



## Comité de Representantes

Aprobada en la 1205ª sesión

ALADI/CR/Acta 1192  
2 de diciembre de 2014  
Horas: 10:25 a 13:50  
12 de diciembre de 2014  
Horas: 10:15 a 12:40 y  
15:25 a 15:35

### ACTA DE LA 1192 SESIÓN EXTRAORDINARIA DEL COMITÉ DE REPRESENTANTES

#### Orden del día

- Aplicación del procedimiento previsto en la Resolución 114 del Comité de Representantes en atención al planteamiento efectuado por la Representación Permanente del Estado Plurinacional de Bolivia con relación a la aplicación del ATIT por parte de la República de Chile.
-

Preside:

EMBAJADOR JUAN ALEJANDRO MERNIES FALCONE

Asisten: Juan Manuel Abal Medina, Rubén Javier Ruffi, Sergio Iaciuik (Argentina); Benjamín Blanco Ferri, Jenny Encinas (Bolivia); Maria da Graça Nunes Carrion, Michael Nunes Lawson (Brasil); Eduardo Francisco Contreras Mella, Alex Rodrigo Chaparro Cavada (Chile); Luz Marina Rivera Rojas (Colombia); Igor Azcuy González (Cuba); Emilio Rafael Izquierdo Miño, Gustavo Anda Sevilla (Ecuador); Alejandro de la Peña Navarrete, Oscar Ricardo Gallegos Sánchez, Diana Morales (México); María Elvira Toral Fernández (Panamá); Miguel Ángel López Arzamendia (Paraguay); María de Fátima Trigoso Sakuma, Ricardo B. Romero Magni (Perú); Juan Alejandro Mernies Falcone, Ivannah Garelli Ruggia (Uruguay); Juan Carlos Gómez Urdaneta, María Luisa de Paz Rivas, Beglis Coromoto Alfaro (Venezuela); Luis Ramón Ortiz Ramirez (Honduras).

Delegación de Bolivia: Juan Carlos Alurralde Tejada, Viceministro de Relaciones Exteriores-Ministerio de Relaciones Exteriores; Esteban Elmer Catarina, Director General de Relaciones Bilaterales del Viceministerio de Relaciones Exteriores; Erlan Melgar Salvatierra, Vicepresidente de la Cámara Boliviana de Transportes y Presidente de la Cámara de Transportes del Oriente; Edwin Velásquez Mejía, Representante de la Cámara Departamental de Transportes de Cochabamba

Delegación de Chile: Claudio Troncoso Repetto, Director de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores; Pablo Ortiz Méndez, Jefe de Asuntos Internacionales del Ministerio de Transportes; Marcela Espinoza Nissim, Directora de Fronteras, Dirección de Fronteras y Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores; Karina Canepa Espada, Jefa América Latina de la Dirección de Asuntos Económicos Bilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores; Enrique Carrasco San Martín, Asesor Legal del Departamento Jurídico – Direcon, Ministerio de Relaciones Exteriores.

Secretario General a.i.: César Llona.

Subsecretario: Pablo Rabczuk

---

PRESIDENTE. Buenos días, vamos a dejar que la prensa tome algunos paneos y luego los invitamos a retirarse.

Muy bien, buenos días a todas y a todos, estimados señores Representantes, Representantes Alternos, colegas, saludo especialmente a las Delegaciones venidas en el caso de Bolivia y Chile de sus respectivas capitales. Sin más, someto a consideración de ustedes el orden del día, tal cual ha sido circulado por la Secretaría General, en esta sesión extraordinaria referente a la aplicación del procedimiento previsto en la Resolución 114 del Comité de Representantes, en atención al planteamiento efectuado por la Representación Permanente del Estado Plurinacional de Bolivia con relación a la aplicación del ATIT por parte de la República de Chile.

Argentina, adelante.

Representación de Argentina (Juan Manuel Abal Medina). No quería dejar pasar la oportunidad, antes de empezar el tema del día de hoy, para saludar a un estado miembro pero especialmente al estado anfitrión de todas y todos nosotros, hacerle la más fuerte y firme felicitación al Gobierno de la querida República Oriental del Uruguay, por el resultado electoral ocurrido el pasado domingo, por el enorme clima de respeto, convivencia, felicidad que se vivió en las calles, y por la gran muestra de civilidad que se mostró en un día también particularmente complejo por cuestiones climáticas, demostrando un fuerte compromiso con la democracia, como Uruguay nos viene por suerte enseñando desde hace muchas décadas. Así que mi más clara felicitación al Gobierno y a todo el pueblo de Uruguay por este claro avance y este paso firme en la democracia. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Muchísimas gracias, en lo que corresponde por supuesto, las gracias en nombre del Gobierno y del pueblo uruguayo que es en definitiva quien realiza el acto electoral y es el que con su compromiso señala la continuidad del proceso democrático republicano que afortunadamente estamos viviendo.

Si no hubiera observaciones, damos por aprobado el orden del día.

A continuación, propongo como dinámica inicial, brindar la palabra en primer lugar a la Representación de Bolivia y a continuación, por supuesto, a la Representación de Chile. Si les parece, tiene la palabra entonces la Representación de Bolivia. Adelante Embajador.

Representación de BOLIVIA (Benjamín Blanco Ferri). Muchas gracias Presidente. Adherirnos también a las felicitaciones de la hermana República Argentina por esta fiesta democrática del domingo, realmente un motivo de celebración para el pueblo uruguayo.

Inicialmente dar las gracias por haber abordado este tema en sesión extraordinaria, tal como había sido solicitado por nuestro país. Quiero primero presentar a la Delegación que ha sido acreditada en debido tiempo y forma, que participará por parte de nuestro país en representación de Bolivia.

Estamos con el Embajador Juan Carlos Alurralde Tejada, que es el Viceministro de Relaciones Exteriores, el Vicecanciller de Bolivia; Esteban Elmer Catarina, que es el Director General de Relaciones Bilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores; nos acompañan también Erlan Melgar Salvatierra, que es Vicepresidente de la Cámara Boliviana de Transportes y Presidente de la Cámara de Transportes del Oriente; y Edwin Velásquez Mejía, Representante de la Cámara Departamental de Transportes de Cochabamba.

Nuevamente agradecer la oportunidad de poder hacer esta presentación, agradecerle también a la Presidencia. Iniciaríamos con una presentación PowerPoint, que ya está lista.

Como saben los Embajadores del Comité de Representantes, la Resolución 114 es el marco que estamos utilizando para presentar este reclamo por parte de Bolivia, por incumplimiento al Artículo 15 del ATIT por parte de Chile. Esta Resolución 114 tiene por objeto preservar el cumplimiento de las normas del Tratado de Montevideo y de los compromisos contraídos a través de los acuerdos concretados por los países miembros y las Resoluciones dictadas por órganos de la Asociación.

El Comité de Representantes, en el Artículo único de esta Resolución, en el punto número 5 del artículo único, establece que el Comité de Representantes propondrá a los países directamente involucrados, dentro de los 15 días siguientes a aquél en que se haya

puesto en su consideración, las fórmulas que estime más convenientes para resolver la cuestión planteada. En este sentido, Bolivia espera que el Comité pueda emitir las recomendaciones para poder solucionar este tema, este reclamo presentado por Bolivia.

Nosotros hemos iniciado este proceso, el proceso emanado de la Resolución 114, a través de una nota del 5 de setiembre del 2014, donde Bolivia solicita a Chile la celebración de consultas. Como ustedes saben, la Resolución 114 establece una fase previa que es la de consultas entre los países involucrados. El 11 de setiembre Chile nos responde a Bolivia, con la nota 87/14, aquí vale la pena recalcar que la Resolución 114 da 5 días de plazo para que se inicien las consultas, la respuesta llegó de forma extemporánea pero igual Bolivia considera que el proceso se ha iniciado. El 26 de setiembre, Bolivia contesta la nota de Chile e informa al Comité de Representantes que no hemos logrado una solución satisfactoria en este procedimiento, cerrando así esta etapa que fue de consultas.

El 5 de noviembre, y a solicitud de Chile y otras Delegaciones, como ustedes saben, la Secretaría General de la ALADI emite un informe jurídico donde se establece que la Resolución 114 es el foro competente para tratar estos conflictos que se ven derivados del incumplimiento de las normas del ATIT. El 12 de noviembre, en la sesión ordinaria 1189, acordamos en el Comité de Representantes que vamos a poder presentar este tema el día de hoy, 2 de diciembre, en este foro.

En este sentido, Bolivia viene con toda la Delegación lista para poder hacer la presentación de todos los elementos que hemos ido presentando en nuestras notas y las respuestas también que hemos ido recibiendo.

Nosotros estamos haciendo este reclamo por incumplimiento de un acuerdo que se enmarca en el Tratado de Montevideo 1980 a ser un acuerdo de alcance parcial, el Acuerdo de Alcance Parcial N° 3, que entra dentro del paraguas del Artículo 14 del Tratado de Montevideo 1980. Como ustedes saben, el ATIT fue suscrito el 1° de enero de 1990, no participamos todos los países de la ALADI de este Acuerdo pero sí participan Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, siendo un acuerdo plurilateral. Este Acuerdo regula la prestación de los servicios de transporte terrestre por carretera entre los países miembros.

Yo ahora le daría la palabra a nuestro Vicecanciller para que pueda continuar con la presentación.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchísimas gracias. Un gran saludo al Presidente, también reiterar por supuesto las felicitaciones por la jornada democrática, por esa voluntad, esa vocación del pueblo uruguayo de fortalecer la democracia en nuestro continente y, por supuesto, felicitar al candidato por su intermedio Presidente, en este caso ya Presidente electo.

Un saludo también a todos los Representantes, Embajadores, Embajadoras, todos los que están aquí presentes, muchas gracias por acudir a esta reunión y sobre todo por atender esta solicitud que ha hecho Bolivia de tratar este tema que es de mucha importancia para nuestro país.

En el gráfico que tienen ustedes allí pueden ver, desde el año 2009 al año 2013, como el comercio exterior boliviano ha tenido un incremento sin precedentes en la historia boliviana, en apenas cinco años casi se ha más que duplicado el volumen de importaciones y de exportaciones de nuestro país.

En el ATIT lo que nosotros estamos reclamando, lo que estamos pidiendo la atención de este honorable Comité, es justamente el cumplimiento del Artículo 15. El Artículo 15 que ustedes lo conocen muy bien, menciona que este Acuerdo no significa en ningún caso restricción a las facilidades que sobre el transporte y libre tránsito se hubiesen concedido los países signatarios, obviamente se refiere a antes de la suscripción del ATIT.

Este Artículo 15 expresa en su contenido que no hay contradicciones con las facilidades de los países miembros que se hubiesen convenido en instrumentos anteriores. En efecto, se trata de una norma declarativa, esa es la respuesta que hace Chile en las consultas que nosotros iniciamos en la primera fase que mencionó nuestro Embajador, y Chile nos contesta que es una norma declarativa, ese es un punto que nosotros quisiéramos desarrollar y, por supuesto, explicar nuestra interpretación.

Nosotros creemos que el Artículo 15 de ninguna forma se constituye en una disposición declarativa, si este fuera el caso estaría ubicado en el preámbulo de consideraciones del ATIT y no en la sección resolutive. Por lo tanto, se trata de una disposición operativa dado que define con precisión la prevalencia de facilidades que sobre el libre tránsito fueron acordadas entre Bolivia y Chile para el Tratado de 1904.

Si nosotros vemos el acuerdo del ATIT, podrán ver que en la sección en la que se encuentra el Artículo 15 se encuentran todas medidas de carácter operativo, como definiciones concretas, operacionales de cumplimiento del Tratado, y no está así en una sección declaratoria o considerativa, es una norma operativa.

Es muy importante recordar también, a la luz de la historia, que este Artículo 15 ha sido propuesto y ha sido introducido por Bolivia, por el carácter que define especialmente el término libre tránsito, que menciona el Artículo 15, y si ese Artículo 15 no hubiese sido parte del Acuerdo del ATIT Bolivia no lo hubiese suscrito porque por supuesto Bolivia no podría renunciar a una serie de facilidades y de normas, de tratados anteriores, que pudiesen medrar justamente estos en el presente Acuerdo.

Entonces, muy importante recordar que el Artículo 15 se aprueba por nuestra comunidad, se aprueba por los países que lo suscriben como un claro y tácito reconocimiento de que esta norma no podría imponerse a otros acuerdos bilaterales existentes.

El Artículo 30.2 de la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, indica que cuando un tratado especifique que no es incompatible con un tratado anterior prevalecerán las disposiciones del tratado anterior, y es en virtud de este artículo que nosotros creemos, es muy importante, que Chile no aplica el ATIT a Bolivia sino recién hasta el año 2010. Como ustedes saben, el ATIT entra en vigencia en el año 1991, y Chile no aplica ninguna norma, ninguna previsión del ATIT hasta el año 2010, es decir, pasan 19 años desde que está en vigencia el ATIT que Chile no aplica ninguna norma de ese acuerdo en la carga de ultramar boliviana, lo cual es correcto, es absolutamente correcto porque en virtud del Artículo 15 Chile no debería aplicar ninguna normativa del ATIT con Bolivia en la carga de ultramar, debido a los anteriores acuerdos que tenemos. Lo que nos extraña es que recién a partir del año 2010, en forma sorpresiva, en forma no anunciada tampoco, en una forma unilateral, Chile empieza a aplicar una norma que no había sido aplicada por más de 19 años, a nuestro entender justamente en respeto del Artículo 15.

Este Artículo 15 establece una primacía a las facilidades sobre el libre tránsito que se hubieran concedido anteriormente a los signatarios del Acuerdo, como los mencionaba, y entre estas facilidades nosotros tenemos que mencionar algunas normas. Está el famoso

Tratado de 1904, que establece un régimen aplicable a las cargas de ultramar garantizando el más amplio e irrestricto libre tránsito y que es un compromiso que fue ratificado por Chile, no solamente en 1904 sino en el Convenio sobre Tránsito de 1937 y que menciona también el más amplio e irrestricto libre tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico.

Un tema que es muy importante, que quisiera remarcar, hermanas y hermanos en esta reunión, es que en este Tratado también se establece la obligación de Chile de acordar con Bolivia y en actos especiales cualquier reglamentación relacionada al derecho de libre tránsito. Esto significa, de manera bilateral, es decir, Chile y Bolivia conjuntamente, sentados en una mesa de diálogo, deberían definir cualquier reglamentación relacionada a libre tránsito. Tal es así, que después de 1904, por ejemplo en 1937 se reunieron, en 1953 se crearon otro tipo de normas de carácter bilateral, obviamente para regular ese libre tránsito que era un acuerdo, para nosotros con toda franqueza a las hermanas y hermanos, era una pobre compensación -a nuestro juicio- por la pérdida del litoral boliviano.

Aquí está el famoso Artículo VI del Tratado de Paz y Amistad de 1904, que dice, este es el texto oficial: *“Ambos Gobiernos acordarán, en actos especiales, la reglamentación conveniente, para asegurar, sin perjuicios para sus respectivos intereses fiscales, el propósito arriba expresado”*, es decir, el más amplio y libre derecho de tránsito.

Después nos volvemos a reunir Bolivia y Chile en 1937, y en conformidad justamente con este Artículo VI del Tratado de Paz y Amistad de 1904, que garantiza el más amplio y libre tránsito, se amplía y menciona que *“el amplio y libre tránsito a través de su territorio y puertos mayores para las personas y cargas que crucen por su territorio de o para Bolivia”*. Dentro de las estipulaciones bolivianas – chilenas vigentes, el libre tránsito, fíjense esto como lo define, comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna. Eso es lo que acuerdan ambos países en 1937.

Esas son algunas definiciones del Artículo X del Tratado de 1904, en el que menciona, en la parte más importante, que no debería existir otra formalidad que ser entregado a los agentes aduaneros bolivianos en los respectivos puertos. Se especifica un procedimiento específico, claro, simple, sencillo.

En el punto 2 de la Declaración de Arica de 1953, después del 53' también se establecen algunas estipulaciones sobre el amplio y libre tránsito, el más amplio y libre tránsito comercial, y menciona que *“..las cuestiones de cualquier naturaleza suscitadas con relación a la carga boliviana, sólo pueden ser conocidas y resueltas por las autoridades bolivianas, sin que las autoridades administrativas, aduaneras o judiciales de la República de Chile tengan o ejerzan jurisdicción o competencia alguna sobre ella.”* Fíjense, este por supuesto es una Declaración muy importante para Bolivia, lo repito, *“sin que las autoridades administrativas, aduaneras o judiciales de la República de Chile tengan o ejerzan jurisdicción o competencia alguna sobre ella.”*

Por supuesto que este es un trato preferencial hacia Bolivia, es obvio, hemos escuchado muchas declaraciones, especialmente del Canciller Heraldo Muñoz, que menciona que Bolivia tiene un régimen privilegiado, pero por supuesto, es un régimen privilegiado pero a costa no de nada, a costa de un cercenamiento territorial sin precedente en la historia del mundo y una serie de temas que no son propósito de esta reunión, no vamos a discutir el tema de la conquista de Chile al territorio boliviano, sino lo que queremos discutir es el cumplimiento del Artículo 15, nada más, el cumplimiento de este Artículo, que no puede ir encima de todas estas facilidades que por supuesto, en comparación con otros países, son de naturaleza privilegiada, y que nosotros como bolivianos tenemos el derecho y

el deber de que se respeten estas facilidades que fueron obtenidas justamente a causa de un conflicto bélico muy doloroso en la historia de nuestro continente.

¿Qué es lo que empieza a aplicar Chile, en incumplimiento del Artículo 15, a partir del año 2010? Es muy importante resaltar que recién lo empieza a hacer a partir del año 2010, si Chile hubiese considerado que el ATIT estaba vigente entre Bolivia y Chile para la carga de ultramar desde el año 91' ya podría haber ido aplicando desde el año 91', y entonces esta discusión se hubiese trasladado a la época del 90', seguramente Bolivia inmediatamente hubiera reaccionado en ese sentido, pero Chile no aplica ninguna medida hasta el año 2010. Curiosamente, coincide justamente con un cambio de Gobierno en Chile y coincide con una serie de desencuentros que hemos tenido lamentablemente entre nuestros países.

Entonces, ¿qué es lo que empieza a aplicar Chile basados en el ATIT? Que no corresponde, como hemos mencionado. Empieza a exigir permisos ocasionales y permisos complementarios para la carga boliviana. Esto ocasiona unos problemas inmensos, por eso hemos traído también a nuestros hermanos transportistas, que son ellos los que viven todos los días con estos problemas, ellos les van a explicar en la práctica que significa estos permisos ocasionales y permisos complementarios.

Una aplicación del Formulario de Control de Productos Silvoagropecuarios en Tránsito, son formularios que se van a aplicando de manera unilateral, sin avisar por ejemplo a las autoridades bolivianas o sin ponerse de acuerdo con las autoridades bolivianas para la aplicación de nuevos formularios, simplemente aparecen de la noche a la mañana en la frontera y todo el mundo tiene que obedecer.

También nos empiezan a obligar a contratar representantes legales en las distintas regiones de Chile para que puedan operar la carga boliviana, o sea, Bolivia ahora tiene que contratar a representantes chilenos, en Chile, para que operen la carga boliviana, algo que nunca ha estado establecido, estatuido en los acuerdos anteriores a esto.

En algunos casos intentaron, por ejemplo, obligarnos a portar la "Libreta del Tripulante". Hubo una denuncia de que se intentó también restringir el ingreso de vehículos con años de fabricación anteriores al año 2000; y uno de los temas más complicados son las fiscalizaciones técnicas vehiculares, que esto leyéndolo en la pantalla pareciese que no es tan dañino ¿no es cierto? Pero las consecuencias de esas medidas aplicadas sin aviso, de forma unilateral y en momentos y en condiciones totalmente inadecuados, han ocasionado un serio impacto en nuestro comercio exterior, un serio impacto en los derechos humanos, en los derechos que tienen las personas, los transportistas, de circular, de llevar carga, de trabajar, como lo van a expresar nuestro hermanos de las Cámaras de Transporte, y se va a poder reflejar claramente que esto es una medida que no puede sostenerse en el tiempo.

Nosotros, realmente creemos que Chile no debe aplicar a Bolivia el mismo régimen que aplica a terceros países, sin desmerecer a ningún país, o a Argentina, o a Perú, o a cualquiera ¿porque? porque con Bolivia tiene acuerdos y compromisos que datan y prevalecen obviamente sobre el ATIT y que son de mayor rango y de mayor alcance que el propio ATIT. Para Bolivia, en el caso de la carga de ultramar, es imposible, hermanas y hermanos, que Bolivia resigne estas pobres compensaciones que recibió por una pérdida de una vasta, extensa y riquísima zona, por un acuerdo de transporte terrestre.

Este régimen preferencial del que goza Bolivia, a diferencia de terceros países, establece claramente que cualquier medida que aplique Chile que afecte el libre tránsito debe ser acordada en actos especiales de manera bilateral, no multilateral, bilateral.

Entonces, estimadas hermanas y hermanos, hemos escuchando del Canciller Heraldo Muñoz, justamente en declaraciones de ayer, que dice: nosotros estamos aplicando a Bolivia lo que aplicamos a los chilenos, lo que aplicamos a los argentinos y lo que aplicamos a cualquier país, y lo que Bolivia nos aplica a nosotros, y nosotros vamos a defender esto, dice el Canciller Muñoz; pero eso no es justo, eso no es correcto, porque Chile se obliga a sí mismo, justamente por el Tratado de 1904, del 37', del 53', a dar un régimen preferencial a Bolivia. Y eso es lo que justamente, bajo el marco del ATIT y en desconocimiento del Artículo 15 del ATIT, Chile está tratando de imponer ahora a Bolivia.

Entonces, nosotros quisiéramos dar ahora paso a los compañeros transportistas, para que ellos les puedan exponer de su propia vivencia, cuales con las consecuencias, que es lo que está pasando, cual es la realidad de lo que está pasando con el tránsito boliviano de ultramar, y que es lo que está pasando con nuestro comercio exterior. Entonces, con su permiso Presidente, invitaríamos a los compañeros de las Cámaras de Transporte.

PRESIDENTE. Adelante Chile.

Representación de Chile (Eduardo Francisco Contreras Mella) Quisiéramos plantear a la mesa, que se dilucidara previamente una cuestión de procedimiento, nos parece que no se corresponde con lo que ha planteado la circular, lo que debiéramos escuchar esta mañana es una exposición de la consulta que intenta Bolivia y la respuesta de Chile, de lo contrario nos parece que no tiene que ver en lo absoluto con el procedimiento planteado y rogaríamos que la mesa estudie una situación que podría alargar innecesariamente la reunión.

PRESIDENTE. Perdón Embajador, solicitaría que me repitiera entonces cual sería el planteamiento de Chile, para tenerlo absolutamente claro.

Representación de CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Lo que se acordó por este Comité de Representantes Permanentes es escuchar el día de hoy la exposición que hará un Representante de Bolivia y un Representante de Chile, si comienzan a intervenir todos los miembros de la Delegación comprenderá que se desvirtúa el sentido de la reunión, por eso nos parece que usted debería decidir sobre este punto procesal previamente.

PRESIDENTE. Bolivia adelante.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias Presidente. Nuestro Embajador, al comienzo de la sesión, recordaba a quienes habíamos acreditado nosotros como representantes de Bolivia, justamente y en el sentido que dice el Embajador de Chile, estos son nuestros representantes de la Delegación boliviana y tienen todo el derecho al uso de la palabra y continuamos con el uso de la palabra en el primer punto, que es la parte de explicación de los argumentos por parte de Bolivia, así que por favor le sugiero que nos permita continuar con la palabra, ellos están acreditados, han sido acreditados ante ALADI y tienen todo el derecho al uso de la palabra como cualquier miembro de nuestra Delegación.

PRESIDENTE. Pedimos unos minutos para conversar del tema con la Secretaría General, un momento por favor.

... Muy bien, le paso la palabra al señor Secretario General a.i. César Llona.

SECRETARIO GENERAL a.i. (César Llona). Gracias Presidente. En principio, lo que entiende la Secretaría es que, en primer lugar, Bolivia acreditó su Delegación para esta sesión, entendemos también que no estamos ante una nueva presentación sino ante una

presentación continuada, de la misma forma que el señor Viceministro habló, primero habló el Embajador, pero nos parece que estamos frente a la misma presentación, por parte de la Delegación acreditada por Bolivia para esta sesión. La Secretaría plantearía que se escuche y luego se le ofrece la palabra a Chile, de conformidad como estaba planteado.

PRESIDENTE. En consecuencia, atendiendo lo expuesto por el Secretario General a.i., puede continuar la Representación de Bolivia con el uso de la palabra. Chile.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Solo hacer presente que nunca tuvimos noticias de la composición de la Delegación de Bolivia hasta este instante, de forma tal que no podíamos saber si la persona a la que se le iba a dar el uso de la palabra formaba parte o no de la Delegación que acreditó Bolivia.

PRESIDENTE. Bolivia adelante.

Representación de BOLIVIA (Benjamín Blanco Ferri). Simplemente para dejar en claro que la Resolución 1 del Comité de Representantes establece que las Delegaciones deben presentar la acreditación de las personas que van a formar parte de la Delegación de cada uno de los países al Comité de Representantes, es decir, Bolivia ha cumplido con la formalidad de presentar a la Secretaría, la Secretaría tampoco tiene la obligación de circular esta Delegación entre los países miembros, estoy seguro que si Chile hubiera consultado cual era la Delegación de Bolivia la información estaba disponible en la Secretaría desde el día de ayer por la mañana. Simplemente para dejar esa constancia y le cedo la palabra a mi compañero.

PRESIDENTE. Para dejar claro el tema, la Secretaría General me está informando que la nota llegó en el día de ayer, no fueron circuladas.

Me informa la Secretaría General que tanto la Delegación de Bolivia como la Delegación de Chile fueron recibidas por nota, ninguna de ambas notas fue circulada, no figura en el reglamento ninguna obligación de circularlas. Ambas fueron recibidas por la Secretaría General y se toman las acreditaciones como integración de la Representación para esta sesión extraordinaria. Ahora sí, le cedo la palabra a la Representación de Bolivia. Adelante por favor.

Delegación de BOLIVIA (Erlan Melgar Salvatierra). Antes que nada muy buenos días, gracias por la palabra. Nosotros simplemente estamos aquí para hacer conocer, para que ustedes conozcan la realidad por la cual nuestro sector atraviesa. Nosotros en Bolivia manejamos un lema como sector, en un país como el nuestro que para nadie es desconocido, y mucho menos para ustedes, nuestras carreteras se convierten en las venas y los camiones son la sangre que giran por ellas, llevando comida de una población a otra, llevando las exportaciones e importaciones hacia el nuestro, y la realidad de las situaciones que se reflejan ahí, con perjuicios de tiempo, de días, que finalmente terminan perjudicando en la fase económica para el sector; es decir, para nuestro sector como transporte, para el sector exportador, para el sector importador, pero por sobre todas las cosas para el propio Estado, para el ciudadano común de nuestro Estado. Finalmente, después de ser yo parte del sector del transporte, soy un ciudadano común de mi país y todo este reflejo de perjuicio que acabo de mencionar, económicos, terminan perjudicando también a mi bolsillo, y lógicamente para el más pobre de mi país.

Por lo tanto, lo que tratamos de hacer conocer es reflejar justamente eso, los perjuicios por los cuales nosotros atravesamos en virtud de los que se acaba de mencionar por nuestro Vicecanciller, hace un momento, el tácito cumplimiento del Artículo 15. Nosotros

como sector en todo caso solicitamos a este Comité, justamente, el cumplimiento de eso, porque quienes sufrimos en las carreteras somos nosotros, nuestros camiones, nuestros transportistas, y en muchos casos, lamento decirlo, pero lamentablemente también son discriminados.

La zona, es una zona inhóspita, principalmente la zona fronteriza de nuestro país con el hermano país de Chile, estamos hablando de alrededor de 5.000 metros de altura, situaciones que se presentan realmente de falta de muchos aspectos, inclusive el aspecto sanitario, estamos hablando de colas de más de 10 kilómetros. Les voy a contar solamente una temática para darle curso a mi compañero, y para que esto sea rápido y más efectivo y darle tranquilidad en todo caso a la Delegación chilena y a todos los presentes.

Estamos siendo perjudicados con camiones de transportes especiales, me explico, aquellos camiones que transportan cargas sobredimensionadas, de Arica en este caso hacia territorio boliviano, no pueden transitar en este momento y hace aproximadamente tres años, los días feriados y los fines de semana, y esto en desmedro, repito, y en perjuicio de lo que acabo de mencionar, de toda esa cadena, que finalmente el más perjudicado es el ciudadano común y más pobre de mi país. Lamentablemente esto lo tengo que decir, porque realmente el perjuicio termina repercutiendo del tamaño de mi país, del tamaño de Bolivia.

Voy a dar curso y paso a mi compañero, por favor, y agradecer por el uso de la palabra.

Delegación de BOLIVIA (Edwin Velásquez Mejía). Continuando, quiero mencionarles de otra de las exigencias de las autoridades chilenas para el paso de frontera es el permiso de carga nacional, que ya se había mencionado, un documento que si el transportista boliviano no lo tiene o está vencido no puede continuar su tránsito, creando de esta manera retrasos y multas por el incumplimiento de paso, de arribo de cargas, desde y hacia ultramar.

Debo mencionar que este permiso solo tiene una vigencia de tres meses y las autoridades chilenas, por supuesto, es este permiso en el que especifican clara y concisamente, con carga para transportar Bolivia-Chile, cargas generales de Chile y a Bolivia, utilizando los pasos de frontera, Arica, Iquique, utilizando Tambo Quemado, Pisiga y viceversa, específicamente para cargas generadas para consumo chileno y cargas que salen de Chile.

Lamento en este foro tener que hacer conocer la preocupación del transportista boliviano del cual soy parte, quiero mencionar de que mi persona ha estado por más de 20 años sentado solo en un camión, cruzando esas rutas, atravesando este tipo de problemas que en los últimos años se han vuelto recurrentes y por demás decir atentatorio contra la vida del ser humano. Hemos tenido que lamentar, hace un año, el deceso de un compañero a raíz de que no pudo cruzar la frontera, la presión le subió y consecuentemente sufrió un paro cardíaco que terminó con su vida.

Lamentablemente, este tipo de casos no quisiéramos que sigan sucediendo, pero la falta de oxigenación a más de 5.000 metros de altura es notoria. La exigencia de este documento, de un permiso ocasional, que últimamente las autoridades de Chile, particularmente el Ministerio de Transporte a través de fiscalización, exige al camionero boliviano para el cruce de frontera ha creado una sicosis en el conductor, en el chofer, de no querer cruzar el paso de frontera cuando está fiscalización, generándose estas largas filas, sufriendo hambre ya que, si ustedes pueden observar, no hay restaurantes, no hay que comer, la gente del pueblo de Tambo Quemado se ha visto de poder llevar alimentación al transportista boliviano, que lamentablemente, debo reconocer también, lamentablemente las autoridades chilenas, a través de carabineros, ha restringido la venta de alimentos hacia

nuestros conductores, de esta manera creando aún mayor riesgo para que el transportista boliviano permanezca en esos pasos.

Vengo encomendado, de parte de mi sector, para que todos los miembros de la ALADI, los miembros del ATIT, puedan conocer que este tipo de problemas es únicamente y exclusivamente en los pasos de frontera de Chile, no tenemos los mismos problemas con el Perú, con el Brasil, con Argentina. Siempre el transportista boliviano se pregunta ¿Cuál es la causa? ¿Por qué tenemos que estar sufriendo esto? ¿Acaso no tenemos derecho al libre tránsito? Yo pregunto a todos y cada uno de ustedes ¿Cómo se sentirían estar ahí por más de 24 horas? Sin comida, sin servicios básicos, y el chofer dándose modos para poder hacer sus necesidades naturales.

Yo termino con esto y apelo a la comprensión y a la sensibilidad de todos y cada uno de ustedes. Bolivia y el transporte pesado boliviano no quiere otra y simple y sencilla cosa: el cumplimiento del Artículo 15 del ATIT. Gracias.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Señor Presidente, lo último sería que es lo que estamos solicitando entonces a este Comité de Representantes. Lo que les estamos solicitando es que recomienden el respeto y el estricto cumplimiento del Artículo 15 del ATIT, eso es lo que estamos pidiendo, el respeto y el cumplimiento del Artículo 15 del ATIT y, por lo tanto, en consecuencia, la inmediata suspensión de medidas contempladas en el Acuerdo por parte de Chile a Bolivia en lo que se refiere a la carga de ultramar. Muchísimas gracias señor Presidente.

PRESIDENTE. Gracias a la Representación de Bolivia, continuando entonces, le concedo el uso de la palabra a la Representación de Chile, Embajador adelante.

Representación de CHILE (Eduardo Contreras Mella). Gracias. Señor Presidente, la Representación de Chile ante ALADI, en primer lugar, tal como hicieron antes los Representantes de otros países, quiere saludar entusiastamente al pueblo uruguayo y a las instituciones del Estado del Uruguay por la ejemplar jornada cívica del domingo pasado, que habla también de la cultura democrática del Uruguay. Al mismo tiempo, expresamos nuestras condolencias por el fallecimiento del destacado Embajador Alberto Breccia, señalamos que en este minuto una Delegación de nuestra Embajada se encuentra presente en el acto que corresponde.

Paso enseguida a presentar a la Delegación de Chile. Está presidida por el señor Director de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores, don Claudio Troncoso; la integra el Jefe de Asuntos Internacionales del Ministerio de Transporte, don Pablo Ortiz; la Directora de Fronteras y Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores, señora Marcela Espinosa; la Jefa de América Latina de la Dirección de Asuntos Económicos del Ministerio de Relaciones Exteriores, señora Karina Cánepa; y el Asesor Legal del Departamento Jurídico del Ministerio de Relaciones Exteriores, don Enrique Carrasco San Martín.

La exposición de Chile frente a esta consulta la hace el Director de Asuntos Jurídicos de nuestra Cancillería, doctor Claudio Troncoso.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Señor Presidente, señores Subsecretarios, estimadas Representantes y estimados Representantes. Chile cumple, ha cumplido y seguirá cumpliendo íntegramente las disposiciones del ATIT, incluido el Artículo 15, ese es un punto central que creo que grafica nuestra posición a este respecto.

La Representación de Bolivia, señor Presidente, ante la ALADI ha activado el mecanismo de consultas del Comité de Representantes planteando que Chile incumple el Artículo 15 del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, ATIT, por exigir a las empresas de transporte bolivianas cumplir con las normas y requisitos que rigen en su territorio, en virtud del propio ATIT y de su normativa interna.

Concretamente, Bolivia reclama porque Chile exige a las empresas de transporte bolivianas que transitan por territorio chileno, requisitos elementales como los respectivos permisos de transporte terrestre internacional, la documentación de vehículo, los seguros, y las condiciones técnicas y de seguridad que toda empresa de transporte está obligada a presentar en cualquiera de los países miembros. Paradojalmente la Delegación de Bolivia califica de incumplimiento del ATIT que Chile precisamente aplique las disposiciones del ATIT, válida para todas las partes, a las cargas bolivianas transportadas en tránsito por territorio chileno.

La suposición de Bolivia de estar exonerada del cumplimiento del ATIT y del respeto de las normas del país transitado, en este caso Chile, se basa en que a juicio de Bolivia el libre tránsito que Chile le reconociera en virtud del Tratado de Paz y Amistad de 1904 excluiría la posibilidad de aplicar el ATIT y cualquier otro marco normativo que involucre el tránsito por territorio chileno.

Distinguidos Representantes, lo anterior implicaría que Chile tendría que aceptar que los camiones bolivianos ingresen a su territorio sin poder constar, por ejemplo, si el vehículo pertenece a una empresa legalmente establecida, si cumple con las condiciones técnicas de seguridad, si el conductor tiene una relación laboral o contractual con la misma y si cuenta con licencia de conducir y con los seguros respectivos, todos ellos requisitos imprescindibles para que una empresa pueda funcionar en cualquier país.

Según esta interpretación, señor Presidente, Chile no podría aplicar a Bolivia los controles dispuestos en el ATIT pero ese mismo país, Bolivia, sí lo aplica para exigir a los transportistas que transiten por su territorio los permisos y documentos que este instrumento contempla.

Señor Presidente, el contenido normativo del ATIT es plenamente compatible con el régimen de libre tránsito del que goza Bolivia por territorio chileno ya que su propósito es precisamente favorecer el libre tránsito entre los países signatarios y todas sus exigencias tienen precisamente por finalidad asegurar unas condiciones de tránsito igualitarias bajo principios fundamentales como son el trato nacional, con estándares normativos, ambientales y de seguridad.

El citado Artículo 15 del ATIT establece, como aquí se mostró, lo siguiente: establece que el Acuerdo no significa en ningún caso restricción a las facilidades que sobre el transporte y libre tránsito se hubieran concedido los países signatarios. Con ello, señor Presidente, este Artículo 15 no hace sino expresar que su contenido no importa el establecimiento de restricción alguna a las facilidades que los países miembros hubiesen convenido en materia de libre tránsito, como es el caso que precisamente ocurre entre Chile y Bolivia. Se trata, por lo tanto, de una disposición declarativa en la que los países miembros manifiestan que hay plena compatibilidad entre los objetivos del ATIT y los derechos de libre tránsito establecidos en tratados anteriores entre los países miembros, compatibilidad, Presidente, que emana de sus objetivos y principios.

El régimen de libre tránsito reconocido a Bolivia no se ha visto restringido en disposición alguna del ATIT, entendiendo que los derechos que emanan de aquél deben ejercerse en armonía con el sistema jurídico interno y con el derecho internacional sin menoscabar aspectos fundamentales consentidos por los países signatarios, como es la garantía de un transporte internacional acorde a la seguridad de las personas y con respeto al medioambiente, así como el cumplimiento por parte de las empresas de los mínimos requisitos de regularidad para realizar la actividad del transporte conforme a los objetivos del ATIT.

La exigencia de permisos de transporte internacional, sobre el cual tenemos una amplia y sostenida práctica, y de la documentación aprobada en el ATIT no impide en absoluto a Bolivia gozar de estas facilidades. Más aun estos documentos, señor Presidente, se exigen a las empresas de transporte internacional terrestre bolivianas por todos los países miembros del ATIT además de Chile, o sea, no solo las exige Chile respecto de las empresas de transporte terrestre bolivianas, también se las exige a las empresas de transporte bolivianas Argentina, Brasil, Paraguay, Perú y Uruguay.

Señor Presidente, Chile garantiza el régimen de libre tránsito en favor de Bolivia en forma amplia pero los derechos que emanan de este régimen no son ni absolutos ni ilimitados. Por su naturaleza, el libre tránsito no puede ser ejercido en violación de principios ampliamente reconocidos e invocados en el seno del ATIT y de la ALADI, en concordancia con otros principios y obligaciones reconocidas por los estados miembros en relación a la protección de la vida de las personas, del medio ambiente y la prevención de ilícitos internacionales, aspectos todos ellos que deben ser respetados en todos los ámbitos de actividad, incluido el transporte.

Señores Representantes, Bolivia no puede pretender eximirse de respetar los bienes jurídicos fundamentales reconocidos por la comunidad internacional. El propio Tratado de Montevideo de 1980, que establece la ALADI, prescribe en su Artículo 50 que ninguna de sus disposiciones, entre las cuales se encuentra la que establece el derecho de libre tránsito, será interpretada como impedimento para la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas entre otras materias —y pongamos atención— entre otras materias a proteger la vida y la salud de las personas, los animales y los vegetales.

Los requisitos del ATIT y las normas chilenas que regulan los aspectos del transporte terrestre están destinadas a establecer, señor Presidente, las condiciones mínimas de seguridad ambientales y de respeto a la integridad y calidad de vida de las personas, las que están presentes en los regímenes internos de todos los países miembros del ATIT y su cumplimiento es alcanzable para las empresas.

Bolivia no puede sostener que el libre tránsito por territorio chileno exima a sus transportistas de las normas del país transitado, ni pretender circular sin los permisos que se exigen a las empresas de transporte de los demás países en virtud del ATIT. Esto es, no puede pretender Bolivia que no se exijan seguros ni la calificación técnica, ni las condiciones mínimas de seguridad para transitar por nuestra carretera. Tampoco puede pretender, señor Presidente, que los choferes de estas empresas de transporte bolivianas realicen su trabajo sin las condiciones laborales y de salud mínimas que todo trabajador merece. En su artículo 4, numeral 1, el ATIT reconoce el derecho del país transitado de aplicar su normativa interna al disponer (y cito): «se aplicarán a las empresas que efectúen transporte internacional, así como a su personal, vehículos y servicios que presenten en el territorio de cada país signatario, las leyes y reglamentos vigentes en la misma, salvos las disposiciones contrarias a lo establecido en este acuerdo».

En consecuencia, señor Presidente, Chile tiene derecho a exigir que se respeten en su territorio los principios de derecho fundamentales reconocidos por la comunidad internacional y que su derecho interno pueda y deba implementar, así como procurar que los vehículos transiten por su carretera en condiciones de seguridad, sin causar accidentes que pongan en riesgo la vida de las personas o degraden su calidad de vida o el medioambiente.

Chile no establece exigencias discriminatorias, señor Presidente, que solo afecten a transportistas extranjeros, ni menos en particular a los bolivianos, ni están sus normas dirigidas a impedir a Bolivia el tránsito por su territorio.

Señor Presidente, el mecanismo de consultas de la ALADI no debe ser invocado en desmedro de sus propios acuerdos, y esto es un elemento central de nuestra presentación. La Resolución 114 que contempla el mecanismo de consultas por el cual Bolivia ha convocado a este Comité está previsto para los casos en que uno o más países miembros (cito) «apliquen medidas incompatibles con los compromisos asumidos en virtud de lo dispuesto en el Tratado de Montevideo de 1980 o por las Resoluciones pertinentes de la Asociación» (fin de la cita). Es decir, cuando se verifique incumplimiento de una obligación establecida en el Tratado de Montevideo o en un acuerdo en el marco de la ALADI.

Para Bolivia el supuesto incumplimiento de Chile al Artículo 15 del ATIT consistiría precisamente en la aplicación de dicho acuerdo a los transportistas bolivianos que transitan por territorio chileno. Sin perjuicio de que Chile, respetuoso de los procedimientos, ha estado dispuesto a atender en tiempo y forma el requerimiento presentado por Bolivia no puede dejar de destacar que dicho país ha convocado a este Comité de Representantes pretendiendo deslegitimar un acuerdo de alcance parcial suscrito en el marco de la propia ALADI para eximirse de su cumplimiento. No puede ser legítimo, señor Presidente, que un país miembro del ATIT pretenda que sus disposiciones solo lo beneficien y no se le apliquen sus exigencias, desconociendo los principios de legalidad y seguridad del transporte y el trato nacional que lo inspira.

Además, señor Presidente, debo destacar que Bolivia ha ignorado el mecanismo bilateral del ATIT. El respeto del ATIT que Bolivia demanda implica ante todo dar reconocimiento a las instancias multilaterales y bilaterales de sus organismos de aplicación donde los países miembros suelen discutir los temas de mutuo interés y resolver sus diferencias en torno a su aplicación. Chile ha manifestado reiteradamente a Bolivia su interés y disposición en celebrar las reuniones bilaterales del ATIT, invitación que Bolivia ha desestimado, abandonando el diálogo en este importante foro de entendimiento.

Por ello, señor Presidente, y con esto concluyo la presentación, Chile reitera una vez más su plena disposición de invitar a Bolivia a honrar los acuerdos suscritos en el marco de la ALADI y reanudar las reuniones bilaterales del ATIT para abordar en el plano bilateral los temas que atañen al transporte terrestre entre ambos países.

Muchas gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias a la Representación de Chile. Hemos tenido entonces una primera presentación de Bolivia, a continuación la presentación de Chile. Me pide la palabra la Representación de Bolivia, y después obviamente creo que podríamos nuevamente cederle, si así se entendiera necesario por la Representación de Chile, la palabra nuevamente a Chile, y después veríamos como continuar.

Tiene la palabra la Representación de Bolivia. Adelante por favor.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Gracias señor Presidente. Hemos escuchado con atención los argumentos de Chile, y como habíamos expuesto anteriormente por supuesto que no los compartimos, lamentablemente no los compartimos. Hay un principio de fondo que no compartimos, y es que a Bolivia no se le puede aplicar las mismas medidas que al resto de los países, que es la base del argumento chileno, que es que a Bolivia se le aplica lo que se le aplica a Argentina, lo que se le aplica a Perú, lo que se le aplicaría a Uruguay, a Paraguay, en eso no podemos estar de acuerdo estimado Presidente, porque Bolivia ha sido víctima de una conquista, una pérdida territorial, y como compensación de este cercenamiento brutal que ha sufrido mi país se han ofrecido, Chile se ha auto-obligado a ofrecer unas pobres condiciones que en este caso se las quiere incluso desconocer. Es que no podemos borrar parte de la historia, hermanas y hermanos, todo lo que precede a nuestro continente. Chile se ha auto-obligado a dar libre e irrestricto tránsito, no solamente en el Tratado de 1904 sino también en el 37' y el 53', en el que incluso he reiterado, ninguna autoridad chilena puede intervenir en este proceso, eso es lo que Chile ha suscrito, eso es lo que Chile ha suscrito voluntariamente, soberanamente.

Entonces, no es posible que se pretenda poner a Bolivia en las mismas condiciones que el resto de los países, no solamente por las obligaciones jurídicas que ya Chile se auto-obligó en el pasado, sino porque también Bolivia es un país circunstancialmente privado de su litoral, ¿cómo poder comparar a Bolivia con Argentina, por ejemplo? ¿O con Perú? Es realmente increíble que se pretenda hacer esa comparación, y más increíble lo que hemos escuchado ahora en la mañana, es que se acuse a Bolivia de que Bolivia exija a Chile, por ejemplo, los mismos documentos que Chile le exige a ella. Es que Bolivia no se ha comprometido con Chile en ningún momento al libre tránsito, libre e irrestricto, Chile sí se ha obligado en un Tratado que ellos mismos defienden y declaran su cumplimiento irrestricto, pues no es cierto, no es cierto, no puede haber una condición igualitaria, hermanas y hermanos, justamente por las consecuencias que ha sufrido Bolivia en la conquista del Pacífico.

Chile nos dice que ellos exigen lo mismo que Brasil le exige a Bolivia, Paraguay le exige a Bolivia, Uruguay le exige a Bolivia, pero es que tampoco, hay un desconocimiento nuevamente de los acuerdos que teníamos anteriormente, por supuesto que Brasil nos tiene que exigir esos permisos, y también Uruguay, Paraguay y Argentina, por supuesto, porque con ellos no hemos tenido un tratado que permitía paliar, resolver parcialmente una mediterraneidad forzada, obligada, que ha sido impuesta por Chile a Bolivia. Entonces, por supuesto que no hay punto de comparación, hermanas y hermanos, no hay puntos de comparación, lo único que estamos pidiendo nosotros es que se respete el Artículo 15, que justamente exime a Bolivia, y en eso sí coincidimos con Chile, exime a Bolivia de las obligaciones del ATIT en virtud a que habían acuerdos pre-existentes con Chile, refrendados voluntaria y soberanamente por Chile, firmados, acuerdos que están en vigencia, y que no pueden desconocerse en esta fecha.

Es muy importante además mencionar, esta carpeta que les muestro, más o menos deben haber unas 60, 70 hojas, de las notas que hemos enviado nosotros a Chile, notas verbales que hemos enviado a Chile, justamente reclamando el cumplimiento del ATIT, reclamando el Artículo 15 del ATIT, con distintas fechas, algunas de ellas, las más relevantes, están en las carpetas suyas, para que vean que Bolivia ha intentado, por la vía bilateral, ¿porque que otra cosa son esas cartas? son justamente cartas bilaterales, no eran cartas a la ALADI, eran cartas al Gobierno de Chile pidiéndole por favor que se resuelvan estos temas, y esto lamentablemente no ha prosperado, hermanas, hermanos, no ha prosperado este diálogo bilateral que por supuesto es importante, y es por eso que hemos tenido nosotros que acudir aquí, a la ALADI, para hacer cumplir nuestros derechos.

Un temas más, importante, según justamente la Convención de Tratados de las Naciones Unidas, un causal de denuncia del Tratado es el incumplimiento, y Bolivia se reserva, basados justamente en este precepto, de denunciar el ATIT con Chile debido a su incumplimiento, si es que Chile no cambia su posición y continúa, persiste, en incumplir el Artículo 15 del Tratado. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias a la Representación de Bolivia. Tiene la palabra la Representación de Chile, adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Gracias, señor Presidente. Para reiterar, una vez más, que el régimen de libre tránsito está contemplado en virtud de los tratados internacionales entre Bolivia y Chile. Chile da pleno cumplimiento a ese régimen de libre tránsito y que ese régimen de libre tránsito en nada se opone con las disposiciones del ATIT y que el Artículo 15 del ATIT —lo dijimos en nuestra presentación— en ningún caso supone darle una preeminencia a las disposiciones de libre tránsito dejando sin aplicación a las disposiciones del propio ATIT, sino por el contrario, el Artículo 15 lo que tiene por objeto es señalar que hay una plena compatibilidad entre las disposiciones del Acuerdo ATIT y el régimen de libre tránsito. O sea que es perfectamente posible que un Estado tenga con otro Estado establecido un régimen de libre tránsito y al mismo tiempo se apliquen las disposiciones del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre.

De manera tal, de que aquí no ha habido una posición coincidente con Bolivia. Bolivia sostiene una posición diversa a la de Chile. Bolivia sostiene que la disposición del Artículo 15 del ATIT implicaría que cuando hay un régimen de libre tránsito como el que tiene Bolivia con Chile tendría que aplicarse ese régimen de libre tránsito sin ninguna otra consideración y, por lo tanto, esas normas de ese régimen debieran prevalecer y no debiera aplicarse ninguna norma del ATIT. Nosotros, por el contrario, hemos sostenido y hemos fundamentado que el Artículo 15 del ATIT lo que hace es guardar una plena compatibilidad, declarar una plena compatibilidad de las normas que el Acuerdo establece con el régimen de libre tránsito. Yo creo que eso deja absolutamente claro cuál es la posición de Chile. Nosotros respetamos plenamente el libre tránsito que hemos convenido por acuerdos internacionales con Bolivia, pero ese régimen de libre tránsito establecido en los tratados internacionales en nada impide el respeto de obligaciones internacionales en la que los dos países son parte porque estamos aplicando en las relaciones entre Chile y Bolivia el régimen de libre tránsito de nuestros países en virtud de los tratados bilaterales y también estamos aplicando normas multilaterales de las cuales Chile y Bolivia son parte.

Y termino, señor Presidente, señalando y reiterando: Chile ha dado pleno cumplimiento a todas las disposiciones del ATIT, incluido, naturalmente, la del Artículo 15 y Chile está dispuesto y reitera nuevamente su disposición a invitar a Bolivia a seguir tratando estas materias relativas al transporte internacional terrestre por el conducto bilateral y reanudar las reuniones bilaterales para abordar estos temas que atañen al transporte terrestre entre ambos países. Si hay dificultades que se han planteado por algunas personas respecto al régimen aplicable, todos estos elementos tienen que ser tratados, señores Representantes, por la vía bilateral; ese es el camino que requiere el tratamiento de este tema, no pedirle a este Comité de Representantes que pida que un instrumento de la ALADI no se aplique a las relaciones entre nuestros pueblos. Gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias a ambas Representaciones por las presentaciones detalladas realizadas respecto a la cuestión y que han sido útiles para ilustrarnos sobre los dos puntos de vista respecto a este tema. Sin más, abro el derecho a la palabra para las demás Representaciones.

Bien, no habiendo observaciones que realizar del resto de las Representaciones, le paso la palabra a la Representación de Bolivia.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias, señor Presidente. En realidad, en beneficio de nuestra comunidad, en beneficio de la integración, son importantes estos debates, para poder incluso clarificar, definir, visualizar de mejor manera los alcances de los propios acuerdos que nos vinculan, y ante la evidente diferencia de perspectiva y de visión que tenemos sobre un artículo, el Artículo 15, nosotros quisiéramos pedir que se emita un informe si el Artículo 15 es realmente declarativo o es operativo, le pediríamos a la Secretaría que ellos elaboren. Realmente es que para nosotros el decir que es un artículo declarativo nos parece algo realmente sin precedente estando el artículo en la parte operativa además, definiendo un contexto realmente tan importante y que podría ocasionar tanto daño a su propia interpretación. Nosotros pediríamos a la Secretaría si pudiese elaborar un informe, si es que este Artículo 15 es declarativo o es operativo. Es uno de los primeros argumentos que menciona Chile, entonces sería interesante conocer la opinión jurídica obviamente de la ALADI que es el organismo rector de esta materia.

En segundo lugar, nosotros quisiéramos expresarles a todos los hermanos que Bolivia no va a someterse al ATIT con Chile, claramente no se va a someter por virtud del Artículo 15 que justamente precautela que tratados previos existentes no queden en desmedro de cuando se firmó este nuevo instrumento internacional de transporte terrestre.

Bolivia honrará absolutamente el ATIT con todos los países signatarios con los cuales no tuviese otros acuerdos bilaterales anteriores, pero con Chile tiene que quedar claramente establecido que Bolivia no va a disminuir las preferencias que tenía de libre tránsito en virtud del ATIT. Eso es correcto y eso es lo que preserva justamente el Artículo 15, eso es lo que menciona el Artículo 15.

Entonces, estimadas hermanas y hermanos, nosotros hemos hecho un petitorio. Pedimos, por favor, que este Comité de Representantes pudiese -aparte de este informe jurídico, que nos parece muy importante-, seguramente en esta sesión o cuáles serán los mecanismos pero pudiese manifestarse en virtud de este problema. En otro caso, y lo reitero una vez más, Bolivia se reserva el derecho de denunciar por incumplimiento el ATIT con la República de Chile.

PRESIDENTE. Gracias. Tiene la palabra la Representación de Chile.

Delegación de CHILE (Pablo Ortiz). Señor Presidente, Pablo Ortiz, Jefe del Departamento de Asuntos Internacionales del Ministerio de Transporte de Chile. Señor Secretario General, señores Representantes.

Hemos considerado que haga uso de la palabra en esta oportunidad. Quiero comentar que lo que estamos haciendo hoy día es justamente honrar la aplicación del ATIT. Personalmente, y de eso puede dar testimonio la misma ALADI, me ha correspondido presidir creo que las últimas cinco reuniones de la Comisión del Artículo 16 por decisión unánime de todas las autoridades de transporte que son suscriptores del ATIT y, por lo tanto, puedo dar testimonio de que nuestra preocupación permanente como país, conjuntamente con todos los demás países suscriptores, ha sido la de interpretar correctamente el ATIT.

Dicho eso me permito aclarar, porque en realidad creo que quizá haya alguna imprecisión en alguna de la información que se ha entregado en cuanto a que nosotros el

ATIT, y en particular la exigencia referida a los permisos que nosotros le exigimos a Bolivia, no viene solamente de 2010, nosotros de manera invariable, de manera permanente, y así dan cuenta todas las actas que tenemos con Bolivia tanto de reuniones bilaterales de transporte como del Comité de Integración, dan cuenta de nuestra posición que es la que hoy día estamos expresando en esta instancia, de manera obligada, llamados por Bolivia.

Quiero decir que nosotros efectivamente hemos tomado un camino hasta ahora de reuniones bilaterales en que hemos planteado fraternalmente la aplicación de la norma del ATIT e, insisto, yo creo que de eso dan cuenta de manera evidente todas las actas bilaterales que tenemos con ellos, previas por cierto al año 2010. Y las fiscalizaciones también han sido previas al año 2010 y de manera bastante amistosa a través de partes de cortesía.

Evidentemente nos sentimos afectados, por cierto, porque tal como lo voy a exponer a continuación, las normas que nosotros exigimos tienen un sentido bastante práctico. Por cierto nos tenemos que hacer cargo de lo que plantean los transportistas, lo que nos corresponde a nosotros. Para nosotros no puede ser indiferente que un transportista nos diga que tiene una psicosis porque no tiene el permiso ocasional. Pero es muy simple, yo quiero hacerlo bien concreto. El permiso ocasional se otorga por la autoridad de origen y se transmite vía correo electrónico. Eso es todo. No hay otro trámite. El permiso definitivo tiene una complejidad mayor pero nosotros no obligamos a tener permiso definitivo, solo pedimos un permiso ocasional, por lo menos.

Ahora bien, cuando nosotros pedimos un permiso definitivo o aspiramos a que la gente tenga un permiso es porque naturalmente de por medio hay seguros, tiene que haber un representante y por cierto nos interesa velar por las normas técnicas. Los controles que nosotros hacemos no son arbitrarios, lo que nosotros controlamos tiene que ver con normas de seguridad: neumáticos, yo creo que todos nos damos cuenta que un neumático en mal estado puede provocar un accidente; de eso da cuenta claramente una revisión técnica al día y es lo mínimo que nosotros esperamos. Un parabrisas trizado o roto afecta las condiciones de seguridad, un parachoques en mal estado. Es eso lo que controlamos. Por lo tanto, nosotros evidentemente no podemos renunciar a esa posibilidad.

El seguro que está contemplado en el ATIT y es el que nosotros le pedimos a nuestras empresas y a todas las empresas extranjeras, no solamente a las bolivianas, que tenga cobertura de responsabilidad civil por los daños que se puedan producir.

La exposición que hemos escuchado hoy día nos obliga a dar algunos ejemplos que quizás nosotros no quisiéramos tratar porque de verdad fraternalmente lo hemos tratado de manera bilateral. En las últimas dos semanas ha habido dos volcamientos de camiones, el último fue el día lunes, derramamiento de petróleo, 14.000 litros en Arica de un camión que naturalmente nosotros esperamos que tenga seguros. Lo que quiero decir con esto es que la exigencia que nosotros imponemos no es simplemente una exigencia de carácter administrativo o de carácter burocrático, tiene una finalidad que es la finalidad que se persiguió cuando justamente se decidió por los países del cono sur suscribir un Acuerdo como este, es decir, esta es la manifestación de la voluntad política con una finalidad que tiene o subyace una política pública de protección a los ciudadanos y a los mismos conductores y a la misma integridad del patrimonio de las empresas. Ese es el sentido.

Ahora, desde el punto de vista de la aplicación del ATIT -y lo hemos dicho siempre con convicción- tenemos la seguridad de que lo que estamos aplicando ahora efectivamente es exigible a Bolivia. A nosotros nos hace mucho sentido que el mismo Artículo 19, número 3, define exactamente el tránsito que hace Bolivia por territorio nacional, define el tránsito por

un país suscriptor del ATIT, como es Chile, con destino hacia un tercer país que puede ser el Asia Pacífico. Está definido en el ATIT.

Solo quiero agregar que el documento aduanero que hoy día se aplica en la operación Bolivia-Chile es el MIC-DTA, el Manifiesto Internacional de Carga, que está regulado precisamente en el ATIT, en el anexo aduanero. Por lo tanto, nos es difícil pensar que no se pueda aplicar en estos casos el ATIT.

Son esas las precisiones que quería hacer, señor Presidente. Agradezco el uso de la palabra.

PRESIDENTE. Muchas gracias, Chile. Abro nuevamente el uso de la palabra a las Representaciones que así quisieran hacerlo.

Tenemos la solicitud de Bolivia de que la Secretaría General realice un informe en relación al Artículo 15 del ATIT.

Adelante, Chile.

Delegación de CHILE (Pablo Ortiz). Sobre ese punto específico, quiero aclarar que como este es un instrumento de carácter multilateral la instancia en nuestra posición es que quien debe ver materia es la Comisión del Artículo 16 que justamente se dedica a revisar esto. Resultaría muy difícil que un informe técnico de la ALADI pudiese interpretar un Acuerdo que naturalmente está suscrito de manera multilateral. Obviamente que la instancia para revisar esto debe ser la instancia multilateral, la que contempla el mismo ATIT, que es la Comisión del Artículo 16 que se reúne regularmente aquí mismo, en la ALADI, habitualmente.

PRESIDENTE. Muchas gracias, Chile. Bolivia, adelante.

Representación de BOLIVIA (Benjamín Blanco Ferri). Gracias, Presidente. Bolivia lo que ha solicitado es el criterio jurídico de la ALADI, es decir, no podemos pedirle a la Comisión del Artículo 16 que haga interpretaciones jurídicas. No es para eso dicha Comisión. Lo que estamos pidiendo es que la Secretaría General, que cuenta en su estructura orgánica con abogados y con la fuerza institucional para poder hacer un análisis lo haga, tal como Chile lo solicitó en el momento en que Bolivia quería presentar este tema en el Comité. Chile consideraba que no debería poderlo presentar, entonces Chile solicitó también el criterio técnico de la Secretaría que después fue respaldado por los demás países.

Entonces, al igual que lo hizo Chile en esa oportunidad, Bolivia considera que es un tema en el que la Secretaría podría emitir un criterio técnico no vinculante, simplemente para conocer cuál es la opinión de la Secretaría General, que es el órgano y que tiene la estructura institucional para poder hacer un informe jurídico sobre este tema.

Yo no conozco que la Comisión del Artículo 16 tenga una estructura orgánica que le permita atender este tipo de requerimientos. Es por eso que Bolivia solicita a la Secretaría que se haga el informe. Y consideramos que este informe va a ser un insumo fundamental para poder hacer el análisis a los efectos del Artículo Único de la Resolución 114 que le compete al Comité de Representantes. Es un insumo muy importante por eso es que se lo solicitamos a la Secretaría General. Gracias.

PRESIDENTE. Adelante Chile, por favor.

Delegación de CHILE (Pablo Ortiz). Señor Presidente, quiero aprovechar justamente la intervención porque creo que clarifica bastante el sentido que tiene. La solicitud de Chile se refería a una Resolución, el alcance de la Resolución 114 referida específicamente a la competencia del Comité de Representantes. La solicitud de informe técnico se refiere al Acuerdo en sí mismo, por lo tanto hay una diferencia fundamental entre una cosa y otra. Obviamente, no podemos someter a la interpretación de un informe técnico que puede emanar de la ALADI de la interpretación o aplicación de un acuerdo. Lo que estamos haciendo hoy día en el Comité de Representantes es justamente eso, determinar cuál es el alcance del Artículo 15. Entonces, pensar que puede haber un informe técnico paralelo creo que implica eludir cuál es la finalidad que hoy día tenemos y la facultad que tienen los Representantes como Comité para resolver. Son dos cosas distintas. Se interpretó una Resolución, hoy día se está pidiendo que se interprete el Acuerdo.

PRESIDENTE. Gracias, Chile. Adelante la Representación de Bolivia.

Representación de BOLIVIA (Benjamín Blanco Ferri). Simplemente para mencionar que el Acuerdo es un acuerdo de alcance parcial, el Acuerdo de Alcance Parcial número 3, suscrito al amparo del Artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980. La Secretaría General de la ALADI tiene entre sus atribuciones velar por el cumplimiento de los tratados. Este Comité de Representantes también. Este es un Tratado suscrito al amparo del Tratado de Montevideo de 1980 por tanto no vemos por qué la Secretaría General no puede emitir una opinión jurídica no vinculante, tal como había conversado en anteriores Comités de Representantes, sobre un tema tan básico como determinar si el Artículo 15 es declarativo o si es operativo. Entonces, nosotros no vemos por qué Chile se opondría a que la Secretaría General nos pueda dar su opinión. Gracias, Presidente.

PRESIDENTE. Adelante, Chile.

Representación de CHILE (Pablo Ortiz). Señor Presidente, sobre la base de lo mismo. Creo que esto da cuenta de algo justamente que en el marco de las discusiones en el marco del Artículo 16 hemos discutido. Nosotros no tenemos un régimen de solución de controversias por lo tanto un informe técnico va a dirimir una situación que hoy día se está conociendo. El Comité de Representantes propone, no resuelve. Lo que nosotros no quisiéramos es que un informe técnico resuelva y sería justamente eludir la finalidad que tiene hoy día una reunión como esta, un mecanismo como este, que es proponer.

Hoy día la interpretación es distinta para uno y otro país. No creemos que sea esta instancia del informe jurídico la que tenga que resolver de manera anticipada e inducir a una decisión que le corresponde al Comité de Representantes que por lo demás no resuelve, solo propone medidas. Insisto, este no es un régimen de solución de controversias.

PRESIDENTE. Muchas gracias, Chile.

Ponemos a consideración de las Representaciones la solicitud efectuada por Bolivia a la Secretaría General de realizar un informe sobre el Artículo 15 del ATIT, tomando en consideración las expresiones de la Representación de Chile.

Veo que no hay consideraciones sobre este punto. De alguna manera tenemos que continuar con la sesión. Las presentaciones realizadas tanto por Bolivia como por Chile, así como el intercambio de opiniones y de pareceres posterior, creo que ha sido ilustrativo sin perjuicio de lo cual todavía tenemos la cuestión del informe solicitado por Bolivia a la Secretaría General y que la Representación de Chile señala que no es pertinente. Lo que

queda es que este Comité de Representantes considere esta cuestión. No sé si corresponde llegar inclusive a una votación sobre esa cuestión.

Yo lo que propondría es realizar ahora mismo un cuarto intermedio de unos cinco, diez minutos mientras, por mi parte, voy a conversar con la Secretaría General y tal vez podamos dialogar informalmente también entre las Representaciones al respecto.

Así que si les parece, haríamos un cuarto intermedio de cinco, diez minutos. Gracias.

---

- CUARTO INTERMEDIO -

---

... Muchas gracias por la paciencia. Creo que el cuarto intermedio ha sido importante para que pudiéramos conversar informalmente entre todos.

Me pide la palabra la Representación de Chile, sin perjuicio de lo cual quiero adelantar lo que sería la propuesta que hemos hablado con el resto de las Representaciones.

Tanto el material presentado por las Representaciones como las discusiones mantenidas en sala han sido extensos, son sobre materias que no necesariamente están dentro del conocimiento de las Representaciones. Solamente siete miembros de la ALADI forman parte del ATIT, ese es un elemento a tomar en cuenta. Por lo cual, lo que haríamos sería solicitarle -esa es la propuesta- a la Secretaría General que nos presente un documento en relación a lo presentado por las Partes, contemplando no solamente como decía lo que se hubiera circulado de material previamente, sino las presentaciones realizadas por las respectivas Representaciones durante esta sesión extraordinaria que contemple todos los elementos suscitados durante la misma; que la Secretaría General pueda elaborar ese documento y circularlo mientras esta sesión extraordinaria entraría en cuarto intermedio con la propuesta de levantar este cuarto intermedio el próximo viernes 12.

Allí, podríamos considerar ese documento de la Secretaría General que también podría contemplar la sugerencia de posibles fórmulas de solución, que es lo que contempla el Artículo único de la Resolución 114 y que es sobre lo cual se tiene que expedir este Comité de Representantes.

Hecha esta introducción, que creo que contempla lo que hemos hablado con el resto de las Representaciones, tiene la palabra la Delegación de Chile. Adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muchas gracias, señor Presidente, señores Subsecretarios buen día; distinguidos Representantes. Deseamos en primer lugar agradecer la presencia de todos ustedes que han acudido a esta sesión y la atención que nos han prestado.

En relación a la solicitud de la Representación de Bolivia planteada a la presidencia en orden a la que la Secretaría General emita un informe jurídico sobre el asunto planteado, nuestra Representación señala lo siguiente:

Con el fin de no someter a los Representantes aquí presentes a una votación no prevista Chile no insistirá en su planteamiento previo. Sin embargo, para que este informe que se ha solicitado permita a los Representantes formarse una opinión fundada sobre este tema, la Representación chilena solicita que el mismo contenga sin dirimir las posiciones de

cada parte y los antecedentes que estas pongan a la disposición de esta Secretaría -que es coincidente con la posición que acabamos de escuchar por parte del Presidente- ¿Respecto a qué? Respecto a la aplicación e interpretación del Artículo 15 del ATIT.

Ahora bien, por estar estrechamente vinculado a esta interpretación y aplicación del Artículo 15 del ATIT y con el mismo fin antes expresado, esta Representación solicita que dicho informe comprenda también aquellos antecedentes que den cuenta de la aplicación del ATIT entre aquellos países miembros que tal como Bolivia y Chile han suscrito acuerdos previos que consagran un régimen de libre tránsito.

Por último, señor Presidente, esta petición no debería implicar la suspensión de este procedimiento en curso el cual deberá culminar con una recomendación del Comité de Representantes dentro de 15 días corridos a partir de esta fecha; 2 de diciembre, contados son el 17 de diciembre.

Gracias, señor Presidente.

PRESIDENTE. Gracias a la Representación de Chile. Tiene la palabra la Representación de Bolivia.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias, señor Presidente, también a las hermanas y hermanos que nos están acompañando atentamente en este importante debate.

A nosotros nos parece importante el informe que sea lo más amplio posible, estamos totalmente de acuerdo, que se pongan todos los antecedentes, que se ponga realmente todo lo que pudiese ayudar a los delegados a tomar alguna decisión y nos parece que este documento va a ser muy gravitatorio, va a tener mucho peso justamente para el análisis respectivo. Por lo tanto, no podríamos cerrar la sesión ahora sin conocer ese documento, el documento no sé en cuánto tiempo lo elaborarán, seguramente Chile y Bolivia vamos a demorar unos días en remitir los antecedentes a la Secretaría que consideramos necesarios. No sé cuánto tiempo demorará la Secretaría en elaborar el documento, hacémoslo llegar. Una vez remitido el documento a todos nosotros entonces creo que estaríamos en condiciones de convocar a la próxima reunión, cerrar este cuarto intermedio para ya plantear lo que todos queremos que son fórmulas de solución a este problema.

Entonces, nos parece, señor Presidente, que mientras no tengamos todos esos elementos jurídicos, técnicos, históricos, etcétera, no podríamos cerrar la sesión en este momento.

PRESIDENTE. Chile, adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Gracias, Presidente. En relación a lo que expresamos al final, nosotros estamos convencidos de que este procedimiento que nosotros nos hemos allanado a seguir, que se haga un informe con las características que hemos señalado, en ningún caso tiene que implicar la suspensión de la consideración de este asunto en este foro y la opción de la recomendación en el plazo previsto por los propios instrumentos que nos rigen. Ese plazo es de 15 días corridos a partir del día de hoy.

Creo que ambas cosas pueden hacerse paralelamente y, por lo tanto, ese informe contendrá los elementos que hemos solicitado viendo que hay coincidencia en esta materia puede hacerse a partir de este minuto y tener esos antecedentes el día 17 de diciembre, ocasión en que este Comité de Representantes tiene que pronunciarse sobre él.

PRESIDENTE. Bolivia, adelante.

Representación de BOLIVIA (Benjamín Blanco Ferri). Solamente para hacer una aclaración. Los 15 días que están registrados en la Resolución 114, que es el plazo para que el Comité presente las fórmulas que estime más convenientes, precisamente son para el debate, para el diálogo, para poder conversar acá en este Comité de Representantes. Difícilmente es el plazo para que la Secretaría presente informes. Es decir, este Comité yo considero que necesita como insumo para continuar con la discusión, tal como lo ha manifestado el Presidente, necesitamos tener un documento que compile todo lo expuesto acá para conocimiento de todas las Representaciones, necesitamos como insumo para empezar el debate que dura 15 días estos informes de la Secretaría, no puede tomarse este plazo como un plazo para que la Secretaría haga informes, más bien para que pueda hacer el debate. No sería la primera vez que se da un cuarto intermedio a una sesión extraordinaria u ordinaria del Comité, es una práctica que ya se tuvo varias veces. Precisamente hacer una sesión extraordinaria del Comité no dificulta para nada el funcionamiento de la ALADI porque las reuniones ordinarias se continuarían dando mientras esta sesión se cierra.

Simplemente para hacer esas aclaraciones, Presidente.

PRESIDENTE. Gracias, Bolivia. Chile, adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Sí, Presidente. Me temo que eso está fuera de lo que contempla la Resolución 114. Y a la cual nos tenemos que atener. La Resolución 114 dice: «el Comité de Representantes propondrá a los países directamente involucrados dentro de 15 días siguientes a aquel en que se haya puesto a su consideración...», entendemos que hoy es el inicio de esa contabilidad de plazos, «...las fórmulas que estime más convenientes para resolver la cuestión planteada» De manera tal de que aquí no existe otra alternativa que este tema sea considerado dentro de estos 15 días a partir de hoy día y que al término de estos 15 días el Comité de Representantes haga lo que dice la Resolución 114, o sea, proponga a los países directamente involucrados - Chile y Bolivia- las fórmulas que estime más convenientes para resolver la cuestión planteada y no hay otra alternativa que aplicar la disposición contenida en el número 5 de la Resolución 114. Gracias.

PRESIDENTE. Gracias, Chile.

Volviendo al primer punto, agradecemos la disposición de Chile en relación a lo solicitado por la Delegación de Bolivia. De cualquier manera este documento que el Comité de Representantes solicitaría a la Secretaría General contemplaría todos los elementos planteados durante la discusión, todos los elementos que hayan hecho llegar las Representaciones con anterioridad y lo discutido y lo planteado el día de hoy. Eso con respecto al documento que se le solicitaría a la Secretaría General.

Queda la cuestión de si damos por cerrada esta sesión extraordinaria el día de hoy o hacemos un cuarto intermedio precisamente hasta la fecha propuesta, que es el viernes 12, para continuar con la discusión de este tema o mejor dicho para comenzar la consideración de este tema que todavía no ha comenzado en sí por parte de este Comité de Representantes.

Bolivia, adelante.

Representación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Gracias, estimado Presidente. A nuestro criterio los 15 días corren a partir de que concluya la consideración del tema, esta consideración no ha concluido, se ha iniciado, eso es correcto, pero no ha concluido. La conclusión de esta consideración será justamente con los elementos que aportará el informe donde incluso la Delegación de Chile está ampliando nuevos elementos. En este informe Chile ha pedido nuevos elementos que se incluyan que no han sido discutidos en esta sesión tampoco y es obvio que cuando se incluyan todos los elementos y los Delegados tengan la oportunidad de leerlos entonces recién estarían en condiciones de citarse en una nueva sesión a consideración y correr los plazos.

Entonces, nos parece, señor Presidente, que este Artículo de la Resolución 114, el quinto, no contradice la decisión que se tomaría de definir un cuarto intermedio hasta que concluya la consideración del tema.

PRESIDENTE. Chile, adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Mi Delegación no está dispuesta a abrir un cuarto intermedio. Por el contrario, estima que esta es la ocasión en que termina la consideración de este tema, el informe obviamente puede realizarse en estos días, y en 15 días más debiera el Comité de Representantes, de acuerdo al número 5 de la Resolución 114, proponernos a Bolivia y Chile las fórmulas que estime más convenientes para resolver la cuestión.

PRESIDENTE. Aprovecho para preguntarle a la Secretaría General en qué plazo estiman que podrán tener el informe.

SECRETARIO GENERAL a.i. La Secretaría trabajaría en el documento en el plazo más breve posible. Independientemente de eso cabe señalar que se le han añadido algunos elementos que seguramente va a requerir investigación por parte de la Secretaría, el informe sobre los antecedentes, la gestión bilateral, análogos al presente caso. La espera además necesaria que vamos a tener respecto de los argumentos y disposiciones que cada parte nos va a hacer llegar. Entonces, es difícil adelantar una fecha límite para este informe sobre todo porque vamos a tener que hacer algún tipo de investigación y vamos a estar a la espera de información que va a ser suministrada por terceros.

PRESIDENTE. Muchas gracias. Si no hubiera consideraciones entonces, si entendí correctamente, la Representación de Chile propone que cerremos esta sesión extraordinaria el día de hoy con lo cual el plazo comenzaría a correr el día de mañana. Esa es la propuesta entonces de la Delegación de Chile.

Bolivia, adelante.

Representación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Presidente, hay dos propuestas en realidad. Una es la propuesta de que se cierre hoy y la otra de que se cierre tal vez cuando se entregue el informe y tengamos oportunidad de verificar, e incluso tal vez el informe dure más de 15 días, por ahí llega después de que concluya el plazo. Entonces, si cerrásemos la sesión hoy yo creo que caeríamos en una irresponsabilidad y además estaríamos coartando el derecho de los distinguidos Delegados de poder tener tiempo necesario para análisis y consideración.

PRESIDENTE. Muchas gracias, pido un cuarto intermedio para reunirme con las dos partes, por favor. Gracias.

---

- CUARTO INTERMEDIO -

---

... Muchas gracias por la paciencia pero creo que ameritaba la situación la consulta personal, informal con las dos Representaciones involucradas. Lo que hemos hablado deseo compartirlo con el resto de las Representaciones a ver qué les parece.

La Secretaría General, en un plazo reducido, recibiría informaciones adicionales que quisieran hacer llegar las dos Representaciones interesadas en este tema para poder inmediatamente avocarse a preparar el documento que les estaríamos solicitando.

Haríamos ahora un cuarto intermedio que se levantaría el próximo viernes 12 a efectos de la consideración del informe de la Secretaría que incluiría, como señalado, todos los elementos que ya han proporcionado todas las Representaciones, las discusiones y los elementos que se han traído a colación en esta sesión extraordinaria más los elementos que en muy breve plazo pudieran hacer llegar también las Representaciones. Ese documento, también, por supuesto, incluiría sugerencias de fórmula de solución. Y mi compromiso es estar además el 19 para hacer una nueva sesión extraordinaria, si no se cerrara el día 12 la consideración del documento y de la cuestión en sí.

La pregunta que me han pedido realizar las dos Delegaciones es si además del 12, el 19 las Representaciones estarían en condiciones de asistir a esa sesión extraordinaria a efectos de prestar el quórum necesario para que se reuniera. Siempre sobre el supuesto de que no se cerrara el tema el día 12. No podemos prejuzgar todavía sobre lo que va a suceder en la sesión del día 12.

Por mi parte, me he adelantado a señalar que yo estaría disponible el 19 pero queríamos saber si hubiera alguna Representación que ya supiera que no va a estar en condiciones de participar para el 19.

No siendo así, si les parece, con ese acuerdo aguardaríamos el documento que la Secretaría General nos haga circular a las Representaciones a la brevedad posible con miras a la sesión del día 12.

Muchísimas gracias a todos, buenos días.

---

- CUARTO INTERMEDIO -

---

Preside:

EMBAJADOR JUAN ALEJANDRO MERNIES FALCONE

Asisten: Rubén Javier Ruffi, Sergio Iaciuk (Argentina); Benjamín Blanco Ferri, Jenny Encinas (Bolivia); Maria da Graça Nunes Carrion, Roberto Goidanich, Adriano Botelho (Brasil); Eduardo Francisco Contreras Mella, Alex Rodrigo Chaparro Cavada (Chile); Alejandro Borda Rojas, Luz Marina Rivera Rojas (Colombia); Igor Azcuy González (Cuba); Emilio Rafael Izquierdo Miño, Gustavo Anda Sevilla (Ecuador); Alejandro de la Peña Navarrete, Oscar Ricardo Gallegos Sánchez, Diana Morales (México); María Elvira Toral Fernández (Panamá); Bernardino Hugo Saguier Caballero, Raúl Cano Ricciardi, Miguel Ángel López Arzamendia, Pedro Villalba (Paraguay); María de Fátima Trigoso Sakuma, Ricardo B. Romero Magni (Perú); Juan Alejandro Mernies Falcone, Ivannah Garelli Ruggia (Uruguay); Juan Carlos Gómez Urdaneta, María Luisa de Paz Rivas (Venezuela).

Delegación de Bolivia: Juan Carlos Alurralde Tejada, Viceministro de Relaciones Exteriores-Ministerio de Relaciones Exteriores; Erlan Melgar Salvatierra, Vicepresidente de la Cámara Boliviana de Transportes y Presidente de la Cámara de Transportes del Oriente; Edwin Velásquez Mejía, Representante de la Cámara Departamental de Transportes de Cochabamba

Delegación de Chile: Claudio Troncoso Repetto, Director de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores; Marcela Espinoza Nissim, Directora de Fronteras, Dirección de Fronteras y Límites del Ministerio de Relaciones Exteriores; Karina Cánepa Espada, Jefa América Latina de la Dirección de Asuntos Económicos Bilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores; Pablo Ortiz, Jefe de Asuntos Internacionales del Ministerio de Transportes.

Secretario General: Carlos Alvarez.

Subsecretarios: César Llona, Pablo Rabczuk

---

**PRESIDENTE.** Buenos días a todos. Señores Representantes Permanentes, señores Viceministros, Delegaciones venidas de capital, Representantes Alternos, colegas. Levantamos en este momento el cuarto intermedio de la Sesión Extraordinaria 1192, que se iniciara el pasado 2 de diciembre, en aplicación del procedimiento previsto en la Resolución 114 del Comité de Representantes y en atención al planteamiento efectuado por la Representación Permanente del Estado Plurinacional de Bolivia con relación a la aplicación del ATIT por parte de la República de Chile.

Habíamos quedado en aquella oportunidad en solicitar un documento de trabajo a la Secretaría General sobre los diversos elementos aportados por las Representaciones, tanto previamente como durante esa sesión, durante la primera parte de esta sesión del pasado el 2 de diciembre, como los elementos posteriores que fueron acercados por las Representaciones. De acuerdo a eso, la Secretaría General ha elaborado el documento de trabajo que ha sido circulado a todas las Representaciones en el día de ayer, si no estoy equivocado; creo que todos la tienen.

Dicho documento contempla los aspectos relacionados a los siguientes puntos: 1. Antecedentes del caso; 2. Contexto normativo general con relación a la materia; 3. Posiciones presentadas por las Partes; 4. Interpretación del Artículo 15 y 5. Propuestas de fórmulas de solución para resolver la cuestión planteada.

Estos son los cinco aspectos tratados por el documento de trabajo elaborado por la Secretaría General de acuerdo a lo que habíamos hablado en la primera parte de esta Sesión Extraordinaria realizada el pasado 2 de diciembre.

Con posterioridad, el día de ayer, la Secretaría General circuló documentos que la Representación de Chile hizo llegar a la Secretaría solicitando su inclusión entre los antecedentes. Creo que también eso ha sido circulado en el día de ayer a las Delegaciones.

Al respecto, tomando conocimiento entonces del documento de trabajo presentado por la Secretaría General se ofrece la palabra a las Delegaciones. Tiene la palabra la Representación de Chile, adelante.

Representación de CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Señor Presidente, señores Representantes. Primero quiero señalar que la Delegación de Chile está integrada por el señor Director de Asuntos Jurídicos del Ministerio de Relaciones Exteriores, don Claudio Troncoso; la señora Jefa del Departamento de Aplicación Legislativa de la Dirección de Fronteras y Límites de nuestro Ministerio, señora Marcela Espinoza; la Jefa de América Latina de la Dirección de Asuntos Económicos Bilaterales del Ministerio, señora Cánepa; y el Jefe de Asuntos Internacionales del Ministerio de Transporte, Pablo Ortiz.

Nuestra Delegación hará, en primer término, una exposición que apunta a esclarecer algunos asuntos planteados en la reunión anterior por la Representación de Bolivia, luego nuestro Director Jurídico se referirá al informe entregado por la Secretaría de la ALADI. Finalmente entregaremos una propuesta concreta de curso a este proceso.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muchas gracias, señor Presidente. Distinguidos Delegados, vamos a invertir un poco el orden de la presentación porque la parte referida a los temas planteados en la reunión anterior requiere la proyección de algunas láminas que en este momento se están cargando en el sistema de manera tal que la primera parte va a ser algunos comentarios que nos suscita a nosotros como Delegación de Chile el informe que ha circulado la Secretaría.

Señor Presidente, en la Sesión Extraordinaria del día 2 de diciembre pasado el Comité de Representantes acordó solicitar a la Secretaría General un informe que sin dirimir contuviese dos aspectos fundamentales. Primero, las posiciones de cada Parte y los antecedentes que estas pongan a disposición de la Secretaría sobre la interpretación y aplicación del Artículo 15 del ATIT, las posiciones de cada país. Y segundo, aquellos antecedentes que den cuenta de la aplicación del Artículo 15 del ATIT entre los demás países miembros que como Chile y Bolivia han suscrito acuerdos previos que consagren un régimen de libre tránsito. En este segundo tema era expresamente la práctica de los demás Estados en esta materia.

La Representación de Chile agradece el trabajo realizado por la Secretaría y se permite formular los siguientes comentarios:

Primero, coincidimos plenamente con el documento circulado por la Secretaría en que el ATIT constituye el principal instrumento que regula la prestación de los servicios de transporte terrestre por carretera tanto de carga como de pasajero. También coincidimos

con el documento circulado por la Secretaría en que el ATIT constituye una norma jurídica en relación a los aspectos administrativos del transporte carretero común para la subregión en la que se reflejan los principios generales y esenciales para desarrollar un servicio de transporte internacional y también en cuanto a que este Acuerdo establece el mínimo de concesiones recíprocas a las cuales los países signatarios se comprometen en materia de transporte internacional terrestre.

De acuerdo a esta definición, señor Presidente, cabe concluir que las disposiciones de este Acuerdo no pueden considerarse contrarias ni sustitutivas del régimen de libre tránsito establecido en el Tratado de Paz y Amistad de 1904 con Bolivia y sus acuerdos posteriores.

El documento de trabajo contiene una relación extensa sobre la normativa del Tratado de 1904 y los acuerdos de tránsito complementarios, mencionando las formalidades y procedimientos para las cargas bolivianas en tránsito transportadas por ferrocarril y a la documentación aduanera relacionada con la carga. Pero hay que tener presente que estos no regulan específicamente los aspectos administrativos de la prestación de los servicios de transporte internacional terrestre por carretera ni establecen los principios generales ni el mínimo de concesiones recíprocas en esta materia.

En otro punto del documento de trabajo, referido a las operaciones de tránsito internacional de la carga, se indica que el documento que aplican todos los países del Cono Sur, incluido Bolivia, es el Manifiesto Internacional de Carga. Este es un documento de tránsito aduanero que tiene las siglas MIC/DTA. Cabe destacar que el MIC/DTA es un documento instituido en el ATIT que su uso ha sido reconocido posteriormente en el Acuerdo de Complementación Económica N° 22 entre Chile y Bolivia.

Esta es, señor Presidente, una muestra más de que hay un reconocimiento general del ATIT entre todos los países y en su relación con Bolivia. También en relación al decreto chileno que habilita al puerto de Iquique, que también se menciona para el libre tránsito, hay que destacar que ahí se reconoce, en ese decreto, que nuestro país ha hecho una referencia expresa en el Artículo 5 respecto a que sus normas no afectan la aplicación del ATIT.

Ahora bien, en relación a la interpretación que hace la Secretaría respecto del Artículo 15 del ATIT, antes de referirnos a su contenido y aunque en el mismo documento se aclara que no constituye este un pronunciamiento, hacemos presente que a nuestro juicio esto excede lo que el Comité de Representantes encomendó a dicha Secretaría. Como ya se señaló, lo encomendado se refería a las posiciones de cada una de las Partes sobre la materia y no a la interpretación que sobre ella tenga la Secretaría.

En esta sección del documento la Secretaría, luego de dar cuenta a las diversas normas de interpretación de los tratados que contempla la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, concluye que el Artículo 15 del ATIT «genera una obligación de carácter preceptivo y obligatorio» «no tan solo una mera declaración de voluntad». Efectivamente, esta disposición del ATIT, como todas las demás, es obligatoria, en eso no hay duda alguna. Pero no establece, señor Presidente, la supremacía de un instrumento sobre otro, ni es un impedimento para aplicar al ATIT entre aquellos países que han suscrito acuerdos anteriores sobre libre tránsito.

Sobre este punto, respecto del cual la Secretaría manifiesta que no admite un juicio de valor, cabría preguntarse qué efecto práctico tendría el ATIT si no pudiera aplicarse entre aquellos países que han suscrito con anterioridad acuerdos que establecen un sistema de libre tránsito.

El documento de trabajo presentado por la Secretaría contiene diversos acuerdos suscritos entre Chile y Bolivia. Acuerdos multilaterales en el marco de la ALADI, del MERCOSUR y del ATIT, tratados bilaterales entre Chile y Perú, entre Chile y Argentina, sobre materias muy diversas como controles migratorios y fitosanitarios, apertura y cierre de paso fronterizo, relaciones comerciales e incluso integración minera. Sin embargo, no hace mención alguna a los acuerdos que como se especificó fueran suscritos entre los demás países miembros con anterioridad al ATIT en materia de libre tránsito, que era precisamente lo que se le había encomendado informar.

Con el fin, señor Presidente, de aportar al análisis del Artículo 15 del ATIT nos limitamos en esta ocasión a enunciar cuatro acuerdos previos al ATIT cuya consideración ayudaría significativamente a iluminar el punto en estudio. Primero, Convenio de Libre Tránsito entre Bolivia y Brasil de 29 de marzo de 1958, disponible en la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil. Segundo, Convenio de Tránsito entre Bolivia y Perú de 15 de junio de 1948, disponible en la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores de Perú. Tercero, Tratado de Paz, Amistad y Límites entre Bolivia y Paraguay de 21 de julio de 1938, disponible en la página web del Ministerio de Relaciones Exteriores de Bolivia. Y, Tratado de Amistad, Comercio y Navegación entre Argentina y Bolivia de 9 de julio de 1868, disponible en la página del Ministerio de Relaciones Exteriores de Argentina.

A este respecto, señor Presidente, cabría preguntarse y también formulamos una pregunta a los distinguidos Representantes. Si las Partes en estos acuerdos; a saber, Bolivia y Brasil, Bolivia y Perú, Bolivia y Paraguay, y Bolivia y Argentina, han aplicado o no el ATIT al transporte de carga boliviano en tránsito y si en estos casos Bolivia se ha negado también a que sus empresas de transporte presenten los permisos internacionales y demás documentos establecidos en dicho acuerdo. De haber sido así, señor Presidente, cabe hacer la pregunta a los países que han suscrito estos acuerdos bilaterales con Bolivia, o sea, a Brasil, Perú, Paraguay y Argentina, que han suscrito estos acuerdos con anterioridad al ATIT, si han aceptado la posición que plantea Bolivia hoy día y si han aceptado entonces que Bolivia se exima de respetar su normativa interna, la normativa de estos cuatro países; si han aceptado que los transportistas bolivianos transiten por sus carreteras con vehículos que no cumplen condiciones de seguridad; si aceptarían que tales transportistas no presenten documento alguno que dé cuenta de su existencia como empresa legalmente establecida o si aceptarían que tampoco existiera ningún antecedente respecto a la idoneidad que se exige a los propios transportistas.

Señor Presidente, si el ATIT no puede aplicarse entre todos aquellos países que como Chile y Bolivia han suscrito acuerdos anteriores sobre libre tránsito esta Delegación se pregunta ¿entre cuáles de sus siete países miembros se aplica entonces el ATIT?

Respecto de las propuestas de fórmulas de soluciones indicadas en el capítulo 5 del documento de trabajo, que tampoco han sido solicitadas por ser una facultad del Comité de Representantes, Chile reitera su posición respecto a que se deben fortalecer los mecanismos existentes y no aceptará que las diferencias referidas a la aplicación del ATIT sean sometidas a un procedimiento ajeno a este contexto. El mecanismo de Resolución 114 no constituye, señor Presidente, un sistema de solución de controversias, sino un foro de consulta respecto del cumplimiento de las normas derivadas del Tratado de Montevideo. Esa es la específica naturaleza de este mecanismo.

El mecanismo de arbitraje establecido en el ACE 22, que está formulado como una de las posibilidades en el documento circulado, no resulta idóneo como mecanismo de solución de controversias para tratar esta materia, pues ha sido diseñado para la violación de obligaciones de carácter comercial que las partes han acordado como resultado de un

balance general del acuerdo. Además, dicho mecanismo concluye con un proceso de suspensión de beneficios comerciales, el cual no podía aplicarse a la solución de un conflicto de aplicación del ATIT. Chile no podría aceptar recomendaciones que impliquen ampliar el ámbito del ACE 22 a un tema regido por un acuerdo específico en materia de transporte como es el ATIT.

En cuanto a la tercera fórmula, que aparece en el documento de trabajo, esta fórmula, señor Presidente, implica crear en la práctica un mecanismo de arbitraje técnico que no está contemplado en el ATIT. Y respecto de la cuarta, no resultaría comprensible que el Comité de Representantes transfiera a un tercer ente su función de formular una recomendación ni menos que la encomiende a dirimir sobre la materia.

Finalmente, señor Presidente, y como consecuencia de lo obrado en el curso de este proceso, regulado por la Resolución 114, habiendo sido evacuado el documento de trabajo solicitado, esta Delegación está dispuesta a acoger una propuesta del Comité de Representantes en orden a que las Partes retornen al diálogo bilateral de los organismos nacionales competentes de aplicación del ATIT. Sin embargo, no está en condiciones de aceptar que este diálogo se someta a un cronograma de trabajo como el que se establece en el documento hecho circular, con información de sus avances al Comité y eventual finalización en plazo alguno, por no corresponder todo ello a la normativa aplicable en la especie.

Esos son, señor Presidente, los comentarios que nos permitimos formular respecto del informe que ha hecho circular o más bien documento de trabajo, no informe, que ha hecho circular la Secretaría.

A continuación voy a ofrecerle la palabra a otro miembro de la Delegación, Marcela Espinoza, que va a hacer la siguiente parte de la intervención mientras se despliega el sistema que va a permitir proyectar esas láminas.

Gracias, señor Presidente.

Delegación de CHILE (Marcela Espinoza Nissim). Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señores Representantes. Les agradecemos la atención que nos van a prestar y su paciencia. Voy a referirme brevemente en estas láminas a resumir algunas de las ideas que se intercambiaron en la reunión anterior con la Delegación de Bolivia, las que nos han parecido más interesantes, y también vamos a responder algunas de las inquietudes que nos plantearon, que no queremos que queden en la nebulosa.

El motivo de esta convocatoria ya la sabemos, es el planteamiento de Bolivia de que haya un supuesto incumplimiento de parte de Chile del Artículo 15 del ATIT por el hecho de establecer ciertas exigencias a los transportistas bolivianos que están establecidas en dicho Acuerdo y también por aplicación del mismo en la legislación interna del país transitado, en este caso Chile.

El Artículo 15 del ATIT ya lo conocemos. Dice que el mismo Acuerdo no significa en ningún caso restricción a las facilidades que, sobre el transporte y libre tránsito, se hubiese concedido los países signatarios. Y en base a eso Bolivia plantea que estaría eximida de cumplir el ATIT, aquellos requisitos que están establecidos en el ATIT en su tránsito por territorio chileno.

Los argumentos más centrales de esta postura. Bolivia dice que en virtud del Artículo 15 del ATIT el Tratado de Paz y Amistad de 1904, suscrito entre ambos países, es de

aplicación preferente al marco regulatorio del ATIT y, por lo tanto, no cabría que Chile estableciese exigencias a los transportistas bolivianos que no estén establecidos exclusivamente en ese Tratado o en algunos de los acuerdos del sistema de ese Tratado.

Para Chile el régimen de libre tránsito establecido en el Tratado de Paz de 1904 no excluye la aplicación del ATIT. Hay plena compatibilidad entre el derecho de libre tránsito y las normas del ATIT. Ninguna disposición del ATIT impide en la práctica el libre tránsito, sino que al contrario lo contempla, como vemos aquí. Hay plena compatibilidad en los objetivos de ambos acuerdos. El Artículo 6 del Tratado de Paz y Amistad de 1904 dice que Chile reconoce a favor de Bolivia y a perpetuidad, el más amplio y libre derecho de tránsito comercial por su territorio y puertos del Pacífico, con resguardo de los intereses fiscales de ambos países, designándose al efecto los puertos de Arica y Antofagasta.

El Artículo 1 del ATIT empieza diciendo que los términos de ese Acuerdo se aplican al transporte internacional terrestre entre los países signatarios tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito hacia un tercer país. Y el Artículo 19 reafirma esta posición contemplando que regula en forma expresa lo que Bolivia define como transporte de carga de ultramar, al señalar que se entiende por transporte terrestre con tráfico en tránsito a terceros países no signatarios el realizado por un país signatario, que en este caso es Bolivia, con destino a otro país que no sea signatario del acuerdo, por ejemplo un país del Asia Pacífico con tránsito por terceros países signatarios, en este caso Chile.

Bolivia plantea que la aplicación del ATIT obstruye el libre tránsito concedido por Chile en el Tratado de Paz y Amistad, sin embargo, debemos decir que, en virtud del régimen de libre tránsito y de acuerdo a posteriores que se suscribieron en este sistema, Bolivia goza de privilegios comerciales excepcionales que no tienen otros países de la región y son costeados por el Estado de Chile: almacenamiento gratuito por un año para sus importaciones y de 60 días para sus exportaciones, tarifas preferenciales para algunos servicios de uso de muelle, tarifas reducidas para el almacenamiento de carga peligrosa, exención impositiva a todos los servicios prestados a la carga boliviana y potestad aduanera boliviana sobre todas las mercancías en tránsito por territorio chileno.

Estos privilegios no se ven obstaculizados por el ATIT y significan una erogación para el fisco de Chile de aproximadamente US\$ 4.167.000 al año y para Bolivia una enorme ventaja en los costos del transporte.

Otro planteamiento de Bolivia dice que la aplicación del ATIT obstruye el libre tránsito conseguido por Chile en el Tratado de 1904 pero sin embargo dice que su comercio posterior, en una lámina que estaba en su presentación anterior, ha aumentado bastante entre 2009 y 2013, un 82 %. ¿Cómo se explica entonces este aumento tan considerable de su comercio exterior si dicen que no le concedemos el libre tránsito, que la aplicación del ATIT obstruye el libre tránsito?

Tampoco podríamos explicarnos cómo es que los flujos de cargas bolivianas hacia puertos chilenos hayan aumentado tanto también en los últimos cinco años. El año 2014 todavía no está cerrado, hay cifras que están hasta octubre, otras hasta noviembre, otras hasta agosto, pero podríamos pensar que esto va a bordear los 3 millones de toneladas y en 2009, que es el año anterior al que Bolivia señala como un cambio de circunstancias, es casi la mitad. Entonces ¿cómo es posible que nosotros nos hayamos puesto tan difíciles con Bolivia, que a partir del 2010 hemos empezado a aplicar recién el ATIT y a poner obstáculos del libre tránsito, no obstante estas cargas han aumentado de manera tan considerable?

Bolivia sostiene que el Tratado de 1904 contempla la obligación de Chile de acordar con Bolivia y en actos especiales cualquier reglamentación relacionada con el derecho de libre

tránsito. Sin embargo, nosotros pensamos que el Tratado de 1904 no excluye que las Partes acuerden tales reglamentaciones de un acuerdo multilateral, como se ha hecho. La legislación interna chilena no impide el libre tránsito de Bolivia por su territorio, sus exigencias en materia de transporte están destinadas a la seguridad y regularidad de la actividad del transporte, inspección técnica vigente del vehículo que lo pide cualquier país, condiciones técnicas adecuadas: neumáticos, luces, frenos, antigüedad no mayor a la permitida según el tipo de vehículo, permisos, seguros. Esto creo que es bastante razonable; en cualquier país se exige.

Bolivia plantea que dentro de las estipulaciones bolivianas-chilenas vigentes el libre tránsito comprende toda clase de carga en todo tiempo y sin excepción alguna. Estamos de acuerdo, eso es así. Pero obviamente que hay que entender esta disposición en un contexto razonable. Los derechos que emanan del derecho de libre tránsito son amplios pero no son ilimitados, deben ejercerse respetando las disposiciones del ATIT, de la legislación chilena que establece que el transporte debe realizarse bajo condiciones de regularidad, seguridad y respeto a los principios fundamentales reconocidos por los miembros de la ALADI y de la comunidad internacional. Creo que eso no es incompatible, es bastante razonable y civilizado.

Bolivia plantea que la aplicación del ATIT obstruye el libre tránsito concedido por Chile en el TPA. Sin embargo, tiene libre tránsito hacia puertos chilenos por todas sus rutas habilitadas. Destacamos las principales: la ruta 11-CH pavimentada; la ruta 15-CH, también pavimentada; el ferrocarril Arica-La Paz, sección chilena rehabilitada; y el ferrocarril Antofagasta-Bolivia que es privado y está en operación.

También hubo observaciones de parte de los transportistas respecto a las situaciones que sufren en la frontera. Es preocupante cuando un transportista dice que lo pasa tan mal cuando transita de un país a otro y la verdad es que nosotros quisiéramos dar a conocer cuáles son las instalaciones que tenemos en los complejos fronterizos.

Este es el actual complejo fronterizo en Chungará. Es un establecimiento razonable y además va a ser remplazado por uno nuevo en un proyecto que está bastante avanzado. Hay un proyecto integral que contempla obras de reposición de la carretera internacional y un nuevo complejo fronterizo con una inversión de US\$ 94.000.000. De esta inversión, son US\$ 57.000.000 los que corresponden a la carretera. Este proyecto considera un espacio para estacionamiento de 69 vehículos particulares, cinco buses y 12 camiones, respondiendo al principio de segregación de los espacios por tipo de vehículo que ordena la circulación vial dentro de los pasos fronterizos. Este establecimiento va a tener 5.100 m<sup>2</sup> y va a ser la sede del control integrado para el ingreso hacia Chile. El estado de avance del proyecto ya está adjudicado desde 2013; tenemos más de un 25 % de avance de las obras y prevemos una fecha de entrega en 2015.

Por otra parte, la ruta 11-CH que conecta Iquique con Bolivia en la región de Arica y Parinacota, esta ruta se ha consolidado como una vía de acceso preferente y Chile está trabajando en obras de mejoramiento. Está totalmente pavimentada hace mucho tiempo y se está mejorando. El nuevo complejo fronterizo de Colchane, recientemente concluida su construcción, también tiene instalaciones bastante adecuadas a los conceptos modernos de lo que es un complejo fronterizo, con separación también de ambientes y de espacios de atención por tipo de vehículo. Ahí vemos los ingresos para los camiones, para los vehículos particulares y para los buses; se atienden en carriles separados de modo de no crear atrasos en las filas.

Y también hay gastos de administración importantes que provee el Estado de Chile para mejorar permanentemente la infraestructura de los accesos viales y de los complejos fronterizos en los pasos con Bolivia.

Los transportistas bolivianos se han quejado en la sesión del día 2 de diciembre de no contar en los complejos fronterizos con un lugar para almorzar. Yo tengo que aclarar esto. En ningún complejo fronterizo debería haber una actividad que fuese ajena al control fronterizo. Es cierto que en el pasado muchos complejos fronterizos han tenido pequeños negocios de venta de alimentos. Eso es absolutamente irregular. Es absolutamente contrario a la eficiencia de un control fronterizo. El espacio del control integrado, según lo entienden todos los países de la UNASUR que trabajan fielmente en mejorar los pasos fronterizos, ninguna actividad ajena al control fronterizo debe realizarse en el espacio del control integrado cuando hay un acuerdo de control integrado, como lo tenemos con Bolivia. Tenemos un acuerdo de control integrado. No es el Estado de Chile el que debe proveer un lugar para almorzar a los camioneros; ni siquiera se lo provee a los camioneros chilenos. Las instalaciones que deben haber en un complejo tienen que ver con las oficinas, las habitaciones de los funcionarios cuando ello es necesario dada la distancia de las fronteras en algunos casos y también algunas instalaciones para atender al público: primero auxilios. Son conceptos que se están integrando como concepto más moderno de complejo fronterizo y, por supuesto, los servicios higiénicos que los tienen todos los complejos fronterizos chilenos hace tiempo, y se están mejorando y ampliando, implementando en mayor cantidad. La verdad, pienso que son las empresas de transporte las que deberían proveer al camionero de los medios para tener un almuerzo. Los camioneros chilenos suelen almorzar en la ruta en distintos restaurantes; yo misma he almorzado en restaurantes de camioneros y son buenos, ahora los camioneros pueden pagar eso, no sé si los camioneros bolivianos pueden hacerlo, ojalá que sí puedan porque estarían mucho mejor y en mejores condiciones para hacer su trabajo, su digno trabajo.

En las rutas chilenas tenemos, ya lo dije, bastantes restaurantes, ojalá que los conozcan. Y sin embargo, algunos choferes bolivianos prefieren acudir a proveedores informales. Eso no es culpa nuestra. Lo lamentamos. Pero la verdad ojalá que podamos colaborar mutuamente Chile y Bolivia para mejorar la actividad del transporte entre ambos países, nos beneficie a ambos y también a los transportistas y también a los choferes que se merecen condiciones de trabajo más dignas.

Los transportistas bolivianos también se quejaron en la sesión de 2 de diciembre de no contar con complejos fronterizos con las mínimas condiciones humanitarias y aquí vemos que hay primeros auxilios. Tenemos baños que dijeron que no había, hay en todos los complejos chilenos y estos son nuevos, se agregaron por distinto tipo de usuario, como hay diferencia de espacio, hay baños para automovilistas, para camioneros y para choferes de buses y pasajeros de los buses.

Bolivia plantea que no aplicó el ATIT a los camiones bolivianos sino recién desde el año 2010. Aquí quiero darle la palabra a mi compañero Pablo Ortiz del Ministerio de Transporte que lo va a explicar con mucha más sabiduría que yo. Muchas gracias.

Delegación de CHILE (Pablo Ortiz). Buenos días señores Representantes.

Efectivamente, las obras de infraestructura en realidad que se han descrito anteriormente naturalmente tienen que funcionar con un transporte que está a la altura de esa infraestructura. Efectivamente, tenemos pruebas documentadas y revisando la documentación que ha aportado la Delegación de Bolivia también consta en esa documentación que de manera reiterada hemos manifestado la necesidad, con anterioridad

al año 2010, de contar con permisos, incluso hemos anunciado la fiscalización y hemos pedido colaboración, incluso en alguna oportunidad han compartido este video en algunas reuniones del Comité de Integración, tal como ustedes podrán revisar incluso en la documentación que aportó Bolivia.

Por lo tanto, en ese marco nosotros realizamos fiscalizaciones que son programadas y en horarios que son limitados, lo que naturalmente facilitaba a los transportistas que no estaban en regla eludir estos controles. Probablemente, y como ustedes verán más adelante, la tasa de infracciones es bastante baja en relación a la cantidad de vehículos que ingresan. Lo que hacen los transportistas bolivianos es que se estacionan en la ruta esperando que se retiren los fiscalizadores y con ello generan largas filas. Lo decimos de una manera muy franca. Probablemente las filas que vimos en la presentación anterior correspondían justamente a largas esperas que realizan los transportistas bolivianos aguardando que nuestros fiscalizadores bajen. Sin embargo, al aumentar la frecuencia de las fiscalizaciones se logró detectar y sancionar más situaciones de infracción.

Bolivia reclama específicamente de las siguientes exigencias: permiso ocasional y permiso complementario. Eso es una documentación que está expresamente contemplada en el ATIT, la utilizan sus siete miembros. La aplicación del formulario control de productos silvoagropecuarios en tránsito. Cabe señalar que, en este caso, el control de las cargas en fronteras es solo documental, la inspección física es solamente eventual y como una medida de protección fitosanitaria, medida que naturalmente existe en todos y cada uno de nuestros países y que en consecuencia no significa una demora adicional. Y por otro lado, la obligatoriedad de contratar un representante legal, en este caso en Chile, está expresamente contemplado en el ATIT; es más, la necesidad de contar con este representante legal no se exige en el caso de los permisos ocasionales y hace un par de meses atrás, en este mismo salón, discutimos acerca de la pertinencia de incorporar al representante legal en los permisos ocasionales, oportunidad en que incluso tuvimos la disposición de Bolivia de poder incorporarlo.

La obligación de portar libreta de tripulante, que argumenta Bolivia, dicho sea de paso es una exigencia que no se controla y es muy probable que no se haya controlado nunca, porque la libreta de tripulante se emite a requerimiento de las empresas y la verdad es que las empresas nunca lo han pedido. Esa disposición es una disposición que ha sido eliminada por decisión de la Comisión del Artículo 16, que tiene un protocolo de modificación que está en curso, que Bolivia no ha ratificado, por lo tanto si Bolivia quisiera tener certeza sobre el particular nosotros no le exigimos y podría quedar definitivamente zanjado si Bolivia ratificara el protocolo, no cabría ninguna duda al respecto, puedo dar garantías de que no se exigirá.

En cuanto a la restricción del ingreso del vehículo en razón de su antigüedad, naturalmente que lo que estamos aplicando, es la norma del país transitado en conformidad al Artículo 4. La norma de antigüedad tiene que ver en el fondo con una cierta limitación en relación con las características técnicas que tiene el vehículo.

En cuanto a la fiscalización de la inspección técnica vehicular, es una norma que está contemplada en la legislación nacional, además promovida de manera bastante intensiva por parte de los países miembros del MERCOSUR, que incluso sacaron un formato común de inspección técnica vehicular. En ese contexto, no es posible que Bolivia sostenga que su derecho de libre tránsito por territorio chileno pueda eximir a sus transportistas de la norma del país transitado y, en ese sentido, tampoco es posible pretender circular sin los permisos que se exigen a las empresas de transporte de los demás países en virtud del ATIT. Esto significa que podríamos admitir entonces que podrían circular sin seguros y sin la

calificación técnica ni las condiciones mínimas de seguridad para transitar por nuestras carreteras. Tampoco se puede pretender, naturalmente, que los choferes de estas empresas de transporte realicen su trabajo sin las condiciones laborales y de salud que todo trabajador se merece. Tal como lo mencionaba anteriormente, y es importante hacerse cargo de esto, hemos escuchado que ha habido una acción de hostigamiento. Quiero contarles que durante el año 2014 la región de Arica y Parinacota, que es donde circulan la mayoría de los camiones bolivianos, en este año hasta noviembre han sido fiscalizados, han sido controlados 6.732 camiones bolivianos y de esos 6.732 solo 208 han sido infraccionados. Eso representa el 3 % del total de los camiones controlados. Obviamente, esto desde el punto de vista empírico demuestra la ausencia de todo hostigamiento como el que ha denunciado Bolivia en esta materia.

Bolivia naturalmente no puede pretender eximirse de respetar los bienes jurídicos fundamentales reconocidos por la comunidad internacional. El propio Tratado de Montevideo de 1980 que establece la ALADI prescribe, en su Artículo 50, que ninguna de sus disposiciones, entre las cuales se encuentra la que establece el derecho de libre tránsito, será interpretada como impedimento para la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas, entre otras materias, a proteger la vida y la salud de las personas, los animales y los vegetales, textualmente. La exigencia que está implícita en la existencia de estos permisos y de estos seguros de inspección técnica vehicular y que los vehículos cuenten con condiciones mínimas tiene que ver con situaciones como las que vamos a ver a continuación.

El libre tránsito no significa de ninguna manera que los caminos bolivianos puedan transitar con sobrepeso y mal estivados, incumpliendo las normas mínimas de seguridad en normas chilenas.

Lo que ustedes ven ahí, evidentemente, es un camión mal estivado. Es una automovilera que naturalmente tiene riesgo de sufrir un accidente. Lo mismo ocurre cuando fiscalizamos normas de seguridad. Es probable que un vehículo con esas características, como tiene varios ejes y un doble rodado, vale decir tiene dos neumáticos en un mismo eje, puede eventualmente circular con alguna dificultad. Pero eso nosotros, obviamente, lo tenemos que calificar como una infracción a la ley de tránsito.

Una vista rápida a las infracciones que se han cursado este año en la región de Arica, específicamente de camiones bolivianos, da cuenta de una cantidad importante de accidentes y en ese caso que corresponden a volcaduras, colisiones y choques que han tenido como consecuencia cuatro víctimas fatales, tres víctimas graves, uno menos grave, seis leves y daños a la propiedad pública o privada también de seis ocasiones.

La situación que ustedes pueden apreciar ahí se refiere a adelantamiento, pérdida de control del vehículo, freno en mal estado, conducción en estado de ebriedad que se repite, me parece, en tres o cuatro oportunidades, neumáticos en mal estado, condiciones físicas deficientes. Por lo tanto la exigencia de permisos, en este caso, y de condiciones técnicas de los vehículos no dice relación con un preciosismo técnico, solamente con el cumplimiento de la norma jurídica fría, tiene que ver directamente con la vida de las personas, tiene que ver con la protección del medioambiente.

Me voy a permitir, como el dato estadístico es nuestro, probablemente citar alguna información que ustedes mismos van a poder rescatar de la web.

Ahí vemos, 23 de noviembre de 2014, volcamiento de un camión cisterna que provocó el derrame de 33.000 litros de petróleo. Eso evidentemente provoca un daño ambiental. Así

escurre el combustible. Ese combustible escurre por una quebrada. Me voy a permitir leer textualmente cómo lo consignó el medio de prensa: «El combustible se derramó por una zanja al costado del camino y al principio se temió que escurriera el Río Socoroma, que es afluente del Río Yuma. Sin embargo, y tras un intenso trabajo con maquinaria pesada, se logró desviar y controlar parte de los 33.000 litros de petróleo». Vale decir, pese al trabajo que se puede apreciar de esa maquinaria pesada en el extremo superior derecho, evidentemente no se pudo controlar que el resto llegara más abajo.

Lamentablemente, no es una situación aislada. Ustedes ven cómo se titula, «Una historia repetida en la ruta Arica - Tambo Quemado: camión vuelve a volcar y derrama 33.000 litros de petróleo», en diciembre del mismo año. Así se aprecia el camión.

Quisiera consignar también que a propósito del accidente que recién veíamos se menciona: «los efectivos policiales, al detener al conductor y al aplicarle el alcoholtest, el cual marcó un severo estado de ebriedad, lo que obviamente habría sido la causa del accidente además de encontrar envases de cerveza en la cabina» que corresponde justamente a alguna de las infracciones que vimos anteriormente en este cuadro estadístico.

Aquí tenemos otra situación de derrame de diésel en la ruta de Arique-Tambo Quemado. Esa es una ampliación de la misma imagen que habíamos visto anteriormente.

Aquí tenemos el volcamiento de un camión con acoplado, que en este caso específico dejó a un ciudadano boliviano muerto, al interior de Iquique en junio de este año. Aquí tenemos la misma foto ampliada.

Aquí tenemos uno de los accidentes que tuvo consecuencias dramáticas: dos mujeres mueren en explosión de camión cargado con bencina. Tal como lo consigna el medio, señala que el chofer de la máquina identificado como Valentín Guanca Cruz de 47 años logró salvarse de las llamas que se generaron tras el volcamiento mientras que sus acompañantes, que sería su esposa de 40 años y otra mujer de 30 años de edad, quien sería sobrina, quedaron atrapadas en la deformada estructura del camión muriendo producto del fuego y asfixia. Evidentemente, aquí tenemos una consecuencia trágica. Cuando nosotros decíamos que estábamos pensando en la vida de las personas, no solamente pensábamos en los terceros no transportados, la gente que puede estar circulando en la ruta o que vienen en sentido contrario en otro vehículo particular, estamos pensando además en los mismos conductores, en este caso acompañantes. Claramente una tragedia: su mujer, una sobrina y sobrevive el conductor. Ese es el mismo accidente, así quedó el camión.

El 12 de octubre de este año, no es lejos, fue hace muy poco: «Conductor boliviano muere calcinado al volcar camión en la llamada *Ruta de la Sal*». Murió calcinado producto del volcamiento, golpeó con unas rocas y naturalmente al golpear con el estanque de combustible el camión se incendió. Así quedó el camión.

Otra consecuencia trágica en octubre de 2014. En este caso falleció un menor cerca de San Pedro. Conducía un adulto quien iba con un acompañante, ese acompañante iba con su hijo de 13 años. Ese niño falleció por condiciones deficientes del vehículo. Aquí tenemos la fotografía ampliada.

Más cercano todavía, 28 de noviembre de 2014, nuevamente volcó un camión boliviano con más suerte, no se alcanzó a derramar el combustible en este caso. Sin embargo, días después otro volcamiento de camión sí generó un volcamiento de combustible y ustedes ven

cómo tienen que empezar a trabajar las máquinas para evitar que se produzca un daño ambiental.

Conforme a lo que hemos visto, evidentemente los requisitos del ATIT y las normas chilenas que regulan aspectos del transporte terrestre están destinadas a establecer condiciones mínimas de seguridad ambientales y de respeto a la integridad y calidad de vida de las personas, las que están presentes en los regímenes internos de todos los países miembros del ATIT y su cumplimiento es totalmente alcanzable para las empresas.

Chile, en consecuencia, tiene derecho a exigir que se respete su derecho interno y es también su deber velar por el respeto en su territorio de los principios y derechos fundamentales reconocidos en la comunidad internacional, así como procurar que los vehículos transiten por sus carreteras en condiciones de seguridad sin causar accidentes que pongan en riesgo la vida de las personas o degraden su calidad de vida o al medioambiente.

Desafortunadamente, Bolivia ha ignorado el mecanismo bilateral. El respeto del ATIT que Bolivia demanda implica, primero que nada, dar reconocimiento a las instancias multilaterales y bilaterales de su organismo de aplicación y ya habíamos visto, tenemos un protocolo de modificación pendiente que elimina la libreta de tripulante. Desafortunadamente no contamos con la conformidad de Bolivia. En vista de estos acuerdos, los países miembros suelen discutir los temas de mutuo interés y resolver sus diferencias en torno a su aplicación. Chile ha manifestado reiteradamente a Bolivia su interés en celebrar las reuniones bilaterales del ATIT, invitación que Bolivia ha desestimado abandonando por completo el diálogo en este importante foro de entendimiento.

Conforme a lo expresado, Chile reitera una vez más su disposición de invitar a Bolivia a honrar los acuerdos suscritos en el marco de la ALADI y a reanudar las reuniones bilaterales del ATIT para abordar los temas que atañen al transporte terrestre en ambos países. Muchas gracias.

Representación de CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Señor Presidente, señores Representantes, finalmente la Delegación chilena considera oportuno retornar al origen que dio curso al proceso que hoy vivimos de la Resolución 114, de marzo del año 1990, resuelto en el marco del Tratado de Montevideo de 1980.

Su Artículo Único, en sus numerales 4 y 5, son los que han dado lugar al procedimiento que hoy estamos, espero, culminando. Y efectivamente, allí se plantea que las Partes tienen, como ha hecho Bolivia, el derecho a solicitar que se celebren consultas. Las consultas se celebraron, se hicieron, se realizaron. Tienen el derecho las Partes a solicitar que el Comité de Representantes formule alguna propuesta que no es vinculante y que las partes -Chile y Bolivia en este caso- pueden o no aceptar. Pero el papel de la ALADI objetiva y jurídicamente ha concluido.

Corresponde, por lo tanto, avanzar en el proceso y salvo que los señores Representantes quisieran resolverlo hoy quiero recordarles que terminada esta reunión empieza a correr el plazo de los 15 días corridos y fatales y por lo tanto, repito, salvo que se quisiera resolver hoy debemos resolver en la reunión fijada previamente para el día 19 una propuesta que no es sino una invitación a las Partes para buscar solución al conflicto.

Y decimos esto muy sencillamente porque en verdad sentimos que la experiencia, estos días, ha demostrado que sin perjuicio del derecho soberano de las Partes para dar lugar a este procedimiento este no es el sentido histórico ni es la esencia de la ALADI; digámoslo francamente, así no hacemos integración latinoamericana. No estamos avanzando en el

campo de la integración latinoamericana, así de simple. Este no es un tribunal ni es la instancia para resolver conflicto alguno. Hacemos integración con la EXPO ALADI, exitosa, 650 empresarios, importantes negocios celebrados. Vamos a hacer integración latinoamericana con el festival cultural y de cine planteado para el próximo año. Pero no hacemos integración latinoamericana discutiendo problemas que deben ser resueltos, como toda la vida se ha hecho, bilateralmente y nosotros esperamos que finalmente los problemas entre Chile y Bolivia sean resueltos.

Por lo tanto, sobre las bases de estas consideraciones, lo que se ha expuesto, nosotros dejamos formulada formalmente -y queremos que quede constancia en actas de ello- la proposición de que el Comité de Representantes cuando lo estime, y probablemente será la reunión próxima, se pronuncie sobre nuestra propuesta que es la de que continúe la búsqueda de acuerdo mediante tratativas bilaterales para resolver estos problemas en el marco del ATIT. Entendemos que ese será un aporte a que la ALADI pueda seguir funcionando en favor de los intereses y lo que dio lugar a su origen histórico. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias a la Representación de Chile. Tiene la palabra la Representación de Bolivia, adelante por favor.

Representación de BOLIVIA (Benjamín Blanco Ferri). Gracias, Presidente. Buen día a todos los compañeros, Embajadores, Representantes Permanentes, Representantes Alternos. Primero voy a iniciar presentando a la Delegación que acompaña a Bolivia que vino de capital. Estamos otra vez con nuestro Viceministro de Relaciones Exteriores, Juan Carlos Alurralde Tejada; con el Vicepresidente de la Cámara Boliviana de Transportes, Erlan Melgar Salvatierra; y con el Representante de la Cámara Departamental de Transportes de Cochabamba, Edwin Velásquez Mejía. Yo le daría entonces la palabra al Vicecanciller de Bolivia.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Buen día a todos los hermanos que nos acompañan hoy. Nosotros muy contentos de que nos estén acompañando en este importante debate, también contentos de que se haya podido realizar esta reunión que entendíamos, por la anterior reunión, de que ya son tiempos un poco complicados por el tema de los feriados y las vacaciones y por lo mismo valoramos mucho su interés y su presencia en esta reunión.

También agradecemos a la Secretaría General por el informe que ha evacuado. Nosotros consideramos que ha cumplido en gran parte el mandato que se había expresado en la reunión, yo decía en este momento cuando escuchaba a la Representación de Chile, a los hermanos de Chile, decía gracias a Dios que existen las Actas, las transcripciones de las reuniones, porque ahí se expresó claramente el alcance del informe, está la transcripción de la última reunión que se produjo el 2 de diciembre, y nosotros creemos que la Secretaría ha hecho un esfuerzo grande de tratar de incluir todos los aspectos que habíamos pedido en ese momento, y nosotros habíamos pedido, estimado Director Jurídico de Chile, un informe jurídico, y está en el Acta que habíamos pedido un informe jurídico, sobre todo sobre el carácter del Artículo 15, si era declarativo o era operativo, entonces, eso está en las Actas. También está en las Actas que se planteasen fórmulas de solución, que también Chile desestima, que dice que la Secretaría hubiese sobrepasado sus atribuciones, también está en el Acta de la última reunión del 2 de diciembre, entonces creemos que la Secretaría ha hecho un esfuerzo.

En el Acta ustedes podrán revisar la transcripción de la reunión anterior, está el tema que propone Chile y lo que dice textualmente, es que también se analicen los otros

instrumentos que pudiese haber bilaterales entre otros países al margen de Chile y Bolivia, eso es lo que dice el Acta y eso es lo que ha hecho la Secretaría, ha analizado Brasil, Paraguay, Argentina.

También, una vez que se emitió el informe, ustedes saben, antenoche me parece, recién Chile, extemporáneamente, nuevamente extemporáneamente, envía nuevos informes y todas esas citas que ustedes ven de los instrumentos que nosotros tenemos, por ejemplo, con Perú, con Brasil, con Argentina, recién son incorporados después de que se evacua el informe, hubiera sido muy interesante para Bolivia que esas referencias hubiesen podido llegar antes de que se evacue el informe así el informe hubiera contenido ese análisis también, no después que sale el informe se ponen nuevos elementos.

Nosotros no tenemos nada contra esos artículos y esos Acuerdos, ahora los vamos a desarrollar, pero hubiera sido mejor que se los pudiese haber integrado antes para que formen parte del análisis y eso es lo que hubiésemos querido realmente de la Delegación de Chile pero no se ha producido así, lo cual nos abre nuevamente elementos que no ha podido considerar la Secretaría General tal vez en su informe, pero sin embargo nosotros vamos a responder, con mucho gusto a lo largo de esta sesión.

Otro tema, nos ha parecido muy interesante la presentación de Chile, por favor queremos una copia, le pedimos a la Secretaría, y la vamos a contestar punto a punto pero claro no lo vamos a poder hacer ahora porque realmente requiere una contestación en detalle, punto por punto, que vamos a hacer llegar al distinguido Comité las respuestas, todas estas cosas que yo creo que vale la pena, merece una respuesta y merece una aclaración en honor obviamente siempre a la verdad, en honor al diálogo que es lo que debe caracterizar el proceso de integración.

Pero volviendo al informe, nosotros creemos que ha sido categórico y responde plenamente el tema que se había pedido sobre el Artículo 15, eso se ha pedido estimado Director, se ha pedido que se pronuncie la Secretaría General sobre si el Artículo 15 era declarativo u operativo, y en esta respuesta de la Secretaría General y el análisis que hacen, genera una obligación de carácter preceptivo y no tan solo una mera expresión de voluntad, entonces esta norma, por su carácter preceptivo y no meramente programático, constituye una regla de conducta obligatoria para las Partes signatarias del ATIT. Eso nos parece sumamente importante, coincide con lo que es obviamente el análisis jurídico que podría interpretarse de cualquier tratado, y a nosotros nos parece que este es el corazón del cual queremos partir, en todo lo que vamos a hablar ahora, significa que es de carácter obligatorio para las Partes.

¿Qué significa esto estimadas hermanas y hermanos? Significa, en nuestra percepción, en nuestra lectura, que el ATIT no puede ser de cumplimiento obligatorio para Bolivia en sus relaciones con Chile en lo que se refiere a todo lo que es libre tránsito, comercio exterior y todos los preceptos que tienen que ver y características del ATIT. ¿Por qué? Es muy fácil, lo había dicho, lo voy a tener que reiterar en esta sesión porque Chile no contempla este elemento que es fundamental, y es que los acuerdos con Chile previos al ATIT no son de carácter recíproco, es muy importante esto que estoy diciendo, no son de carácter recíproco.

¿Porque no lo son? Porque son una compensación de un cercenamiento territorial monstruoso, nefasto, que ha sufrido no solamente Bolivia sino nuestro continente en una guerra sangrienta que ha enfrentado a pueblos hermanos y que ha producido un confinamiento, una mediterraneidad forzada, una mediterraneidad involuntaria, una mediterraneidad que es una condición que nosotros consideramos temporal, estamos luchando para que esta condición se revierta, pero eso no es tratamiento de este Comité, es

otra cosa, y eso también quiero aclarar, esto no tiene nada que ver, absolutamente nada que ver con otros procesos jurídicos que tenemos nosotros con Chile, llevados en otros ámbitos del derecho internacional, esto no tiene absolutamente nada que ver, lo que sí tiene que ver es que estos tratados, estos acuerdos que se hacen, no son recíprocos ¿Por qué? Porque son una pobre compensación de la pérdida de nuestro litoral, de nuestro encierro geográfico forzado, de la pérdida de 400 kilómetros de costa, esa es la pobre compensación. Muchas de las cosas que los hermanos han explicado aquí es una pobre compensación para tratar de decirle a un país al que le habían quitado su litoral, le habían quitado su costa, que no se preocupe, que iba a tener igual acceso a todos los puertos del Pacífico y que no se preocupe, que su comercio exterior no iba a estar afectado. Y por eso no es recíproco, no puede serlo porque Chile estaba ofreciendo esto a cambio de una pérdida territorial, y así se ha interpretado en el Tratado de 1904, pero tampoco hay que restringirse solo al Tratado de 1904 sino al de 1914, 1937, 1953, que incluso son ampliatorios, ampliatorios de lo que se definió en 1904.

En 1904, es correcto, no se regularía el transporte por carretera, pero en los tratados posteriores sí lo hace, entonces es obvio, como cualquier país, como cualquiera de ustedes lo haría, estimadas hermanas y hermanos, no podrían someter esta compensación que había por la pérdida del litoral a un acuerdo de transporte terrestre. Eso es fundamental y eso es lo que estamos defendiendo nosotros ahora, estamos defendiendo que este Artículo 15 no puede borrar estas pobres compensaciones que se habían dado a Bolivia por este cercenamiento territorial, no puede hacerlo, eso sería realmente injusto, sería un error histórico, sería una barbaridad brutal que se podría cometer con un pobre país que ha quedado, como les decía, en estas condiciones.

Nosotros, hermanas y hermanos, respetamos plenamente el derecho internacional para resolver todas nuestras diferencias, y lo vamos a seguir haciendo a través de un camino pacífico, que promueva soluciones y promueva integración, por eso estamos aquí, porque queremos soluciones pacíficas, queremos integración, por eso hemos venido aquí a la ALADI, no hemos venido a pelear, no hemos venido a enfrentarnos, no hemos venido a confrontarnos, hemos venido a buscar soluciones en el marco de justamente las instancias que tenemos del derecho internacional. Con todo respeto a nuestro Embajador de Chile, si todo pudiera resolverse bilateralmente que lindo sería, que hermoso sería el mundo si todo pudiéramos resolverlo bilateralmente ¿no es cierto? Todos los conflictos, los problemas, crisis, pero lamentablemente ese mundo ideal no existe, y por eso se han creado los tribunales arbitrales, se ha creado la Corte Internacional de Justicia, la Corte Penal Internacional, se ha creado una serie de instancias internacionales justamente porque no se puede resolver todo bilateralmente, lamentablemente es así.

Nuestro país es un país de la cultura del diálogo, nosotros dialogamos todo el tiempo, nos encanta dialogar, Bolivia es un dialogador pleno, neto, hemos invitado a Chile no se cuentas veces, por prensa, incluso el Presidente ha dicho que se debería restablecer el diálogo con Chile en la agenda de los trece puntos, donde justamente uno de los trece puntos es libre tránsito, uno de los puntos se llama así, se llama libre tránsito.

En noviembre de 2010 Chile tenía que convocar este mecanismo, desde noviembre de 2010 no lo ha convocado y no lo quiere convocar y, por lo tanto, no avanzamos en el libre tránsito, en los problemas del libre tránsito, desde el 2010, y cabe aclarar que desde el 2010 han recrudecido tremendamente las medidas que se han impuesto, injustas porque nosotros, como he dicho, no nos sometemos al ATIT con Chile, no nos vamos a someter al ATIT con Chile. Entonces, hermanas y hermanos, vocación de diálogo siempre hay, hay un mecanismo establecido por nuestros países, Chile nunca lo ha convocado, no lo quiere convocar y estos temas no se pueden resolver, por eso gracias a Dios yo digo, existen otras

instancias donde podemos nosotros compartir con la comunidad internacional, justamente en el espíritu de integración de nuestros pueblos y resolver nuestros problemas.

Hay tantas cosas que ha dicho Chile, pero vamos a referirnos a algunas. Chile menciona por ejemplo ¿si no hubiese el ATIT como funcionaría todo? Pues como funcionaba siempre, antes del ATIT Chile y Bolivia han tenido un comercio pero realmente intenso siempre, hemos tenido regulaciones, hemos tenido equipos, siempre ha funcionado el comercio de ultramar, no nos olvidemos que estamos hablando de comercio de ultramar, con una serie de métodos, prácticas, etc., que ha regulado obviamente nuestro principal punto de respiración, de conexión, que es el puerto de Arica, con el mundo. Ha funcionado hasta antes del 2010, regulado pero como mencionan los propios acuerdos de manera conjunta, de manera conjunta nosotros acordábamos las medidas que regulaban este tránsito, este libre tránsito, que se ha auto-obligado Chile en base a todos estos tratados.

Los convenios de Bolivia-Brasil, los convenios de Bolivia-Perú de 1948, el de Argentina, el de Paraguay, son, hermanas y hermanos, ustedes lo conocen, tenemos nacionales de esos países aquí, son convenios recíprocos, lo que obliga a un país lo obliga al otro país, son convenios de aplicación recíproca, y por lo tanto no hay problema en estos convenios porque son recíprocos. Con Chile no es un convenio recíproco, y no puede entender, es increíble que Chile ahora mencione que tiene que haber reciprocidad, en una especie de amnesia de todo lo que ha pasado en nuestra historia, todo lo que pasado en los siglos pasados, en todos los acuerdos, tratados que hemos firmado anteriormente, y que ahora exigen reciprocidad, es realmente penoso compañeros y compañeras escuchar eso.

El compañero decía también, siguiendo con el informe, estimado Presidente, que las fórmulas de solución no fueron solicitadas, sí fueron solicitadas, está en las Actas, está en memoria, han sido solicitadas porque ¿de qué serviría el tener a los distinguidos colegas sentados aquí si es que no pudiesen ellos proponer algunas fórmulas que permitan resolver problemas que separan a nuestros pueblos? Que hacen daño a nuestros pueblos, porque al final los impactos de todas estas medidas lo que hacen es justamente dañar a nuestro comercio exterior, a nuestra economía, a nuestro pueblo.

Nosotros hubiésemos querido una fórmula que no está en el informe pero que, viendo las cuatro posibles que hay ahí nosotros podríamos someternos a cualquiera que permita que esto se resuelva, hermanas y hermanos, esto se tiene que resolver, no podemos seguir así, no podemos continuar con filas interminables de camiones que están en la frontera varados, con nuestro comercio exterior estrangulado, no podemos continuar, esto se tiene que resolver, y por eso si estas fórmulas pudiesen prosperar, cualquiera de ellas, cualquiera que nos acerque a la solución. Yo sé que ustedes van a analizar las fórmulas que ha planteado la Secretaría General, nosotros les pediríamos que por favor cuando hagan su recomendación piensen en algo que realmente nos permita resolver esto, eso es lo que queremos, en paz, en armonía, en fraternidad, en un espíritu de integración, queremos resolver lo que está pasando.

Los compañeros del Gobierno de Chile también mencionan que el Tratado de 1904 no excluye acuerdos multilaterales, pero estimado Presidente, está clarísimo el Artículo, ellos mismos lo han puesto, dice “se definirá de manera conjunta”. Bolivia y Chile, que es lo que hemos hecho hasta antes del ATIT, siempre se han sentado juntos para regular el tránsito y pareciese aquí -tal vez nuestro hermano de la Cámara de Transporte lo va a explicar porque él estaba, cuando escuchaba muchas cosas estaba muy nervioso, entonces le vamos a dar el uso de la palabra, porque él es el que vive la frontera, ellos son los que todos los días lidian con estos temas- pareciese que se nos está haciendo ver como un país que no tiene normas, que no tiene cuidados. Nosotros tenemos nuestra propia normativa nacional que

por supuesto exige seguridad vial, exige condiciones de vehículos, exige una serie de trámites dentro de nuestra legislación que obviamente es lo fundamental para que se mueva cualquier vehículo, público, privado, etc., y es obvio que siempre hemos ido coordinando con Chile, hasta antes del ATIT, hemos ido coordinando de manera bilateral como iba a funcionar nuestras legislaciones nacionales, como se iban a compatibilizar, porque siempre se han compatibilizado, hasta antes del ATIT. Es después del ATIT que Chile empieza a aplicar medidas unilaterales, olvidándose del mecanismo conjunto donde nosotros trabajábamos para regular todo lo que es el tránsito.

A mí me ha gustado mucho algunos datos que han dado aquí los compañeros, los hermanos, hermana, sobre por ejemplo la cantidad de vehículos que pasan por la frontera. Ellos dicen: hemos fiscalizado 6.732 vehículos, es un dato de los hermanos, fiscalización es que le revisan sus llantas, le revisan el motor -aquí les va a explicar el hermano- digamos que tardan 15 minutos por vehículo, digamos, a veces mucho más, 6.732 por quince minutos son 100.980 minutos, esas son 1.683 horas, dividido entre 12 horas más o menos que es lo que funciona la frontera, son más de 140 días. 140 días que se han pasado, no en tránsito sino en revisión de vehículos. Aquí están las cifras, los datos de los compañeros y eso es lo que provoca esas filas que no son, como dicen también los hermanos de Chile, algo fortuito, eso se ve cada día, cada día eso en la frontera, y quiero invitar aquí, que quede por favor en la memoria de esta reunión, a que el Comité, el día que le plazca, los invitamos a ir a la frontera, los invitamos al Presidente, al Secretario, todos los hermanos, vámonos a la frontera, porque nosotros no estamos mintiendo, esto que está pasando, lo que ven en los videos ocurre cada día, podemos ir ahora y vamos a encontrar una fila de 100, 200 camiones. Eso ocurre cada día, por eso estamos reclamando, no podemos seguir así. Vamos, los invitamos con todo cariño, con todo afecto, no es una pelea, no estamos contra nadie nosotros, solo queremos resolver este problema.

Otro dato muy importante de los hermanos, dicen de 6.732 fiscalizaciones solo 208 han sido infraccionados, para que vean que la legislación interna boliviana también es fuerte, eso más bien quiere decir que en Bolivia somos responsables, somos responsables, de 6.732 a 208 significa que las condiciones de los vehículos en un grandísimo porcentaje son favorables. Entonces ¿para qué esta fiscalización brutal que ocasiona estas filas tan largas?, 140 días se pasan fiscalizando, no 140 días sino 140 días continuos se está perdiendo, perdiendo en fiscalizar, son los datos de los hermanos de Chile.

La hermana nos dice “no podemos dar comida”, por supuesto que no haya comida en un puesto fronterizo nos parece bien, pero que no haya comida en un camión que tiene un promedio de tres o cuatro, a veces cinco días para cruzar la frontera, es inhumano. Si uno va a una frontera y se pasa tres o cuatro horas para cruzarla que no haya comida, pero si tiene que pasar tres o cuatro días es inhumano que no haya posibilidades de alimentarse, ¿o no? ¿Cómo se va a alimentar los compañeros?, las esposas de los choferes, su familia va y les lleva comida y los multan porque dicen que es una actividad informal, mencionaban aquí los hermanos de Chile ¿Qué informalidad es que la familia pueda llevar comida a sus pobre esposos que están ahí tres o cuatro días en la frontera, a más de 4.600 metros de altura.

Lo mismo con los servicios higiénicos, ustedes han visto el video, esa fila alcanza varios kilómetros, cinco, diez kilómetros, a veces más, entonces imagínense, usted es dueño del camión, no es dueño de la carga, es dueño del camión o es un empleado de un dueño de camión, usted no puede dejar la carga, porque ¿qué pasa si se va, deja la carga y algo pasa?, se la roban, la abren, no sé, usted tiene que hacer sus necesidades ahí afuera, ¿o no? O va a caminar cinco kilómetros al servicio higiénico de la frontera, hacer sus necesidades allí y volver ¿Eso cuando significaría? un hombre o una mujer caminan cinco

kilómetro por hora, ida y vuelta son dos horas solamente caminando para ir al servicio higiénico, imposible, entonces hacen sus necesidades en la carreta y son multados. No podemos continuar con esto entre hermanos, no podemos continuar con esto en una comunidad como la nuestra, esto se tiene que resolver.

Yo les voy a dar la palabra los hermanos transportistas, ellos han puesto algunos elementos más que quieren compartir con ustedes, que se han adicionado en tiempo adecuado, en las carpetas que ustedes tienen, se le ha enviado a la Secretaría para que incorpore en el informe, y nosotros podamos entonces ver la realidad desde la perspectiva real, desde la perspectiva de los transportistas. Por favor hermano.

Delegación de BOLIVIA (Erlan Melgar Salvatierra). Con su permiso Presidente, antes que nada un saludo especial de uno de los crisoles de la bolivianidad, mi sector, el transporte.

Yo quisiera por favor que por su intermedio pudiéramos, antes de empezar nuestra alocución, si podemos ver un video adicional que hemos traído como Institución ¿es posible? No dura más que cinco minutos ¿si por favor nos permiten? Gracias.

En tanto y en cuanto se ajusta el video, nosotros nos quedamos particularmente preocupados desde la anterior reunión, el martes 2 de diciembre, y era imperioso hacer una aclaración, de repente el anterior martes pero bueno, hoy tenemos la segunda oportunidad de hacer esa aclaración, y es que en la reunión anterior la Delegación chilena hacía mención, y yo entendí como que si nos estuviera poniendo en la boca a nosotros, a nuestro sector, o de repente de forma verbal me refiero, o de repente de forma por escrito, exigiendo o pidiendo de que no se exijan las normas técnicas de seguridad, ellos aducían, hoy día lo han complementado, que por ejemplo las autoridades chilenas no exijan la libreta de conducir del conductor, el brevet decimos nosotros en Bolivia; que no exijan documentos adicionales, lo han vuelto a mencionar, como el portal internacional de carga, para que una empresa salga con sus camiones debidamente autorizados y acreditados tiene que haber una homologación, es decir, una solicitud del permiso al Viceministerio de Transporte, en este caso boliviano, para salir al país vecino Chile, eso se homologa como la aduana boliviana y luego va en homologación al Viceministerio, al Ministerio en este caso chileno, a su par, para que esa empresa esté acreditada con su parque automotor y puede transitar territorio extranjero, en este caso chileno.

En la anterior reunión se dijo que nosotros como Delegación, o particularmente como sector, como transporte, estábamos pidiendo que no se cumpla ese requisito, que no nos pidan ese documento, que no nos pidan el seguro internacional de responsabilidad civil, entonces es importantísimo y de imperiosa necesidad que nosotros aclaremos tal situación y tal figura, por el amor de Dios pídanlos los documentos.

Lo que hemos dicho y hemos sido tácitos como sector, es en un solo y específico documento, y se trata de este, el Permiso Ocasional de Carga Nacional Chilena, lo dijimos en la anterior reunión y lo repetimos y lo tenemos debidamente documentado, no es invento nuestro. Estos permisos ocasionales para carga nacional chilena, me explico, Chile produce este teléfono dentro de su territorio y si nosotros tenemos un camión nuestro que va a transportar de Arica hacia Bolivia está obligado a tener dicho permiso, que lo homologa el ATIT específicamente, es lo que se menciona. Estamos perfectamente de acuerdo que se lo presente, y viceversa si Bolivia produce soja, por dar un dato, para consumo específico de Chile, lógicamente eso va para Chile, y exigir este documento por supuesto que es exigible pero a las autoridades chilenas, pero si el camión está transportando carga que nada tenga que ver con lo que acabo de mencionar, consumo o producción chilena ¿porque nos lo van

a exigir? Es tácita nuestra petición. Nuestra petición no es que no nos pidan el permiso de conducir, que no nos pidan el portal internacional, que no nos pidan, ellos han mencionado "y demás permisos internacionales", eso es tácito, lo tienen que pedir.

Lo que hemos dicho es que de repente los puestos de control no son los más adecuados donde se encuentran en este momento, lo mencionamos la semana pasada y lo volvemos a sostener. Esas colas que hacían recién mención, que nuestros conductores no se presentan por la famosa fiscalización, fiscalicen pero no de la manera y la forma como lo están haciendo hoy en día, las colas son reales, nuestra petición es exacta, es precisa, y justamente este video hace una pequeña alocución, cinco minutos aproximadamente que dura el video, que va a reflejar lo que anteriormente hemos mencionado, el perjuicio económico que finalmente termina desatándose en una cadena. Nosotros lo empezamos porque son nuestros camiones los que se encuentran en esa zona, el importador, el exportador y lógicamente el propio Estado porque el perjuicio económico se termina desarrollando en el consumidor final que es de repente el ciudadano más pobre de nuestro país, en mi bolsillo porque finalmente yo también soy ciudadano y me veo perjudicado por este tipo de situaciones.

Repito, el permiso está dado solamente por tres meses, si el permiso se vence un fin de semana y mi camión está transitando ese fin de semana y no está transitando con carga producida o de consumo chileno, inclusive lo tiran al piso al MIC-DTA que ellos mencionaron. Ahí está el video ¿luego continuamos por favor Presidente?.

- *Se proyecta presentación*

... Presidente, esa era la presentación, ese último punto, que nosotros pregonamos y decimos, las instancias que corresponde, las instancias que corresponde es una situación absolutamente bilateral, no unilateral, y yo expongo esto porque la anterior semana, martes 2 de diciembre, estuvimos sentados acá y misteriosamente, el día 5 de diciembre, el Servicio Nacional de Aduanas, Dirección Regional de Aduanas Arica, Unidad de Control Zona Parinacota, pone a solicitud y a exigencia, pasa una orden interna, la orden interna N° 15, Arica 5 de diciembre de 2014, dirigida al Director Regional de Aduana de Arica, exigiendo un documento adicional para aquellos camiones que transporte contenedores. En el caso específico de Bolivia, sucede una situación absolutamente *sui géneris* con el transporte de contenedores, no nos olvidemos que somos mediterráneos, esa situación *sui géneris* implica situaciones negativas económicas, esa explicación la va a profundizar mi compañero a continuación.

Esta exigencia a partir del 5 de diciembre del 2014, pocos días atrás, pocos días después de la reunión misteriosamente, exige de que tenga que portar un documento adicional, la carta porte, la Delegación chilena verá es una exigencia que debe contemplar, no digo que no, que debemos cumplirla seguramente sí, no me opongo, no me niego, pero lo misterioso es que hasta el 5 de diciembre no lo exigían, y además misteriosamente es que la relación bilateral prácticamente con este documento es inexistente, porque es una resolución interna. Esta resolución interna no la hacen conocer a nuestro país, me explico, llegan camiones el 5 de diciembre como estaban absolutamente acostumbrados a llegar a dicha frontera o a cualquier frontera chilena y, a partir de ese momento, ya no puede pasar con un contenedor vacío porque no cuenta con la carta porte, la carta porte es el contrato de transporte específicamente, hasta el 5 de diciembre no lo exigían y, misteriosamente hoy en día, sí lo están exigiendo. Está documentado.

Entonces, esa es nuestra preocupación, esa es nuestra expresión que hemos venido a desarrollar nosotros acá, lamentablemente no hemos sido escuchados. Ustedes escucharon hace un momento comentar “nuestras autoridades no nos escuchan”, ¿será posible que nuestras autoridades no se sensibilicen por esta situación? Es por eso que estamos acá, porque nuestras autoridades han visto la falencia y la decadencia por la que pasan nuestros conductores en esa zona.

Quiero poner en conocimiento de esta honorable sala, hace unos días atrás llegó carabineros - carabineros es policía chilena ¿verdad? que hace control y fiscalización- a la zona de Chungará y les repartió unas bolsas plásticas a los conductores que en ese momento se encontraban en la zona y les dijo “señores recojan la basura” ¿les parece correcto que nuestros policías en Bolivia les digan a sus conductores “señores tomen bolsas plásticas y recojan la basura que hay en la calle”? a ese extremo hemos llegado. Lo contamos como una queja, no como una denuncia, porque si fuera denuncia y lo tuviera documentado sería seguramente otro el marco. Esa es la decadencia por la que estamos pasando, esa es la realidad por la que estamos pasando.

El formulario fitosanitario que anunciaba el conductor hace un momento es relativamente nuevo también, no tiene un año de duración de que las autoridades chilenas en todo caso lo están exigiendo, sin conocimiento de la autoridad boliviana, otra vez se repite el mismo esquema, llega el camión y resulta que como no tenía conocimiento pues no iba a pasar hasta que tenga el documento y tenga que ser llenado teóricamente por el conductor y firmado por él lógicamente.

Insisto, no queremos evadir normas, no queremos no presentar documentos y demás, como se ha mencionado anteriormente, por eso consideramos que era de imperiosa necesidad que se aclare esta situación. La anterior y la presente reunión se ha hecho ver como si nosotros hubiéramos expresado de forma oral que no queremos que se cumplan las exigencias, o de forma escrita, jamás hemos pedido eso, somos tácitos con nuestra tarea pero venimos desde la Cámara Boliviana de Transportes, se han expresado tres pedidos. La Delegación boliviana la semana pasada presentó tácitamente –no lo recuerdo- siete u ocho pedidos, que se traten en ese marco simplemente, que se respeten nuestros derechos.

La realidad es que 10, 12 o más kilómetros terminan perjudicando, y el aspecto sanitario ha sido ampliamente explicado por nuestro Viceministro. Yo quisiera cederle, si me permite Presidente, la palabra también a un compañero que está presente hoy conmigo.

Delegación de BOLIVIA (Edwin Velásquez Mejía). Gracias, buenos días. Ruego a Dios porque guíe mis palabras y pueda hablar con la verdad para que cada uno de ustedes conozca todos los problemas que se han enfocado en el video, ya lo hemos manifestado más de una vez, las notas respectivas que mi Gobierno ha hecho llegar hacia Chile con respecto a estos inconvenientes que tiene el sector del transporte pesado boliviano.

Quiero referirme a lo que en la exposición que hacía Chile, cuando mencionaba el artículo en definiciones, hacía mención sobre el libre tránsito entre países signatarios, específicamente el texto dice “Transporte terrestre con tráfico bilateral con tránsito por terceros países signatarios”, solamente dan lectura hasta ahí, complementa y dice “el realizado entre dos países signatarios con tránsito por terceros países signatarios, sin efectuar en estos tráficos local alguno”, lo que quiere decir que el ATIT es de fiel y estricto cumplimiento de todos los países miembros de la ALADI ¿no es cierto?.

Menciona también que si bien es cierto que en los pasos de frontera no hay restaurantes y que en carretera hay varios restaurantes, yo le pregunto a la señora Marcela Espinosa si

conoce la ruta de Chungará hacia Arica, el primer restaurante que se encuentra, algo que se podría decir relativamente cómodo, está aproximadamente a 40 kilómetros, en el sector de Zapahuila, pero llegar ahí significa tener que pasar varias horas en frontera. Muchos de los camioneros, como han podido ver en el video, están más de 24 horas, 8 horas, 12 horas, y es increíble.

Han mencionado y han mostrado, me he sentido un tanto, no preocupado, pero el hecho de que muestren accidentes en esa ruta, pero es lógico que tienen que haber accidentes, no podemos decir que todo es color rosa ¿no es cierto? Imagínense, utilizar el puerto de Arica para toda la carga boliviana significa que la cantidad de camiones que circulan por esa ruta es increíble, todos los días alrededor de 400, 600 camiones que están circulando. Obviamente vamos a tener que lamentar accidentes, en todas las rutas del mundo hay accidentes por una u otra causa, mecánicas. La ruta hacia Arica, la bajada es una pendiente increíble en la que requiere todo el esfuerzo y habilidad del conductor, que muchas veces ve descontrolado su vehículo por las tantas horas de tener que estar bajando una pendiente en la que se calientan los frenos y de repente pierde el control y son los accidentes que se ocasionan. Yo veo los accidentes que muestran los compañeros o los amigos de Chile y son mínimos en relación a la cantidad de camiones que circulan y que van al puerto de Arica.

Yo me he permitido, como sector del transporte pesado internacional, hacer algunos costos de perjuicio, de pérdidas económicas que ocasiona a nuestro sector cuando un medio se queda en frontera y no entrega en el plazo establecido un contenedor. Las navieras nos cobran un importe de 50 dólares por contenedor por día de retraso. Si tomamos en cuenta la cantidad de camiones que se ven perjudicados por el hecho de no cruzar la frontera en estos días, un fin de semana, y si tomamos solamente el 25% de 450 camiones que esperan turno para pasar un día jueves y no logra realizarlo, estamos hablando de más de US\$ 22.500 de pérdida en un fin de semana. Sin embargo, cabe aclarar que a este costo habría que sumar los días que esas unidades permanecen paradas cuyo costo significa una pérdida bruta de US\$ 198 por día. Retomando el porcentaje anterior, promedio, las pérdidas al sector del transporte pesado internacional en un fin de semana es de US\$ 89.325, sólo considerando un promedio mínimo del parque automotor que no logró pasar la frontera en un fin de semana. A esto habría que sumar las pérdidas que se ocasiona a los exportadores por la no entrega oportuna y plazos de las cargas de exportación, cuyo incumplimiento escapa de la responsabilidad de la empresa de transporte, cuyas pérdidas por no embarcar la carga hacia ultramar en fechas previstas trataremos de hacerles conocer oportunamente o más adelante, cuando tengamos un reporte oficial y un estudio oficial y profesional, que seguramente resaltará las pérdidas que se ocasionan por estos inconvenientes.

Estamos aquí, por primera vez, el sector y los representantes del transporte pesado internacional, únicamente encomendados para que todos los miembros de la ALADI conozcan de los problemas que venimos sufriendo desde hace tiempo. No queremos desvirtuar absolutamente nada ni incumplir absolutamente nada, nos hacen ver como si fuésemos incivilizados, pero por Dios, nuestras leyes de tránsito están adecuadas a nuestra vivencia, están adecuadas a brindar seguridad en nuestro país, y el porcentaje que Chile maneja con referencia a los accidentes es mínimo si se dan cuenta, es un 3%, quisiéramos que sea un 0% pero el andar sobre ruedas es un riesgo, todos los días, por uno u otro motivo.

Consideramos como sector, y agradecemos a que nuestro Gobierno haya permitido y haya podido mandarnos para que podamos hacer conocer a cada uno de ustedes estos problemas que se vienen suscitando, y pareciera que cuando se llega a una instancia como esta, de un reclamo formal que Bolivia hace, empezamos a sufrir represalias.

Yo quiero decirles que el transportista en cualquier país, cuando sale del mismo, es el Embajador de ese país porque va llevando todas las costumbres, toda su educación, a un país vecino o al país que se visita, y tratamos, nos esforzamos por ser cuidadosos, por cumplir con las legislaciones de los países, pero no podemos soportar a que se nos exija implementos que en mi país no lo exigen, no los requieren. Una barra de tiro mencionamos, si el camión no tiene una barra de tiro no puede cruzar, y cuando decimos ¿pero para que necesito yo una barra de tiro? si me voy a plantar o si se arruinó mi camión la empresa va a mandar un auxilio y el auxilio va a traer todos los implementos, pero no, insisten, no señor si no tiene barra de tiro no cruza. Razón por la que nuestros camioneros han tenido que hacerse fabricar una barra de tiro y portar en su unidad, que es un costo adicional a su gasto de operación, a sus implementos de seguridad.

Conos de seguridad. A carabineros el chofer le dice: aquí ya están mis triángulos de seguridad. No señor, tiene que tener conos. Bueno no tengo. Entonces no pasa la frontera. Y para qué son los triángulos de seguridad si vienen con el camión, cuando uno lo compra el fabricante le entrega con triángulos de seguridad, las herramientas necesarias para que el camión pueda viajar, no los entregan con conos. No sé si ahora cuando uno compra un camión nuevo le entregan con conos de seguridad, no lo sé, porque en Bolivia no podemos comprarnos un camión nuevo, nuestra economía no nos permite.

Creo que con estos elementos yo termino. Agradezco a cada uno de ustedes, particularmente a mi Gobierno, por haber permitido que mi sector pueda estar en este importante foro. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias la Delegación de Bolivia. Adelante la Representación de Chile.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muchas gracias Presidente. La verdad que por respeto a los señores y señoras Representantes, no es intención replicar a cada uno de los puntos, sin embargo quisiéramos hacer presente que hay algunos aspectos que creo que contribuyen a la discusión del tema que hoy día ha sido sometido a conocimiento de ustedes.

Lo primero es aclarar una imprecisión, y es en la que hemos insistido permanentemente, el Artículo al que se le ha dado lectura es el 19 número 2, y me permito aclararle fraternalmente al representante de la Delegación boliviana que el que regula esto es el 19 número 3, que es el que contempla justamente el tránsito a terceros países no signatarios.

Por otro lado, realmente creo que para todos nosotros nos podemos sensibilizar con la situación de los transportistas bolivianos, pero en general con la situación de los transportistas que realizan transporte internacional en condiciones difíciles, no son las condiciones de cruce de frontera, son duras en todos lados, no solamente en el norte, también son duras en el sur donde enfrentan además nieve, y obviamente si nosotros nos sensibilizamos evidentemente esperaríamos que también se sensibilizaran con respecto a la situación que hemos nosotros relatado hoy día.

Nosotros hoy día no estamos denunciando, nosotros estamos contando lo que está pasando en Chile, no hemos dado cuenta ni de una sola víctima chilena, solo hemos dado cuenta de víctimas bolivianas, y afortunadamente los medios tecnológicos hoy día permiten tener una información instantáneamente. Yo estaba hablando en la mañana y me llegó un mensaje que me voy a permitir leerlo, que dice que a las 6:45 horas del día de hoy, un camión boliviano que viajaba a Arica con 30 toneladas de carga que contienen metales

pesados perdió el control en una pendiente, como resultado el chofer quedó con heridas graves y el derrame de minerales en el cauce del río produciendo un severo daño ambiental pues esas aguas son utilizadas para el riego del poblado en Socoroma, se decretó un alerta sanitaria. Eso pasó hoy a las 6:45.

Por lo tanto, yo pediría que con la misma sensibilidad con que podamos abordar la situación de los transportistas bolivianos pero también chilenos. Nosotros no hemos querido abundar en la situación que puedan tener los transportistas chilenos, probablemente también podamos presentar un video, sin embargo creo que lo que tenemos que hacer es hoy día enfrentar esto con altura de miras.

Hemos escuchado con mucho interés la intervención del anterior representante de los transportistas, quien argumentaba que él sí estaba dispuesto a que le controlaran permisos y seguros, es justamente eso lo que queremos, entonces de verdad creo que probablemente la discusión que debiéramos tener acá es una discusión de transporte. Nosotros en esta misma sala, en la Comisión del Artículo 16, discutimos permanentemente, una o dos veces al año, este tipo de exigencias, por lo tanto bienvenida la intervención, bienvenida la disposición de parte de ellos de tener permisos y seguros, y cuando se hace mención a que por primera vez están presentes en una reunión como esta, quiero contarles que nosotros en general, tanto en las reuniones de la Comisión del Artículo 16 que revisamos el ATIT como en nuestras respectivas reuniones bilaterales, motivamos la participación del sector privado, o sea, el sector privado es parte de nuestras reuniones, por lo que creo que con esa expresión de manifestación de querer seguir participando corrobora nuestra disposición a que mantengamos el diálogo dentro del ámbito del transporte.

Cuando escuchamos estas referencias a que se exigió un documento ahora que antes no se exigía, que me lo piden que presente antes, que lo piden después, créanme que son el día a día que tenemos con todos los países suscriptores del ATIT, es nuestro día a día. Por lo tanto, corrobora que esta discusión no es de este foro, esta discusión técnica es del foro de transportes. A nivel de MERCOSUR por ejemplo, en el que nosotros participamos activamente como miembros asociados, se está pensando en integración informática, ciertamente avanzaríamos mucho si pudiésemos contar también con la participación de Bolivia, ciertamente. Tramitar un permiso es muy rápido, se tramita vía correo electrónico, y tener un seguro se compra en cualquier compañía de seguros, es simple, es nada más que eso. Muchas gracias Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias a la Representación de Chile. Tiene la palabra la Representación de Bolivia, adelante.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias Presidente, distinguidos colegas. Simplemente para complementar lo último que mencionaba el compañero de Chile, nosotros estamos dispuestos a dialogar con Chile pero no bajo el marco del ATIT. El ATIT entre Chile y Bolivia, en virtud del Artículo 15, no es exigible entre Bolivia y Chile, tal cual reza y es de cumplimiento obligatorio, tal cual menciona el informe de la Secretaría.

Diálogo con Chile siempre hemos tenido, durante décadas, para regular una serie de aspectos, pero quisiera aclarar para los distinguidos Delegados cuando vayan a hacer sus recomendaciones, por supuesto diálogo con Chile, pero no bajo el marco del ATIT sino bajo los tratados existentes, previos, mucho más amplios que el ATIT, mucho más favorables para Bolivia que el ATIT, y que Chile se ha auto-obligado y autoimpuesto a lo largo de la historia.

También quisiera pedirles, por favor, cuando hagan las recomendaciones, estimado Presidente, que no olviden que los acuerdos que hay de transporte internacional con Chile no son recíprocos, son acuerdos compensatorios, una pobre compensación a la pérdida de nuestro litoral. Si nosotros tuviéramos un pedacito de litoral esto sería historia, nosotros podríamos regular todo lo que quisiéramos de transporte, pudiéramos llegar como quisiéramos, cuando quisiéramos, con nuestras normas, hemos sido forzados a que no sea así, y ahora estamos siendo forzados a incluso perder esas pobres compensaciones que teníamos antes.

Por último, vi una cosa que me había olvidado de mencionar pero es importante para la comunidad. La compañera de Chile mencionaba que ha crecido el comercio exterior, y mostraba unas tablas, ese crecimiento no es gracias a las facilidades que Chile da, ese crecimiento es gracias a nuestro Presidente. Nuestro Presidente, Evo Morales, que está nueve años en el Gobierno, ha transformado nuestro país, y pasar de ser un país deficitario, un país un quiebra, de ser un país mendigo, hemos pasado a ser el país con mayor crecimiento de Suramérica, el segundo más grande de Latinoamérica, durante varios años además. Nuestro comercio exterior se ha quintuplicado, se ha quintuplicado nuestra economía, nuestro producto interno bruto, hemos sacado de la pobreza a más de 2 millones de personas, de pobreza extrema; y a 2,5 millones de pobreza moderada.

Estamos transformando nuestro país y eso obviamente se refleja en el comercio exterior, por supuesto, nuestras industrias son más dinámicas, nuestras exportaciones, nuestras importaciones, es otro país el que vivimos ahora. Y eso es lo que refleja justamente el crecimiento que muestra la hermana, es el dinamismo, la nueva historia que está escribiendo nuestro pueblo, nuestro país, y no de las facilidades que da Chile, eso ya lo hemos dicho en otros foros. Si Bolivia estuviera quebrado, con una economía pobre, no habría un crecimiento del comercio exterior, todo lo contrario, Bolivia ahora es pujante, Bolivia está recuperando décadas de postergación, y eso justamente no nos acompaña medidas como las que están planteando. Mencionan nuestros hermanos cada día una nueva exigencia, cada día una nueva sorpresa. Gracias Presidente.

PRESIDENTE. Muchas gracias señor Viceministro. Creo que como Presidente solamente me corresponde agradecer las presentaciones y todos elementos puestos a consideración por ambas Representaciones sobre este tema.

Dejo abierto el uso de la palabra por si alguna de las Representaciones quisiera hacerlo. Brasil adelante.

Representación del BRASIL (Maria de Graça Nunes Carrion). Muchas gracias, señor Presidente. Quiero en primer lugar agradecer a la Secretaría General de la ALADI por la presentación en tiempo record de este documento que es bastante inspirador para mi Delegación porque propone cinco aspectos, sugerencias.

Este documento, en la página 3, menciona también los principios establecidos en la Convención de Viena sobre Derecho de los Tratados, principios por los que tenemos mucha consideración, respeto, y menciona también, en la página 3, que el ATIT instituye una norma jurídica referente a los aspectos administrativos del transporte terrestre común para la región, que refleja los principios generales esenciales para desarrollar un servicio de transporte internacional en una estructura conformada por 4 capítulos y 4 anexos.

Desde el punto de vista de mi país, es muy importante poder mantener la estructura jurídica institucional del transporte terrestre por carretera. Nosotros sabemos también, porque ya tuvimos oportunidad de tratar este asunto de transporte terrestre y tránsito por

terceros países, sabemos que no es una cuestión fácil de tratar. De ahí nuestra preocupación en mantener y conservar el ATIT como un instrumento reconocidamente legitimado para regular la materia de transporte entre nosotros, los países signatarios.

En este sentido, la preocupación de Brasil es valorizar y preservar la integridad y la seguridad jurídica de este instrumento, sobre todo en el caso de países con múltiples interfaces de transporte internacional terrestre y también con relación a Estados con posición geográfica central en el continente.

Por lo tanto, después de escuchar las intervenciones de la Delegación de Chile y de la Delegación de Bolivia, y en sintonía con instrucciones recibidas de mi Cancillería, yo entendí que el Embajador de Chile propuso, si no me equivoco, pido que me corrija, que el Comité de Representantes cuando lo estime, probablemente el 19 de diciembre, cuando se hayan agotado los días previstos en la Resolución 114, se pronuncie sobre la reanudación del diálogo bilateral en el ámbito del ATIT; fue esa la propuesta.

Escuché también a la Delegación de Bolivia, recientemente al Vicecanciller Alurralde, decir que no acepta discutir con Chile el ATIT aquí, pero yo lamento decir que aquí solo podemos discutir el ATIT y no otra cosa. Previamente, yo también oí de Vuestra Excelencia decir que, en paz y armonía, la Delegación de Bolivia estaría dispuesta a aceptar cualquiera de los principios y las sugerencias que la Secretaría General de la ALADI incorporó en su documento. A pesar de que tuvimos muy poco tiempo para analizar este documento, en la página 15, y repito, en sintonía con instrucciones recibidas, también en paz y armonía, sugiero que analicemos la posibilidad de, también el día 19, considerar la propuesta número 1 de la Secretaría General de la ALADI, pero dentro de las consideraciones también hechas por Chile con relación al cronograma.

La propuesta contenida en este documento de la ALADI, "Que las Partes retomen las consultas previamente iniciadas con la participación de funcionarios de sus respectivas Cancillerías y de sus organismos nacionales competentes", o sea, los organismos técnicos, y dice "presenten un cronograma de trabajo", en lugar de esto podríamos eliminar esto y decir "a la mayor brevedad posible, una solución para esta diferencia, informando al Comité de sus avances", informar al Comité sería una decisión de ustedes, si quieren informar, obviamente que el Comité deseará que ustedes lleguen a una solución. Esa sería una sugerencia, que a ejemplo de las sugerencias que hacen ambas Delegaciones, yo propongo para que sea pensada para el día 19 y así ganamos también tiempo para que todos puedan consultar a sus capitales. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias Embajadora. Tiene la palabra la Representación de Bolivia, adelante.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias a nuestra hermana Embajadora. Tal vez me expresé un poquito mal en la primera parte considerativa, a lo que nosotros nos referíamos que el diálogo con Chile siempre bajo el marco de la consideración, la evidencia, de la vigencia y de la obligación del Artículo 15, que obviamente establece precautela la vigencia de artículos bilaterales previos. En ese sentido, con todo gusto nosotros podemos sentarnos a discutir con Chile.

En la segunda parte, sobre el punto uno de las propuestas de fórmulas de solución para resolver la cuestión planteada, nosotros consideramos que es importante un plazo, es muy importante un plazo porque, como les mencionaba y reitero la invitación para visitar la frontera a todos los colegas, esto se tiene que resolver con plazos, esto no puede continuar indefinidamente, entonces nosotros propondríamos, en vez de seis meses, tal vez de tres

meses, que en tres meses, haciendo un esfuerzo, teniendo toda la voluntad política, además como decíamos de diálogo, somos de la cultura del diálogo nosotros, que en tres meses podamos evacuar a este Comité un resultado para ver y garantizar, como decía nuestra hermana Embajadora también, la integridad del Acuerdo.

Si no podemos llegar a una solución, si no hay esta voluntad, lamentablemente yo tengo el mandato de mencionar aquí, que si no se resuelve por la vía del diálogo pacífico y bajo los preceptos de soberanía y de respeto al derecho internacional, Bolivia va a denunciar el ATIT con Chile. Entonces, esperemos que no suceda esto, esperemos que se pueda resolver bajo el diálogo, bajo el marco de la ALADI, no solos, bajo el marco de la ALADI. La propuesta uno menciona que se realice un cronograma y se informe al Comité los avances y eventual finalización. A nosotros nos parece correcto, si es que no se informa al Comité, si no hay avances, si no hay un reporte permanente de los avances de esto, lamentablemente, seguramente no existirá esa fuerza que impulsa bajo este marco de integración una solución bajo las propias recomendaciones que emita este Comité. Gracias Presidente.

PRESIDENTE. Gracias señor Viceministro. Tiene la palabra la Delegación de Chile, adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muchas gracias señor Presidente. Mi Delegación desea saludar especialmente la intervención que acaba de realizar Brasil en este Foro y quisiera señalar que contiene muchos elementos muy valiosos para efectivamente llegar a una recomendación o a una fórmula, que es la tarea precisamente que le compete a este foro de consulta, de manera tal que creemos nosotros que ya están entregados todos los elementos para poder concluir este proceso de consulta y, evidentemente, tendrá que ser valorado por el resto de las Delegaciones y, en base a eso, tomar ya la decisión, si es posible en esta sesión o a más tardar el próximo viernes 19.

PRESIDENTE. Muy bien, muchas gracias a la Representación de Chile. Me parece que ha sido una sesión larga, hemos prestado debida atención, como correspondía, a los argumentos y presentaciones realizadas por ambas Representaciones, tenemos nuevos elementos que han sido proporcionados, yo lo que propongo es levantar nuevamente un cuarto intermedio, en el Acta anterior, en la transcripción del Acta anterior se refleja el propósito y compromiso, por lo menos por mi parte, de estar presente el 19, levantar ese cuarto intermedio el próximo 19 de diciembre a efectos de continuar con la consideración de este tema.

Tenemos el documento de trabajo que ha hecho circular la Secretaría General, a lo cual se añade la propuesta que realiza la Representación del Brasil, también ha sido formalmente presentada y así consta en Acta la propuesta de la Delegación de Chile, también tenemos los elementos presentados por el señor Viceministro de Bolivia, así que si les parece lo que yo haría sería proponer que se levante nuevamente el cuarto intermedio y reanudar esta sesión el 19 de diciembre.

Chile adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Nosotros estaríamos de acuerdo en aquello en tanto el 19 nos dediquemos y aprovechemos todo este plazo, de aquí al 19, quienes deben hacer consultas respecto a esta materia y las conversaciones que sea necesario llevar a cabo, de manera que el 19 realmente lo dediquemos a adoptar la resolución por parte de este Comité de Representantes, eso yo creo que sería bastante claro, ya el señor Viceministro de Bolivia ha entregado la posición de su país, ha establecido que está dispuesto a ver una serie de alternativas y ha señalado su posición, no lo voy a

repetir porque consta en Acta. La Delegada del Brasil, de acuerdo a las instrucciones recibidas por su Gobierno, ha señalado una propuesta muy valiosa a nuestro juicio, nosotros hemos hecho una propuesta específica, entonces la idea es que el 19 nos concentremos ya en la adaptación de la recomendación.

Representación de CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Sobre lo mismo que ha dicho nuestro Director, para que quede claro lo reitero señor Presidente, en el entendido que no se suspende el plazo, es decir, nosotros acordamos la reunión del Comité pasado que hoy continuábamos la discusión y el día 19 se resuelve, pero si abrimos un cuarto intermedio va a volver a suspenderse el plazo de los 15 días, la idea es que no se suspenda al plazo de los 15 días y que de una vez resolvamos este tema. Si ese es el sentido estamos de acuerdo.

PRESIDENTE. Paraguay, adelante señor Embajador.

Representación de PARAGUAY (Bernardino Hugo Saguier Caballero). Gracias Presidente. El Paraguay desea reiterar lo que ya ha dicho en otras oportunidades, en primer lugar que consideramos que todos los países tenemos el derecho soberano de traer los temas que consideremos sean pertinentes para ser tratados en el ámbito de la ALADI, y si el Comité así lo juzga conveniente por supuesto analizarlos.

En segundo punto, queremos destacar que el Paraguay, como país mediterráneo que tiene fronteras al norte, noroeste, con Bolivia, frontera seca; al nor y noreste con el Brasil, frontera seca y fluvial; al sur, sureste con la Argentina, fluvial; tiene numerosos pasos fronterizos, tanto para su comercio regional, con los países limítrofes, como para el tránsito de sus mercaderías en ese comercio, mercaderías que entran y que salen del país, así que eso es un tema muy sensible para Paraguay.

Por otro lado, nosotros hemos recibido, como todos, este informe recientemente, recién ayer, y no hemos tenido tiempo de analizarlo, esa es la realidad, lo hemos enviado a la Cancillería y ojalá el día 19 estemos en condiciones de recibir instrucciones precisas sobre este tema ya que quiero recordarles lo que todos conocen, que mañana todos estamos trasladándonos a la Cumbre del MERCOSUR, que no es una Cumbre fácil además, que nos va a llevar toda la semana, entonces, ojalá mi Cancillería me dé instrucciones precisas.

Lo que sí me han instruido, en forma muy firme, es que instemos a las dos Partes, a Chile y a Bolivia, a Bolivia y a Chile, continuar con el diálogo, tratar de encontrar un diálogo, ya que lo han traído el tema acá a la mesa de la ALADI y a un común acuerdo nuestro, en el ámbito de ese Acuerdo, y sin haber hecho el análisis, ya lo dije anteriormente, escuchamos muy atentamente la propuesta hecha por Brasil y me parece que la misma debería merecer en este período, no sé si vamos a tener cuarto intermedio o si concluye la reunión, la Presidencia decidirá, ojalá Bolivia y Chile, Chile y Bolivia, puedan estudiar una fórmula de esta naturaleza, sería para nosotros realmente importante que dos países hermanos, dos países amigos, dos países de los cuales estamos vinculados y trabajando juntos por la integración, puedan encontrar un camino de entendimiento, nada más. Muchas gracias.

PRESIDENTE. Muchas gracias, señor Embajador. Me queda entonces atender lo expuesto por la Representación de Chile, en el sentido de no levantar un nuevo cuarto intermedio de esta sesión sino cerrarla, de manera que el plazo de los 15 días, si entiendo correctamente los argumentos jurídicos, empiezan a correr a partir del día de mañana. Esa sería la propuesta de Chile. Si no hay manifestaciones en contrario, procederíamos entonces en ese sentido, independientemente del vencimiento de los plazos, el compromiso entonces de convocar una nueva sesión extraordinaria para el viernes 19 de diciembre.

Cerraríamos esta sesión extraordinaria, que tuvo dos partes, el pasado 2 y el día de hoy, convocaríamos una nueva sesión extraordinaria para el viernes 19 de diciembre, para atender este tema, y de acuerdo a lo señalado por la Resolución 114, lo que entendemos es que el plazo de 15 días empezaría a correr a partir del día de mañana. Si no hubiera ninguna manifestación en contrario procederíamos en ese sentido. Bolivia, adelante señor Viceministro.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias Presidente. Por nosotros no hay ningún problema, los 15 días terminan el 27 de diciembre, eso es lo que yo quiero entender, lo que dice la Resolución es que hay 15 días para que el Comité se pronuncie.

PRESIDENTE. De cualquier manera, no sé si el punto está contemplado en el informe que había sido preparado sobre la Resolución 114 pero la letra de la Resolución 114 es clara en ese sentido así que el plazo comienza a correr a partir del día de mañana. Si estamos todos de acuerdo muchísimas gracias, gracias a las Representaciones venidas de las respectivas capitales y el próximo viernes 19 convocaremos una nueva sesión extraordinaria. El plazo de los 15 días empezará a correr a partir del día de mañana.

---

- CUARTO INTERMEDIO -

---

PRESIDENTE. Buenas tardes a todas las Representaciones. Quiero dejar constancia que si bien habíamos cerrado formalmente la Sesión Extraordinaria 1192 al mediodía, los eventos posteriores y el diálogo informal que se ha dado en un clima de mucha cordialidad y me parece de mucha buena voluntad ha permitido llegar a una fórmula que es la que tenemos en pantalla y que se distribuido a las Delegaciones.

Esta fórmula que voy a pasar a leer es la que cuenta con el acuerdo de las Representaciones de los dos países interesados, Bolivia y Chile, a los cuales por supuesto agradecemos la buena voluntad, así como nuevamente a todas las Representaciones que han colaborado para llegar a este texto.

Lo leo: De conformidad con el párrafo quinto del Artículo único de la CR/Resolución 114, el Comité de Representantes propone que las Partes retomen el diálogo bilateral, con la participación de funcionarios de sus respectivas Cancillerías y de sus Organismos Nacionales Competentes de Transporte y otros relacionados, presentándose al Comité el resultado alcanzado, en un plazo de cuatro meses, iniciándose la primera reunión en la segunda quincena de enero de 2015.

Este entonces sería el texto al que se ha llegado por acuerdo de las Partes y con la colaboración de todas las Representaciones. Me recuerda el Secretario General que por supuesto corresponde que la Asociación ofrezca como sede para esas reuniones la propia sede de la ALADI, me parece que corresponde.

Así que si les parece, este es el texto alcanzado y este sería el texto de la fórmula que propondría el Comité de Representantes a las Partes. Bien, este acuerdo y esta fórmula propuesta entonces va a quedar asentada en el Acta de esta sesión.

Bolivia adelante.

Delegación de BOLIVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muchas gracias, Presidente. Agradecer toda la paciencia, atención de todas las hermanas y hermanos que nos han acompañado en esta jornada, a nosotros también nos parece importante y saludamos el espíritu de diálogo de Chile, de apertura, porque lo que queremos es diálogo y queremos solucionar los problemas.

Una sola cosita tal vez, sin ánimo de perjudicar, no sé si habría problema en poner “en un plazo no mayor a cuatro meses”, tal vez podemos resolver antes de los cuatro meses, y no sé si convendría entonces poner donde está “iniciándose la primera reunión en la segunda quincena de enero de 2015, en la sede de la ALADI”.

Gracias Presidente.

PRESIDENTE. Gracias Viceministro, me parece perfecto. Paraguay adelante.

Representación de PARAGUAY (Bernardino Hugo Saguier Caballero). Gracias Presidente. Yo no pondría “no mayor” sino una palabra similar “de hasta”, no queda como una imposición.

PRESIDENTE. Sería “en un plazo de hasta cuatro meses” entonces.

La voy a leer nuevamente, así queda constancia en el Acta: De conformidad con el párrafo quinto del Artículo único de la CR/Resolución 114, el Comité de Representantes propone que las Partes retomen el diálogo bilateral, con la participación de funcionarios de sus respectivas Cancillerías y de sus Organismos Nacionales Competentes de Transporte y otros relacionados, presentándose al Comité el resultado alcanzado, en un plazo de hasta cuatro meses, iniciándose la primera reunión en la segunda quincena de enero de 2015, en la sede de la ALADI.

Muchísimas gracias nuevamente (*aplausos*). Creo que el aplauso es la medida más clara de satisfacción por el resultado alcanzado. Chile adelante.

Delegación de CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Presidente, solo para agradecer la buena voluntad, la disposición, el trabajo, el esfuerzo de cada uno de ustedes, precisamente en este mecanismo de consulta, y creo que ha cumplido plenamente el objetivo para el cual fue creado y ha desarrollado efectivamente sus funciones y también creemos que podemos avanzar con Bolivia en este tema, tenemos plena disposición a aquello, y también expresamos nuestro reconocimiento a la apertura de la Delegación boliviana para llegar a esta fórmula de acuerdo que se expresa esta tarde en esta resolución que se acaba de alcanzar.

PRESIDENTE. Muchas gracias Chile, si no hay ninguna otra cosa, damos por cerrada esta Sesión Extraordinaria, con esta fórmula alcanzada. Muchas gracias.