

XXV REUNION DE LA COMISION DEL ARTICULO 16 DEL ACUERDO SOBRE
TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT)

ACTA

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

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

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

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

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

1. TEMAS GENERALES

1.1 ELECCIÓN DEL PRESIDENTE

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

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

1.2 INFORMES DE LA SECRETARÍA

1.2.1 Seguimiento del Proceso de Protocolización.

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

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

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

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

Con fecha 20 de septiembre de 2024, se recibió la Nota N° 7-5-Z/8 remitida por la Representación Permanente de Perú ante la ALADI y el MERCOSUR, en la que comunicó la conformidad con el proyecto de protocolo referido a la modificación del monto de las multas.

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

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

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

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

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

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

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

A consulta de la Delegación de Brasil, la Secretaría General explicó que, los nuevos montos de multa previstos en el protocolo mencionado serán de aplicación a los 60 días corridos "después de la fecha en que la Secretaría General de la ALADI comunique a las partes signatarias la recepción de la notificación de todas las Partes Signatarias, relativa al cumplimiento de las disposiciones legales internas para su puesta en vigor."

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

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

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

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

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

1.2.2 Curso Virtual sobre Transporte.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

2.1 DISPOSICIONES GENERALES

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

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

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

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

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

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

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

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

La Delegación de Argentina agradeció la receptividad de su propuesta.

2.2 PERMISOS ORIGINARIOS

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

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

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

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

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

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

El Presidente recordó que el cuadro comparativo fue elaborado a solicitud de las delegaciones durante la XXIII reunión en el año 2022 y guarda relación con la propuesta de la Delegación de Perú respecto a la modificación del artículo 26 del ATTT. Asimismo, señaló la necesidad de actualizar la información contenida, en particular, teniendo en cuenta los acuerdos bilaterales alcanzados entre varios de los países signatarios respecto de la eliminación del requisito de apostillado.

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

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

El cuadro de procedimientos se agrega como Anexo V.

2.3 PERMISOS OCASIONALES

2.3.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 57/22 del 28 de agosto de 2022.

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

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

2.4 INSPECCION TECNICA VEHICULAR

2.4.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 162/24 del 4 de septiembre de 2024.

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

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

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

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

La Delegación de Argentina señaló que su propuesta está alineada con lo tratado en la reunión del Subgrupo de Trabajo N° 3 "Transporte" de MERCOSUR. En este sentido, sugiere incorporar dos párrafos al texto vigente del artículo 32, el cual actualmente reconoce dicho documento como válido en los demás países signatarios, pero no especifica nada sobre la vigencia del certificado de inspección técnica vehicular.

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

Propuesta de modificación del artículo 32 del ATT:

"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 entenderá hasta por 30 días corridos hasta el ingreso del vehículo a su país de origen.

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

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

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

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

2.5 COURIER INTERNACIONAL

2.5.1 Propuesta presentada por Argentina mediante Nota EMSUR-SG N° 67/22 del 26 de agosto de 2022.

El Presidente recordó que en 2023 el tema fue tratado en la Subcomisión de Aspectos 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 XIV 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, manteniéndolo en la agenda de la presente Reunión.

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

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

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

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

2.6 INFRACCIONES Y SANCIONES

2.6.1 Propuesta presentada por Perú mediante Oficio N° 6564-2822-MTCPIB del 21 de julio de 2022.

El Presidente señaló que en la XIV Reunión, la Delegación de Perú presentó su propuesta sobre definir los documentos de transporte que amparen 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 en ámbito el Manifiesto Internacional de Carga/Determinación de Tránsito Aduanero MICTDA.

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

Al respecto, la Delegación de Perú explicó nuevamente la problemática por la cual surge la propuesta presentada y recordó que en la anterior reunión de la Comisión del Artículo 18 señalaron la importancia de contar con la información por parte de los demás países sobre la documentación que se utilizan para permitir los traslados mencionados. Asimismo, compartió que se han hecho análisis bilaterales con Bolivia, Chile y Brasil en los cuales se ha compartido información de utilidad, sin embargo, sugirió la elaboración de una matriz en este marco con la información de todos los países.

Las delegaciones compartieron sus experiencias nacionales y acordaron dar seguimiento al tema con un diálogo abierto en el ámbito de la "Subcomisión de trabajo para la Evaluación del ATTT".

2.8.2 Propuestas presentadas por Perú mediante Oficio N° 0594-2022-MTC/18 del 21 de julio de 2022 y durante la XXXII Reunión.

El Presidente recordó que en la XXIV Reunión, la Delegación de Perú recordó su propuesta sobre eliminar la infracción señalada en el numeral 2, ítem b) del artículo 4 del Proyecto de Protocolo de Infracciones y Sanciones, atendiendo al carácter comercial de este seguro el que, en su opinión sería una responsabilidad del dueño de la carga. (Oficio N° 0594-2022-MTC/18).

Artículo 4°.- Son infracciones medes las siguientes:

b) De carga.

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

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

Artículo 5

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Handwritten notes and signatures in the left margin, including "AN", "HAN", and a large signature at the bottom.

3. TRANSPORTE FERROVIARIO

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

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

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

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

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

4. ASPECTOS ADUANEROS

La Secretaría General informó sobre los trabajos realizados en el marco de la Subcomisión de Aspectos Aduaneros, desde la pasada Reunión de la Comisión del Artículo 18.

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

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

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

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

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

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

5. SEGUROS

5.1 Montos indemnizatorios

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

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

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

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

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

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

6. SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS

La Secretaría General procedió a hacer un resumen sobre los antecedentes de la negociación del proyecto de Régimen de Solución de Controversias del ATTT, la cual dio inicio en 2017, tomando como base el Proyecto de Régimen presentado oportunamente por Argentina en ocasión de la celebración de la XVIII Reunión de la Comisión del Art. 18 del ATTT celebrada entre los días 28 al 30 de junio de 2017.

Asimismo, se informó a las Delegaciones que, con posterioridad a la reunión de la Comisión del Art. 18, (desarrollada entre el 28 y 28 de septiembre de 2023), se llevaron a cabo 2 reuniones y, en lo que va del año 2024, se realizaron 4 reuniones más, la última de las cuales fue en el mes de septiembre pasado. Estas reuniones se han llevado a cabo en formato virtual con la participación de los delegados de los siete países signatarios del ATTT, en las que se analizaron los artículos del proyecto de régimen y se lograron significativos avances.

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

La Secretaría General dejó manifestado que en las instancias en que se encuentra la negociación podría ser conveniente evaluar la posibilidad de mantener encuentros presenciales con la finalidad de impulsar los avances y, en ese sentido, las delegaciones expresaron su disponibilidad para tener una reunión presencial de forma previa a la próxima Reunión de la Comisión del Artículo 18.

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

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

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

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

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

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

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

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

8. OTROS ASUNTOS

8.1 Propuesta de Perú enviada mediante Oficio N° 1193-2024-MTC/18 d fecha 20 de septiembre de 2024.

El Presidente se refirió a la propuesta de Perú sobre la posibilidad de establecer como requisito para la habilitación de los vehículos automotores al transporte internacional por carretera, cuyo año modelo es posterior al año 2018, el cumplimiento de las normas EURO IV, EPA 2007 o TIER 3 (Bin 200) o de mayor exigencia, según corresponda, tal como se muestra en el Anexo I del Decreto Supremo N° 25-2021-MINAM, el cual consta como Anexo XI.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8.4 Alcance del Artículo 84 del ATIT

La Secretaría General se refirió a la necesidad de conocer y determinar cuáles son los acuerdos emanados de la Reunión de Ministros de Obras Públicas y de Transporte de los Países del Cono Sur que mantienen plena vigencia en los términos establecidos en el Artículo 84 del ATIT.

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

Por lo anterior, transmitió que es necesario determinar cuáles de esos acuerdos fueron adoptados en el marco del Convenio de Mar del Plata, pues serían esos acuerdos solamente los que mantendrían hoy plena vigencia por efecto de lo establecido en el mencionado Artículo 84.

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

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

Con respecto a la forma en cómo se numeraban los acuerdos ministeriales, la Secretaría General se refirió a que aquellos que comienzan con el número 1 corresponden a los que se gestaron en la Comisión de Transporte, mientras que los que comienzan con el número 2, corresponden a la Comisión de Obras Públicas. El número romano que figura entre paréntesis idéntico a la reunión en la cual se adoptó el texto final del acuerdo. Al respecto, la Secretaría precisó que hay acuerdos, como por ejemplo el 1.6 que dio origen al propio ATIT, que se gestaron a lo largo de varias reuniones, siendo la primera en 1974 [Acuerdo 1.6 (VI)] y la última en 1999 [Acuerdo 1.6 (XVI)]. Dicha serie se continuó posteriormente para resolver cuestiones complementarias.

Como ejemplo de estos acuerdos, la Secretaría General citó los siguientes: el Acuerdo 1.67 (XVI) de 1989, relativo al seguro de responsabilidad civil del transportador por carretera en viaje internacional; el Acuerdo 1.78 (XVI) de 1989, referido a la adopción de un modelo de Carta de Porte - Conocimiento para el transporte internacional por carretera (CRT); y el Acuerdo 1.97 (XVIII) de 1991, mediante el cual se adoptó el formulario del MIC/DTA.

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

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

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

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

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

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

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

9. APROBACIÓN DEL ACTA

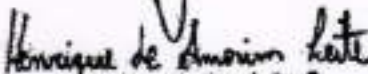
Antes de concluir, el Presidente agradeció la confianza depositada para presidir los trabajos y destacó los avances realizados, la voluntad y disposición de las delegaciones. Asimismo, agradeció el apoyo brindado por parte de la Secretaría General, en particular a Rafael Laurenzino, Diana Morales, Analía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

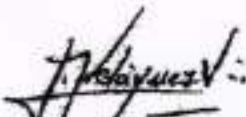
Del mismo modo, los delegados agradecieron la labor del Presidente y el apoyo de las representaciones permanentes ante la ALADI y de la Secretaría General.

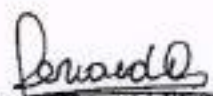
En virtud del formato virtual de la Reunión, las Delegaciones acordaron dar aprobación al Acta Final mediante su consentimiento manifestado a través de correo electrónico, con copia a los demás participantes.

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


República Argentina


República Federativa do Brasil


República del Paraguay


República Oriental del Uruguay


Estado Plurinacional de Bolivia


República de Chile


República del Perú

RELACIÓN DE ANEXOS

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