEBRERO 2024: 14 controles efectivos.
- Tipos de incumplimientos constatados:
 - No portar con permisos originarios (circulan solamente con MIC/DTA).
 - Licencias de conducir profesional vencidas.
 - Condiciones técnicas de vehículos deficientes.

FISCALIZACIONES SEREMITT ARICA Y PARINACOTA

- Transporte de pasajeros Arica-Tacna, en sus distintas modalidades (taxis, buses, taxis aeropuerto).
- Información flujo Terminal Internacional Arica, mes de enero:
 - Taxis : 9,013
 - Buses : 1,315
 - Controles realizados:216
- Información flujos Terminal Internacional, mes de febrero:
 - Taxis : 8,696
 - Buses : 1,435
 - Controles realizados: 165
- Información flujos Aeropuerto Chacalluta, año 2024:
 - Enero : 35
 - Febrero: 31

TIPOS DE INCUMPLIMIENTOS CONSTATADOS EN TRANSPORTE DE PASAJEROS ARICA-TACNA

1. Conductores no portan en sus vehículos con los permisos originarios  51% de los fiscalizados.
2. Empresas no tienen sus seguros internacionales vigentes  48% de los fiscalizados.
3. Recoger y dejar pasajeros en lugares no autorizados  47% de los fiscalizados.
4. Control de la informalidad  43%
 - Vehículos no autorizados originariamente  40%
 - Vehículos cancelados originariamente  3%
5. Otros  16%

Gracias



Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile