



Comitê de Representantes

Aprovada na 1205ª sessão

ALADI/CR/Ata 1192
2 de dezembro de 2014
Horário: 10h25m às 13h50m
12 de dezembro de 2014
Horário: 10h15m às 12h40m
e 15h25m às 15h35m

ATA DA 1192 SESSÃO EXTRAORDINÁRIA DO COMITÊ DE REPRESENTANTES

Ordem do dia

- Aplicação do procedimento previsto na Resolução 114 do Comitê de Representantes atendendo a proposta efetuada pela Representação Permanente do Estado Plurinacional da Bolívia com relação à aplicação do ATIT pela República do Chile.
-

Preside:

JUAN ALEJANDRO MERNIES FALCONE

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

Delegação da Bolívia: Juan Carlos Alurralde Tejada, Vice-Ministro das Relações Exteriores-Ministério das Relações Exteriores; Esteban Elmer Catarina, Diretor Geral das Relações Bilaterais do Vice-Ministério das Relações Exteriores; Erlan Melgar Salvatierra, Vice-Presidente da Câmara Boliviana de Transportes e Presidente da Câmara de Transportes do Oriente; Edwin Velásquez Mejía, Representante da Câmara Departamental de Transportes de Cochabamba

Delegação do Chile: Claudio Troncoso Repetto, Diretor de Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores; Pablo Ortiz Méndez, Chefe de Assuntos Internacionais do Ministério de Transportes; Marcela Espinoza Nissim, Diretora de Fronteiras, Direção de Fronteiras e Limites do Ministério das Relações Exteriores; Karina Canepa Espada, Chefa América Latina da Direção de Assuntos Econômicos Bilaterais do Ministério das Relações Exteriores; Enrique Carrasco San Martín, Assessor Legal do Departamento Jurídico – Direcon, Ministério das Relações Exteriores.

Secretário-Geral a.i.: César Llona.

Subsecretário: Pablo Rabczuk

PRESIDENTE. Bom-dia, vamos deixar que a imprensa pegue algumas tomas e depois os convidamos a retirar-se.

Muito bem, bom-dia a todas e a todos, prezados senhores Representantes, Representantes Alternos, colegas, cumprimento especialmente as Delegações vindas no caso da Bolívia e do Chile de suas respectivas capitais. Sem mais, submeto à consideração dos senhores a ordem do dia, tal qual foi circulado pela Secretaria-Geral, nesta sessão extraordinária referente à aplicação do procedimento previsto na Resolução 114 do Comitê de Representantes, atendendo a proposta efetuada pela Representação Permanente do Estado Plurinacional da Bolívia com relação à aplicação do ATIT pela República do Chile.

Argentina, adiante.

Representação da ARGENTINA (Juan Manuel Abal Medina). Não queria deixar passar a oportunidade, antes de começar o tema de hoje, para cumprimentar um estado-membro mas especialmente o estado anfitrião de todas e todos nós, dar os mais fortes e firmes parabéns ao Governo da querida República Oriental do Uruguai, pelo resultado eleitoral acontecido no passado domingo, pelo enorme clima de respeito, convivência, felicidade que se viveu nas ruas, e pela grande mostra de civilidade que se mostrou em um dia também particularmente complexo por questões climáticas, demonstrando um forte compromisso com a democracia, como Uruguai vem afortunadamente ensinando há muitas décadas. Portanto, meus mais claros parabéns ao Governo e a todo o povo do Uruguai por este claro avanço e este passo firme na democracia. Muito obrigado.

PRESIDENTE. Muito obrigado, no que corresponder claro, obrigado em nome do Governo e do povo uruguaio que é quem realiza o ato eleitoral e é o qual com seu compromisso assinala a continuidade do processo democrático republicano que afortunadamente estamos vivendo.

Não havendo observações, aprova-se a ordem do dia.

A seguir, proponho como dinâmica inicial, dar a palavra em primeiro lugar à Representação da Bolívia e a seguir, claro, à Representação do Chile. Se estiverem de acordo, tem a palavra então a Representação da Bolívia. Adiante, Embaixador.

Representação da BOLÍVIA (Benjamín Blanco Ferri). Muito obrigado, Presidente. Aderimos também aos parabéns da irmã República Argentina por esta festa democrática do domingo, realmente um motivo de celebração para o povo uruguaio.

Inicialmente agradecer por ter abordado este tema em sessão extraordinária, tal como tinha sido solicitado pelo nosso país. Quero, primeiro, apresentar a Representação que foi credenciada em devido tempo e forma, que participará pelo nosso país em representação da Bolívia.

Estamos com o Embaixador Juan Carlos Alurralde Tejada, que é o Vice-Ministro das Relações Exteriores, o Vice-Chanceler da Bolívia; Esteban Elmer Catarina, que é o Diretor-Geral das Relações Bilaterais do Ministério das Relações Exteriores; acompanham-nos também Erlan Melgar Salvatierra, que é o Vice-Presidente da Câmara Boliviana de Transportes e Presidente da Câmara de Transportes do Oriente; e Edwin Velásquez Mejía, Representante da Câmara Departamental de Transportes de Cochabamba.

Novamente agradecer a oportunidade de poder fazer esta apresentação, agradecer também à Presidência. Iniciaríamos com uma apresentação PowerPoint, que já está pronta.

Como sabem, os Embaixadores do Comitê de Representantes, a Resolução 114 é o marco que estamos utilizando para apresentar esta reclamação pela Bolívia, por descumprimento do Artigo 15 do ATIT pelo Chile. Esta Resolução 114 objetiva preservar o cumprimento das normas do Tratado de Montevideu e dos compromissos contraídos através dos acordos concretizados pelos países-membros e as Resoluções ditadas por órgãos da Associação.

O Comitê de Representantes, no Artigo único desta Resolução, no ponto número 5 do artigo único, estabelece que o Comitê de Representantes proporá aos países diretamente envolvidos, dentro dos 15 dias seguintes àquele em que tenha se colocado em sua

consideração, as fórmulas que estimar mais convenientes para resolver a questão apresentada. Neste sentido, a Bolívia espera que o Comitê possa emitir as recomendações para poder solucionar este tema, esta reclamação apresentada pela Bolívia.

Iniciamos este processo, o processo emanado da Resolução 114, através de uma nota de 5 de setembro de 2014, onde a Bolívia solicita ao Chile a realização de consultas. Como sabem, a Resolução 114 estabelece uma fase prévia que é a de consultas entre os países envolvidos. Em 11 de setembro o Chile responde à Bolívia, com a nota 87/14, aqui vale a pena recalcar que a Resolução 114 dá 5 dias de prazo para que se iniciem as consultas, a resposta chegou de forma extemporânea mas igualmente a Bolívia considera que o processo foi iniciado. Em 26 de setembro, a Bolívia contesta a nota do Chile e informa ao Comitê de Representantes que não alcançamos uma solução satisfatória neste procedimento, encerrando assim esta etapa que foi de consultas.

Em 5 de novembro, e a pedido do Chile e outras Representações, como sabem, a Secretaria-Geral da ALADI emite um relatório jurídico onde se estabelece que a Resolução 114 é o fórum competente para tratar estes conflitos derivados do descumprimento das normas do ATIT. Em 12 de novembro, na sessão ordinária 1189, acordamos no Comitê de Representantes que vamos poder apresentar este tema hoje, 2 de dezembro, neste fórum.

Nesse sentido, a Bolívia vem com toda a Delegação pronta para fazer a apresentação de todos os elementos que apresentamos nas nossas notas e as respostas também que temos recebido.

Estamos fazendo esta reclamação por descumprimento de um acordo que se enquadra no Tratado de Montevideu 1980 a ser um acordo de alcance parcial, o Acordo de Alcance Parcial Nº 3, que entra dentro do guarda-chuva do Artigo 14 do Tratado de Montevideu 1980. Como sabem, o ATIT foi assinado em 1º de janeiro de 1990, não participamos todos os países da ALADI deste Acordo mas participam a Argentina, a Bolívia, o Brasil, o Chile, o Paraguai, o Peru e o Uruguai, sendo um acordo plurilateral. Este Acordo regulamenta a prestação dos serviços de transporte terrestre por rodovia entre os países-membros.

Agora dou a palavra ao nosso Vice-Chanceler para que possa continuar com a apresentação.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado. Um grande cumprimento ao Presidente, também reiterar claro os parabéns pela jornada democrática, por essa vontade, essa vocação do povo uruguaio de fortalecer a democracia no nosso continente e, claro, parabenizar o candidato por seu intermédio Presidente, neste caso já Presidente eleito.

Cumprimentar também todos os Representantes, Embaixadores, Embaixadoras, todos os que estão aqui presentes, muito obrigado por acudir a esta reunião e sobretudo por atender esta solicitação que fez a Bolívia de tratar este tema que é de muita importância para nosso país.

No gráfico que têm os senhores ali podem ver, desde o ano 2009 ao ano 2013, como o comércio exterior boliviano teve um incremento sem precedentes na história boliviana, em apenas cinco anos quase mais do que se duplicou o volume de importações e de exportações do nosso país.

No ATIT o que estamos reclamando, o que estamos pedindo o atendimento deste honorável Comitê, é justamente o cumprimento do Artigo 15. O Artigo 15 que os senhores

conhecem muito bem, menciona que este Acordo não significa em nenhum caso restrição os parabéns que sobre o transporte e livre trânsito tivesse sido concedido os países signatários, obviamente refere-se a antes da assinatura do ATIT.

Este Artigo 15 expressa em seu conteúdo que não há contradições com as facilidades dos países-membros acordadas em instrumentos anteriores. Com efeito, trata-se de uma norma declarativa, essa é a resposta do Chile nas consultas que iniciamos na primeira fase que mencionou o nosso Embaixador, e Chile responde que é uma norma declarativa, esse é um ponto que gostaríamos de desenvolver e, claro, explicar nossa interpretação.

Creemos que o Artigo 15 de nenhuma forma se constitui em uma disposição declarativa, se este fosse o caso estaria situado no preâmbulo de considerações do ATIT e não na seção resolutiva. Portanto, trata-se de uma disposição operacional visto que define com precisão a prevalência de facilidades que sobre o livre trânsito foram acordadas entre a Bolívia e Chile para o Tratado de 1904.

Se virmos o acordo do ATIT, poderão ver que na seção na que se encontra o Artigo 15 encontram-se todas as medidas de caráter operacional, como definições concretas, operacionais de cumprimento do Tratado, e não está assim em uma seção declaratória ou considerativa, é uma norma operativa.

É muito importante lembrar também, à luz da história, que este Artigo 15 foi proposto e foi introduzido pela Bolívia, pelo caráter que define especialmente o término livre trânsito, que menciona o Artigo 15, e se esse Artigo 15 não tivesse sido parte do Acordo do ATIT Bolívia não tivesse assinado porque claro a Bolívia não poderia renunciar a uma série de facilidades e de normas, de tratados anteriores, que pudessem medrar justamente estes no presente Acordo.

Então, muito importante lembrar que o Artigo 15 aprova-se pela nossa comunidade, aprova-se pelos países que assinam como um claro e tácito reconhecimento de que esta norma não poderia impor-se a outros acordos bilaterais existentes.

O Artigo 30.2 da Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, indica que quando um tratado especifique que não é incompatível com um tratado anterior prevalecerão as disposições do tratado anterior, e é em virtude deste artigo que cremos, é muito importante, que o Chile não aplica o ATIT à Bolívia só no ano 2010. Como sabem, o ATIT entra em vigor no ano 1991, e o Chile não aplica nenhuma norma, nenhuma previsão do ATIT até o ano 2010, isto é, passam 19 anos desde que está em vigor o ATIT que o Chile não aplica nenhuma norma desse acordo na carga de ultramar boliviana, o qual é correto, é absolutamente correto porque em virtude do Artigo 15 Chile não deveria aplicar nenhuma normativa do ATIT com a Bolívia na carga de ultramar, devido aos anteriores acordos que temos. O que é estranho para mim é que só a partir do ano 2010, de forma surpreendente, de forma também não anunciada, em uma forma unilateral, o Chile começa a aplicar uma norma que não tinha sido aplicada por mais de 19 anos, ao nosso ver justamente quanto ao Artigo 15.

Este Artigo 15 estabelece uma primazia às facilidades sobre o livre trânsito que se tivessem concedido anteriormente aos signatários do Acordo, como os mencionava, e entre estas facilidades nós temos que mencionar algumas normas. Está o famoso Tratado de 1904, que estabelece um regime aplicável às cargas de ultramar garantindo o mais amplo e irrestrito livre trânsito e que é um compromisso que foi ratificado pelo Chile, não somente em 1904 mas no Convênio sobre Trânsito de 1937 e que menciona também o mais amplo e irrestrito livre trânsito comercial por seu território e portos do Pacífico.

Um tema que é muito importante, que gostaria de remarcar, irmãos e irmãs nesta reunião, é que neste Tratado também se estabelece a obrigação do Chile de acordar com a Bolívia e em atos especiais qualquer regulamentação relacionada ao direito de livre trânsito. Isto significa, de maneira bilateral, isto é, o Chile e a Bolívia conjuntamente, sentados em uma mesa de diálogo, deveriam definir qualquer regulamentação relacionada ao livre trânsito. Portanto, depois de 1904, por exemplo em 1937 reuniram-se, em 1953 foi criado outro tipo de normas de caráter bilateral, obviamente para regular esse livre trânsito que era um acordo, para nós com toda franqueza às irmãs e irmãos, era uma pobre compensação – ao nosso ver- pela perda do litoral boliviano.

Aí está o famoso Artigo VI do Tratado de Paz e Amizade de 1904, que diz, este é o texto oficial: *“Ambos os Governos acordarão, em atos especiais, a regulamentação conveniente, para assegurar, sem prejuízos para seus respectivos interesses fiscais, o propósito acima expresso”*, isto é, o mais amplo e livre direito de trânsito.

Depois nos reunimos novamente a Bolívia e o Chile em 1937, e em conformidade justamente com este Artigo VI do Tratado de Paz e Amizade de 1904, que garante o mais amplo e livre trânsito, amplia-se e menciona que *“o amplo e livre trânsito através de seu território e portos maiores para as pessoas e cargas que cruzem por seu território de ou para a Bolívia”*. Dentro das estipulações bolivianas – chilenas vigentes, o livre trânsito, observem isto como o define, compreende toda classe de carga e em todo tempo sem exceção alguma. Isso é o que acordam ambos os países em 1937.

Essas são algumas definições do Artigo X do Tratado de 1904, no qual menciona, na parte mais importante, que não deveria existir outra formalidade que ser entregue aos agentes aduaneiros bolivianos nos respectivos portos. Especifica-se um procedimento específico, claro, simples.

No ponto 2 da Declaração de Arica de 1953, depois de 53’ também se estabelecem algumas estipulações sobre o amplo e livre trânsito, o mais amplo e livre trânsito comercial, e menciona que *“..as questões de qualquer natureza suscitadas com relação à carga boliviana, só podem ser conhecidas e resolvidas pelas autoridades bolivianas, sem que as autoridades administrativas, aduaneiras ou judiciais da República do Chile tenham ou exerçam jurisdição ou competência alguma sobre ela.”* Observem, este claro é uma Declaração muito importante para a Bolívia, repito, *“sem que as autoridades administrativas, aduaneiras ou judiciais da República do Chile tenham ou exerçam jurisdição ou competência alguma sobre ela.”*

Claro que este é um tratamento preferencial para a Bolívia, é óbvio, escutamos muitas declarações, especialmente do Chanceler Heraldo Muñoz, que menciona que a Bolívia tem um regime privilegiado, mas claro, é um regime privilegiado mas a custo não de nada, a custo de uma aproximação territorial sem precedente na história do mundo e uma série de temas que não são propósito desta reunião, não vamos discutir o tema da conquista do Chile ao território boliviano, mas o que queremos discutir é o cumprimento do Artigo 15, nada mais, o cumprimento deste Artigo, que não pode ir por cima de todas estas facilidades que, claro, em comparação com outros países, são de natureza privilegiada, e que como bolivianos temos o direito e o dever de que se respeitem estas facilidades que foram obtidas justamente a causa de um conflito bélico muito doloroso na história do nosso continente.

O que é o que começa a aplicar o Chile, por descumprimento do Artigo 15, a partir do ano 2010? É muito importante ressaltar que só agora começa a fazer a partir do ano 2010,

se o Chile tivesse considerado que o ATIT estava vigente entre a Bolívia e o Chile para a carga de ultramar desde o ano 91' já poderia ter ido aplicando desde o ano 91', e então esta discussão tivesse se trasladado à época do 90', certamente a Bolívia imediatamente tivesse reagido nesse sentido, mas o Chile não aplica nenhuma medida até o ano 2010. Curiosamente, coincide justamente com uma mudança de Governo no Chile e coincide com uma série de desencontros que tivemos lamentavelmente entre os nossos países.

Então, o que é o que começa a aplicar o Chile baseados no ATIT? Que não corresponde, como mencionamos. Começamos a exigir autorizações ocasionais e complementares para a carga boliviana. Isto ocasiona alguns problemas imensos, por isso trouxemos também nossos irmãos transportadores, que são eles os que vivem todos os dias com estes problemas, eles vão explicar na prática que significa estas autorizações ocasionais e complementares.

Uma aplicação do Formulário de Controle de Produtos Silvoagropecuários em Trânsito, são formulários que vão se aplicando de maneira unilateral, sem avisar por exemplo às autoridades bolivianas ou sem colocar-se de acordo com as autoridades bolivianas para a aplicação de novos formulários, simplesmente aparecem de um momento para o outro na fronteira e todo o mundo tem que obedecer.

Também começam a contratar representantes legais nas diferentes regiões do Chile para que possam operar a carga boliviana, ou seja, a Bolívia agora tem que contratar representantes chilenos, no Chile, para que operem a carga boliviana, algo que nunca esteve estabelecido, estatuído nos acordos anteriores a isto.

Em alguns casos tentaram, por exemplo, obrigar-nos a portar a "Libreta del Tripulante" (Carteira de Tripulante). Houve uma denúncia de que se tentou também restringir o ingresso de veículos com anos de fabricação anteriores ao ano 2000; e um dos temas mais complicados são as fiscalizações técnicas veiculares, que isto lendo-o na tela parecesse que não é tão daninho, não é verdade? Mas as consequências dessas medidas aplicadas sem aviso, de forma unilateral e em momentos e em condições totalmente inadequados, ocasionaram um sério impacto no nosso comércio exterior, um sério impacto nos direitos humanos, nos direitos que têm as pessoas, os transportadores, de circular, de levar carga, de trabalhar, como vão expressar nossos irmãos das Câmaras de Transporte, e vai se poder refletir claramente que isto é uma medida que não pode sustentar-se no tempo.

Realmente cremos que o Chile não deve aplicar à Bolívia o mesmo regime que aplica a terceiros países, sem desmerecer nenhum país, ou a Argentina, ou o Peru, ou qualquer um, por que? Porque com a Bolívia tem acordos e compromissos que datam e prevalecem obviamente sobre o ATIT e que são de maior categoria e de maior alcance que o próprio ATIT. Para a Bolívia, no caso da carga de ultramar, é impossível, irmãos e irmãs, que a Bolívia resigne estas pobres compensações que recebeu por uma perda de uma vasta, extensa e riquíssima zona, por um acordo de transporte terrestre.

Este regime preferencial do qual goza a Bolívia, contrariamente a terceiros países, estabelece claramente que qualquer medida que o Chile aplicar que afete o livre trânsito deve ser acordada em atos especiais de maneira bilateral, não multilateral, bilateral. Então, prezadas irmãs e irmãos, temos escutado do Chanceler Heraldito Muñoz, justamente em declarações de ontem, que diz: nós estamos aplicando a Bolívia o que aplicamos aos chilenos, o que aplicamos aos argentinos e o que aplicamos a qualquer país, e o que a Bolívia nos aplica, e vamos defender isto, diz o Chanceler Muñoz; mas isso não é justo, isso não é correto, porque o Chile se obriga a si mesmo, justamente pelo Tratado de 1904, de 37', de 53', a dar um regime preferencial à Bolívia. E isso é o que justamente, sob o marco

do ATIT e em desconhecimento do Artigo 15 do ATIT, o Chile está tentando impor agora a Bolívia.

Então, gostaríamos de dar agora passo aos companheiros transportadoras, para que eles lhe possam expor de sua própria vivência, quais com as consequências, que é o que está acontecendo, qual é a realidade do que está acontecendo com o trânsito boliviano de ultramar, e que é o que está acontecendo com o nosso comércio exterior. Então, com sua autorização, Presidente, convidaríamos os companheiros das Câmaras de Transporte.

PRESIDENTE. Adiante, Chile.

Representação do CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella) Gostaríamos de propor à mesa dilucidar previamente uma questão de procedimento, consideramos que não se corresponde com o que propôs a circular, o que deveríamos escutar nesta manhã é uma exposição da consulta que tenta a Bolívia e a resposta do Chile, do contrário parece que não tem a ver no absoluto com o procedimento proposto e rogaríamos que a mesa estude uma situação que poderia estender desnecessariamente a reunião.

PRESIDENTE. Desculpe, Embaixador, solicitaria que me repetisse então qual seria a proposta do Chile, para tê-lo absolutamente claro.

Representação do CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). O que foi acordado por este Comitê de Representantes Permanentes é escutar hoje a exposição que fará um Representante da Bolívia e um Representante do Chile, se começam a intervir todos os membros da Delegação compreenderá que se desvirtua o sentido da reunião, por isso nos parece que deveria decidir sobre este ponto processual previamente.

PRESIDENTE. Bolívia, adiante.

Delegação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado, Presidente. Nosso Embaixador, no início da sessão, lembrava a quem tínhamos credenciado nós como representantes da Bolívia, justamente e no sentido que diz o Embaixador do Chile, estes são nossos representantes da Delegação boliviana e têm todo o direito ao uso da palavra e continuamos com o uso da palavra no primeiro ponto, que é a parte de explicação dos argumentos pela da Bolívia, portanto, sugiro-lhe que nos permita continuar com a palavra, eles estão credenciados, foram credenciados junto à ALADI e têm todo o direito ao uso da palavra como qualquer membro da nossa Delegação.

PRESIDENTE. Pedimos alguns minutos para conversar do tema com a Secretaria-Geral, um momento por favor.

... Muito bem, cedo a palavra ao senhor Secretário-Geral a.i. César Llona.

SECRETÁRIO-GERAL a.i. (César Llona). Obrigado, Presidente. Em princípio, o que entende a Secretaria é que, em primeiro lugar, a Bolívia credenciou sua Delegação para esta sessão, entendemos também que não estamos diante de uma nova apresentação mas diante de uma apresentação continuada, da mesma forma que o senhor Vice-Ministro falou, primeiro falou o Embaixador, mas cremos que estamos diante da mesma apresentação, pela Delegação credenciada pela Bolívia para esta sessão. A Secretaria proporia que se escute e depois oferece-se a palavra ao Chile, de conformidade como estava apresentado.

PRESIDENTE. Em consequência, atendendo o exposto pelo Secretário-Geral a.i., pode continuar a Representação da Bolívia com o uso da palavra. Chile.

Delegação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Só fazer presente que nunca tivemos notícias da composição da Representação da Bolívia até esse instante, de forma tal que não podíamos saber se a pessoa à que ia se dar o uso da palavra fazia parte ou não da Delegação que credenciou a Bolívia.

PRESIDENTE. Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Benjamín Blanco Ferri). Simplesmente para deixar claro que a Resolução 1 do Comitê de Representantes estabelece que as Delegações devem apresentar o credenciamento das pessoas que vão fazer parte da Delegação de cada um dos países ao Comitê de Representantes, isto é, a Bolívia cumpriu com a formalidade de apresentar a Secretaria, a Secretaria também não tem a obrigação de circular esta Delegação entre os países-membros, tenho certeza de que se o Chile tivesse consultado qual era a Delegação da Bolívia a informação estava disponível na Secretaria desde ontem pela manhã. Simplesmente para fazer constar isso e cedo a palavra ao meu companheiro.

PRESIDENTE. Para deixar claro o tema, a Secretaria-Geral me está informando que a nota chegou ontem, não foram circuladas.

Informa a Secretaria-Geral que tanto a Delegação da Bolívia quanto a Delegação do Chile foram recebidas por nota, nenhuma de ambas as notas foi circulada, não consta no regulamento nenhuma obrigação de circulá-las. Ambas foram recebidas pela Secretaria-Geral e tomam-se os credenciamentos como integração da Representação para esta sessão extraordinária. Agora sim, cedo a palavra à Representação da Bolívia. Adiante, por favor.

Delegação da BOLÍVIA (Erlan Melgar Salvatierra). Bom-dia, obrigado pela palavra. Simplesmente estamos aqui para fazer conhecer, para que conheçam a realidade pela qual nosso setor atravessa. Nós na Bolívia manejamos um lema como setor, em um país como o nosso que para ninguém é desconhecido, e muito menos para os senhores, nossas rodovias tornam-se veias e os caminhões são o sangue que gira por elas, levando comida de uma população a outra, levando as exportações e importações ao nosso, e a realidade das situações que se refletem aí, com prejuízos de tempo, de dias, que finalmente acabam prejudicando na fase econômica para o setor; isto é, para nosso setor como transporte, para o setor exportador, para o setor importador, mas principalmente para o próprio Estado, para o cidadão comum do nosso Estado. Finalmente, depois de ser eu parte do setor do transporte, sou um cidadão comum do meu país e tudo este reflete de prejuízo que acabo de mencionar, econômicos, terminam prejudicando também meu bolso e logicamente para o mais pobre do meu país.

Portanto, o que tentamos fazer conhecer é refletir justamente isso, os prejuízos pelos quais atravessamos em virtude dos que foram mencionados pelo nosso Vice-Chanceler, há um momento, o tácito cumprimento do Artigo 15. Nós como setor em todo caso solicitamos a este Comitê, justamente, o cumprimento disso, porque os que sofremos nas rodovias somos nós, nossos caminhões, nossos transportadores, e em muitos casos, lamento dizer, mas lamentavelmente também são discriminados.

A zona é uma zona inóspita, principalmente a zona fronteiriça do nosso país com o irmão país do Chile, estamos falando de cerca de 5.000 metros de altura, situações que se apresentam realmente de falta de muitos aspectos, inclusive o aspecto sanitário, estamos falando de filas de mais de 10 quilômetros. Vou contar-lhes apenas uma temática para dar

curso ao meu companheiro, e para que isto seja rápido e mais efetivo e dar tranquilidade em todo caso à Delegação chilena e a todos os presentes.

Estamos sendo prejudicados com caminhões de transportes especiais, explico-me, aqueles caminhões que transportam cargas sobredimensionadas, de Arica neste caso ao território boliviano, não podem transitar neste momento e há aproximadamente três anos, nos dias feriados e os fins de semana, e isto em desmedro, repito, e em prejuízo do que acabo de mencionar, de toda essa cadeia, que finalmente o mais prejudicado é o cidadão comum e mais pobre do meu país. Lamentavelmente isto o tenho que dizer, porque realmente o prejuízo termina repercutindo do tamanho de meu país, do tamanho da Bolívia.

Vou dar curso e passo ao meu companheiro, por favor, e agradecer pelo uso da palavra.

Delegação da BOLÍVIA (Edwin Velásquez Mejía). Continuando, quero mencionar de outra das exigências das autoridades chilenas para o passo de fronteira é a autorização de carga nacional, que já tinha sido mencionado, um documento que se o transportador boliviano não tem ou está vencido não pode continuar seu trânsito, criando desta maneira atrasos e multas pelo descumprimento de passo, de arribo de cargas, desde e a ultramar.

Devo mencionar que esta autorização só tem uma vigência de três meses e as autoridades chilenas, claro, é esta autorização em que especificam clara e concisamente, com carga para transportar Bolívia-Chile, cargas gerais do Chile e à Bolívia, utilizando os passos de fronteira, Arica, Iquique, utilizando Tambo Quemado, Pisiga e vice-versa, especificamente para cargas geradas para consumo chileno e cargas que saem do Chile.

Lamento neste fórum ter que informar a preocupação do transportador boliviano do qual sou parte, quero mencionar de que minha pessoa esteve por mais de 20 anos sentado sozinho em um caminhão, cruzando essas rodovias, atravessando este tipo de problemas que nos últimos anos se tornaram recorrentes e atentatório contra a vida do ser humano. Tivemos que lamentar, há um ano, a morte de um companheiro devido a que não pôde cruzar a fronteira, a pressão subiu e conseqüentemente sofreu uma parada cardíaca que terminou com sua vida.

Lamentavelmente, este tipo de casos não gostaríamos que continuassem acontecendo, mas a falta de oxigenação a mais de 5.000 metros de altura é notória. A exigência deste documento, de uma autorização ocasional, que ultimamente as autoridades do Chile, particularmente o Ministério do Transporte, através de fiscalização, exige ao caminhoneiro boliviano para o cruze de fronteira criou uma psicose no motorista, de não querer cruzar o passo de fronteira quando está fiscalização, gerando-se estas longas filas, sofrendo fome visto que, se puderem observar, não há restaurantes, não há que comer, a gente do povo de Tambo Quemado viu-se de poder levar alimentação ao transportador boliviano, que lamentavelmente, devo reconhecer também, lamentavelmente as autoridades chilenas, através de carabineiros, restringiu a venda de alimentos aos nossos motoristas, desta maneira criando ainda maior risco para que o transportador boliviano permaneça nesses passos.

Venho encomendado, de parte de meu setor, para que todos os membros da ALADI, os membros do ATIT possam conhecer que este tipo de problemas é única e exclusivamente nos passos de fronteira do Chile, não temos os mesmos problemas com o Peru, com o Brasil, com a Argentina. Sempre o transportador boliviano se pergunta, qual é a causa? Por que temos que estar sofrendo isto? Não temos direito ao livre trânsito? Pergunto a todos e cada um dos senhores, como se sentiriam aí por mais de 24 horas? Sem comida, sem

serviços básicos, e o motorista dando-se modos para poder fazer suas necessidades naturais.

Termino com isto e apelo à compreensão e à sensibilidade de todos e cada um dos senhores. A Bolívia e o transporte pesado boliviano não quer outra e simples coisa: o cumprimento do Artigo 15 do ATIT. Obrigado.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Senhor Presidente, o último seria que é o que estamos solicitando então a este Comitê de Representantes. O que lhes estamos solicitando é que recomendem o respeito e o estrito cumprimento do Artigo 15 do ATIT, isso é o que estamos pedindo, o respeito e o cumprimento do Artigo 15 do ATIT e, portanto, em consequência, a imediata suspensão de medidas contempladas no Acordo pelo Chile à Bolívia no referente à carga de ultramar. Muito obrigado, senhor Presidente.

PRESIDENTE. Obrigado à Representação da Bolívia, continuando então, concedo a palavra à Representação do Chile, Embaixador, adiante.

Representação do CHILE (Eduardo Contreras Mella). Obrigado. Senhor Presidente, a Representação do Chile junto à ALADI, em primeiro lugar, tal como fizeram antes os Representantes de outros países, quer cumprimentar “entusiastamente” o povo uruguaio e as instituições do Estado do Uruguai pela exemplar jornada cívica do domingo passado, que fala também da cultura democrática do Uruguai. Ao mesmo tempo, expressamos nossas condolências pelo falecimento do destacado Embaixador Alberto Breccia, assinalamos que neste minuto uma Delegação da nossa Embaixada encontra-se presente no ato que corresponde.

Passo logo a apresentar a Delegação do Chile. Está presidida pelo senhor Diretor de Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores, Claudio Troncoso; a integra o Chefe de Assuntos Internacionais do Ministério do Transporte, Pablo Ortiz; a Diretora de Fronteiras e Limites do Ministério das Relações Exteriores, senhora Marcela Espinosa; a Chefa da América Latina da Direção de Assuntos Econômicos do Ministério das Relações Exteriores, senhora Karina Cánepa; e o Assessor Legal do Departamento Jurídico do Ministério das Relações Exteriores, Enrique Carrasco San Martín.

A exposição do Chile diante desta consulta é feita pelo Diretor de Assuntos Jurídicos da nossa Chancelaria, doutor Claudio Troncoso.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Senhor Presidente, senhores Subsecretários, prezados Representantes e prezados Representantes. O Chile cumpre, cumpriu e continuará cumprindo integralmente as disposições do ATIT, incluído o Artigo 15, esse é o ponto central que creio que mostra nossa posição a esse respeito.

A Representação da Bolívia, senhor Presidente, junto à ALADI ativou o mecanismo de consultas do Comitê de Representantes manifestando que o Chile descumpra o Artigo 15 do Acordo sobre Transporte Internacional Terrestre, ATIT, por exigir às empresas de transporte bolivianas cumprir com as normas e requisitos que regem em seu território, em virtude do próprio ATIT e de suas normas internas.

Concretamente, a Bolívia reclama porque Chile exige às empresas de transporte bolivianas que transitam por território chileno, requisitos elementares como as respectivas permissões de transporte terrestre internacional, a documentação de veículo, os seguros e as condições técnicas e de segurança que toda empresa de transporte está obrigada a apresentar em qualquer um dos países-membros. Paradoxalmente a Delegação da Bolívia

qualifica de descumprimento do ATIT que o Chile precisamente aplique as disposições do ATIT, válida para todas as partes, às cargas bolivianas transportadas em trânsito por território chileno.

A suposição da Bolívia de estar isenta do cumprimento do ATIT e do respeito das normas do país transitado, neste caso o Chile, baseia-se em que segundo a Bolívia o livre trânsito que o Chile lhe reconhecesse em virtude do Tratado de Paz e Amizade de 1904 excluiria a possibilidade de aplicar o ATIT e qualquer outro marco normativo que envolva o trânsito por território chileno.

Distintos Representantes, o anterior implicaria que o Chile teria que aceitar que os caminhões bolivianos ingressem a seu território sem poder constar, por exemplo, se o veículo pertence a uma empresa legalmente estabelecida, se cumpre com as condições técnicas de segurança, se o motorista tiver uma relação trabalhista ou contratual com a mesma e se conta com licença de motorista e com os seguros respectivos, todos eles requisitos imprescindíveis para que uma empresa possa funcionar em qualquer país.

Segundo esta interpretação, senhor Presidente, o Chile não poderia aplicar à Bolívia os controles dispostos no ATIT mas esse mesmo país, a Bolívia, sim aplica para exigir aos transportadores que transitarem por seu território as autorizações e documentos que este instrumento contempla.

Senhor Presidente, o conteúdo normativo do ATIT é plenamente compatível com o regime de livre trânsito do qual goza a Bolívia por território chileno visto que seu propósito é precisamente favorecer o livre trânsito entre os países signatários e todas suas exigências têm precisamente por finalidade assegurar condições de trânsito igualitárias sob princípios fundamentais como o tratamento nacional, com padrões normativos, ambientais e de segurança.

O mencionado Artigo 15 do ATIT estabelece, como aqui se mostrou, o seguinte: estabelece que o Acordo não significa em nenhum caso restrição às facilidades que sobre o transporte e livre trânsito tivesse sido concedido aos países signatários. Com isso, senhor Presidente, este Artigo 15 não faz senão expressar que seu conteúdo não importa o estabelecimento de restrição às facilidades que os países-membros tivessem acordado em matéria de livre trânsito, como é o caso que precisamente acontece entre o Chile e a Bolívia. Trata-se, portanto, de uma disposição declarativa na que os países-membros manifestam que há plena compatibilidade entre os objetivos do ATIT e os direitos de livre trânsito estabelecidos em tratados anteriores entre os países-membros, compatibilidade, Presidente, que emana de seus objetivos e princípios.

O regime de livre trânsito reconhecido à Bolívia não foi restringido em nenhuma disposição do ATIT, entendendo que os direitos que emanam daquele devem ser exercidos em harmonia com o sistema jurídico interno e com o direito internacional sem menoscabar aspectos fundamentais consentidos pelos países signatários, como a garantia de um transporte internacional acordar a segurança das personas e quanto ao meio ambiente, bem como o cumprimento pelas empresas dos mínimos requisitos de regularidade para realizar a atividade do transporte conforme os objetivos do ATIT.

A exigência de autorizações de transporte internacional, sobre o qual temos uma ampla e sustentada prática, e da documentação aprovada no ATIT não impede em nada à Bolívia gozar destas facilidades. Ainda mais estes documentos, senhor Presidente, exigem-se às empresas de transporte internacional terrestre bolivianas por todos os países-membros do

ATIT além do Chile, ou seja, não apenas as exige o Chile sobre as empresas de transporte terrestre bolivianas, também exige-se às empresas de transporte bolivianas, Argentina, Brasil, Paraguai, Peru e Uruguai.

Senhor Presidente, o Chile garante o regime de livre trânsito em favor da Bolívia de forma ampla mas os direitos que emanam deste regime não são absolutos nem ilimitados. Por sua natureza, o livre trânsito não pode ser exercido em violação de princípios amplamente reconhecidos e invocados no seio do ATIT e da ALADI, em concordância com outros princípios e obrigações reconhecidas pelos estados membros em relação à proteção da vida das pessoas, do meio ambiente e a prevenção de ilícitos internacionais, aspectos todos eles que devem ser respeitados em todos os âmbitos de atividade, incluído o transporte.

Senhores Representantes, a Bolívia não pode pretender isentar-se de respeitar os bens jurídicos fundamentais reconhecidos pela comunidade internacional. O próprio Tratado de Montevideu 1980, que estabelece a ALADI, prescreve em seu Artigo 50 que nenhuma de suas disposições, entre as quais se encontra a que estabelece o direito de livre trânsito, será interpretada como impedimento para a adoção e o cumprimento de medidas destinadas entre outras matérias —e ponhamos atenção— entre outras matérias a proteger a vida e a saúde das pessoas, os animais e os vegetais.

Os requisitos do ATIT e as normas chilenas que regulamentam os aspectos do transporte terrestre estão destinadas a estabelecer, senhor Presidente, as condições mínimas de segurança ambientais e de respeito pela integridade e qualidade de vida das pessoas, as que estão presentes nos regimes internos de todos os países-membros do ATIT e seu cumprimento é alcançável para as empresas.

A Bolívia não pode sustentar que o livre trânsito por território chileno isente seus transportadores das normas do país transitado, nem pretender circular sem as permissões exigidas às empresas de transporte dos demais países em virtude do ATIT. Isto é, não pode pretender a Bolívia que não sejam exigidos seguros nem a qualificação técnica, nem as condições mínimas de segurança para transitar por nossa rodovia. Também não pode pretender, senhor Presidente, que os motoristas destas empresas de transporte bolivianas realizem seu trabalho sem as condições de trabalho e de saúde mínimas que todo trabalhador merece. Em seu Artigo 4, número 1, o ATIT reconhece o direito do país transitado de aplicar suas normas internas ao dispor (e cito): «aplicar-se-ão às empresas que efetuem transporte internacional, bem como a seu pessoal, veículos e serviços que apresentem no território de cada país signatário, as leis e regulamentos vigentes na mesma, salvos as disposições contrárias ao estabelecido neste acordo».

Em consequência, senhor Presidente, o Chile tem direito a exigir que se respeitem em seu território os princípios de direito fundamentais reconhecidos pela comunidade internacional e que seu direito interno possa e deva implementar, bem como procurar que os veículos transitem por sua rodovia em condições de segurança, sem causar acidentes que ponham em risco a vida das pessoas ou degradem sua qualidade de vida ou o meio ambiente.

O Chile não estabelece exigências discriminatórias, senhor Presidente, que somente afetem transportadores estrangeiros, nem menos em particular aos bolivianos, nem estão suas normas dirigidas a impedir à Bolívia o trânsito por seu território.

Senhor Presidente, o mecanismo de consultas da ALADI não deve ser invocado em desmedramento de seus próprios acordos, e isto é um elemento central da nossa

apresentação. A Resolução 114 que contempla o mecanismo de consultas pelo qual a Bolívia convocou este Comitê está previsto para os casos em que um ou mais países-membros (cito) «apliquem medidas incompatíveis com os compromissos assumidos em virtude do disposto no Tratado de Montevideu 1980 ou pelas Resoluções pertinentes da Associação» (fim da cita). Isto é, quando se verifique descumprimento de uma obrigação estabelecida no Tratado de Montevideu ou em um acordo no âmbito da ALADI.

Para a Bolívia o suposto descumprimento do Chile ao Artigo 15 do ATIT consistiria precisamente na aplicação desse acordo aos transportadores bolivianos que transitam por território chileno. Sem prejuízo de que o Chile, respeitador dos procedimentos, esteve disposto a atender em boa e devida forma o requerimento apresentado pela Bolívia não pode deixar de destacar que esse país convocou este Comitê de Representantes pretendendo deslegitimar um acordo de alcance parcial assinado no âmbito da própria ALADI para isentar-se de seu cumprimento. Não pode ser legítimo, senhor Presidente, que um país-membro do ATIT pretenda que suas disposições somente o beneficiem e não sejam aplicadas suas exigências, desconhecendo os princípios de legalidade e segurança do transporte e o trato nacional que o inspira.

Além disto, senhor Presidente, devo destacar que a Bolívia ignorou o mecanismo bilateral do ATIT. O respeito do ATIT que a Bolívia demanda implica principalmente dar reconhecimento às instâncias multilaterais e bilaterais de seus organismos de aplicação onde os países-membros costumam discutir os temas de mútuo interesse e resolver suas diferenças em torno a sua aplicação. O Chile manifestou reiteradamente à Bolívia seu interesse e disposição para celebrar as reuniões bilaterais do ATIT, convite que a Bolívia desestimou, abandonando o diálogo neste importante fórum de entendimento.

Por isso, senhor Presidente, e com isto concluo a apresentação, o Chile reitera uma vez mais sua plena disposição de convidar a Bolívia a honrar os acordos assinados no âmbito da ALADI e retomar as reuniões bilaterais do ATIT para abordar no plano bilateral os temas relacionados ao transporte terrestre entre ambos os países.

Muito obrigado, senhor Presidente.

PRESIDENTE. Muito obrigado à Representação do Chile. Tivemos então uma primeira apresentação da Bolívia, a seguir, apresentação do Chile. Solicita a palavra a Representação da Bolívia, e depois obviamente creio que poderíamos novamente ceder-lhe, se considerar necessário pela Representação do Chile, a palavra novamente ao Chile, e depois veríamos como continuar.

Tem a palavra a Representação da Bolívia. Adiante por favor.

Delegação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Obrigado, senhor Presidente. Escutamos com atenção os argumentos do Chile, e como tínhamos exposto anteriormente claro que não os compartilhamos, lamentavelmente não os compartilhamos. Há um princípio de fundo que não compartilhamos, e é que à Bolívia não pode se aplicar as mesmas medidas que ao resto dos países, que é a base do argumento chileno, que é que a Bolívia aplica-se o que se aplica à Argentina, o que se aplica ao Peru, o que seria aplicado ao Uruguai, ao Paraguai, nisso não podemos estar de acordo, prezado Presidente, porque a Bolívia foi vítima de uma conquista, uma perda territorial, e como compensação desta aproximação brutal que sofreu meu ofereceram-se, o Chile se auto-obrigou a oferecer algumas pobres condições que neste caso querem-se inclusive desconhecer. É que não podemos apagar parte da história, irmãs e irmãos, tudo o que precede ao nosso continente. O Chile se auto-obrigou a dar livre e irrestrito trânsito, não apenas no Tratado de 1904 mas

também no 37' e no 53', no qual inclusive reiterou, nenhuma autoridade chilena pode intervir neste processo, isso é o que o Chile assinou, isso é o que Chile assinou voluntariamente, soberanamente.

Então, não é possível que se pretenda pôr a Bolívia nas mesmas condições que o resto dos países, não somente pelas obrigações jurídicas que já o Chile se auto-obrigou no passado, mas porque também a Bolívia é um país circunstancialmente privado de seu litoral, como poder comparar a Bolívia com a Argentina, por exemplo? Ou com o Peru? É realmente incrível que se pretenda fazer essa comparação, e mais incrível o que temos escutado agora na manhã, é que se acuse a Bolívia de que a Bolívia exija ao Chile, por exemplo, os mesmos documentos que o Chile exige a ela. É que a Bolívia não se comprometeu com o Chile em nenhum momento ao livre trânsito, livre e irrestrito, o Chile sim obrigou-se em um Tratado que eles mesmos defendem e declaram seu cumprimento irrestrito, pois não é verdade, não é verdade, não pode ter uma condição igualitária, irmãs e irmãos, justamente pelas consequências que sofreu a Bolívia na conquista do Pacífico.

O Chile nos diz que eles exigem o mesmo que o Brasil exige à Bolívia, o Paraguai exige à Bolívia, o Uruguai exige à Bolívia, mas tampouco, há um desconhecimento novamente dos acordos que tínhamos anteriormente, claro que o Brasil nos tem que exigir essas permissões, e também o Uruguai, o Paraguai e a Argentina, claro, porque com eles não tivemos um tratado que permitia paliar, resolver parcialmente uma “mediterraneidade” forçada, obrigada, que foi imposta pelo Chile à Bolívia. Então, claro que não há ponto de comparação, irmãs e irmãos, não há pontos de comparação, o único que estamos pedindo é que seja respeitado o Artigo 15, que justamente isenta a Bolívia, e nisso coincidimos com o Chile, isenta a Bolívia das obrigações do ATIT em virtude de que tinha acordos pré-existentes com o Chile, referendados voluntária e soberanamente pelo Chile, assinados, acordos em vigor, e que não podem desconhecer-se nesta data.

É muito importante também mencionar esta pasta que lhes mostro, mais ou menos deve ter cerca de 60, 70 folhas, das notas que enviamos nós ao Chile, notas verbais que enviamos ao Chile, justamente reclamando o cumprimento do ATIT, reclamando o Artigo 15 do ATIT, com diferentes datas, algumas delas, as mais relevantes, estão nas pastas suas, para que vejam que a Bolívia tentou, pela via bilateral, por que que outra coisa são essas cartas? são justamente cartas bilaterais, não eram cartas à ALADI, eram cartas ao Governo do Chile pedindo por favor que fossem resolvidos estes temas, e isto lamentavelmente não prosperou, irmãs, irmãos, não prosperou este diálogo bilateral que claro é es importante, e é por isso tivemos acudir aqui, à ALADI, para fazer cumprir nossos direitos.

Um temas a mais, importante, segundo justamente a Convenção de Tratados das Nações Unidas, uma causa de denúncia do Tratado é o descumprimento, e a Bolívia reserva-se, baseados justamente neste preceito, de denunciar o ATIT com o Chile devido a seu descumprimento, se for que o Chile não muda sua posição e continua, persiste, em descumprir o Artigo 15 do Tratado. Muito obrigado.

PRESIDENTE. Muito obrigado à Representação da Bolívia. Tem a palavra a Representação do Chile, adiante.

Delegação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Obrigado, senhor Presidente. Para reiterar, uma vez mais, que o regime de livre trânsito está contemplado em virtude dos tratados internacionais entre a Bolívia e o Chile. O Chile dá pleno cumprimento a esse regime de livre trânsito e que esse regime de livre trânsito em nada se opõe às disposições do ATIT e que o Artigo 15 do ATIT —dissemos na nossa apresentação— em nenhum caso supõe dar preeminência às disposições de livre trânsito deixando sem aplicação às

disposições do próprio ATIT, mas pelo contrário, o Artigo 15 objetiva assinalar que há uma plena compatibilidade entre as disposições do Acordo ATIT e o regime de livre trânsito. Ou seja que é perfeitamente possível que um Estado tenha com outro Estado estabelecido um regime de livre trânsito e, ao mesmo tempo, apliquem-se as disposições do Acordo de Transporte Internacional Terrestre.

Assim, aqui não houve uma posição coincidente com a Bolívia. A Bolívia sustenta uma posição diversa à do Chile. A Bolívia sustenta que a disposição do Artigo 15 do ATIT implicaria que quando há um regime de livre trânsito como o da Bolívia com o Chile teria que aplicar-se esse regime de livre trânsito sem nenhuma outra consideração e, portanto, essas normas desse regime deveriam prevalecer e não deveria aplicar-se nenhuma norma do ATIT. Nós, pelo contrário, sustentamos e fundamentamos que o Artigo 15 do ATIT o que faz é guardar uma plena compatibilidade, declarar uma plena compatibilidade das normas que o Acordo estabelece com o regime de livre trânsito. Creio que isso deixa absolutamente claro qual a posição do Chile. Respeitamos plenamente o livre trânsito que estabelecemos mediante acordos internacionais com a Bolívia, mas esse regime de livre trânsito estabelecido nos tratados internacionais em nada impede o respeito de obrigações internacionais nas que os dois países são parte porque estamos aplicando nas relações entre o Chile e a Bolívia o regime de livre trânsito dos nossos países em virtude dos tratados bilaterais e também estamos aplicando normas multilaterais das quais o Chile e a Bolívia são parte.

E finalizo, senhor Presidente, assinalando e reiterando: o Chile deu pleno cumprimento a todas as disposições do ATIT, incluído, naturalmente, a do Artigo 15 e o Chile está disposto e reitera novamente sua disposição para convidar a Bolívia para continuar tratando essas matérias relativas ao transporte internacional terrestre pelo conduto bilateral e retomar as reuniões bilaterais para abordar estes temas referentes ao transporte terrestre entre ambos os países. Se houver dificuldades apresentadas por algumas pessoas quanto ao regime aplicável, todos estes elementos têm que ser tratados, senhores Representantes, pela via bilateral; esse é o caminho que requer o tratamento deste tema, não pedir a este Comitê de Representantes que peça que um instrumento da ALADI não se aplique às relações entre os nossos povos. Obrigado, senhor Presidente.

PRESIDENTE. Muito obrigado a ambas as Representações pelas apresentações detalhadas realizadas sobre a questão e que foram úteis para ilustrar-nos sobre os dois pontos de vista quanto a este tema. Abro o direito à palavra para as demais Representações.

Bem, não havendo observações a realizar do resto das Representações, passo a palavra à Representação da Bolívia.

Delegação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado, senhor Presidente. Na verdade, em benefício da nossa comunidade, em benefício da integração, são importantes estes debates, para poder inclusive esclarecer, definir, visualizar de melhor maneira os alcances dos próprios acordos que nos vinculam, e diante da evidente diferença de perspectiva e de visão que temos sobre um artigo, o Artigo 15, gostaríamos de pedir que seja emitido um relatório se o Artigo 15 for realmente declarativo ou é operacional, pediríamos à Secretaria que eles elaborem. Realmente é que para nós dizer que é um artigo declarativo nos parece algo realmente sem precedente estando o artigo na parte operacional também, definindo um contexto realmente tão importante e que poderia ocasionar tanto dano a sua própria interpretação. Pediríamos à Secretaria se pudesse elaborar um relatório, se é que este Artigo 15 for declarativo ou operacional. É um dos

primeiros argumentos que menciona o Chile, então seria interessante conhecer a opinião jurídica obviamente da ALADI que é o organismo reitor desta matéria.

Em segundo lugar, gostaríamos de expressar a todos os irmãos que a Bolívia não vai se submeter ao ATIT com o Chile, claramente não vai se submeter por virtude do Artigo 15 que justamente precautela que tratados prévios existentes não fiquem em desmedro de quando foi assinado este novo instrumento internacional de transporte terrestre.

A Bolívia honrará absolutamente o ATIT com todos os países signatários com os quais não tivesse outros acordos bilaterais anteriores, mas com o Chile tem que ficar claramente estabelecido que a Bolívia não vai diminuir as preferências que tinha de livre trânsito em virtude do ATIT. Isso é correto e isso é o que preserva justamente o Artigo 15, isso é o que menciona o Artigo 15.

Então, prezadas irmãs e irmãos, fizemos uma petição. Pedimos, por favor, que este Comitê de Representantes pudesse –além deste relatório jurídico, que parece muito importante-, certamente nesta sessão ou quais os mecanismos mas pudesse manifestar-se em virtude deste problema. Em outro caso, e reitero uma vez mais, a Bolívia reserva-se o direito de denunciar por descumprimento o ATIT com a República do Chile.

PRESIDENTE. Obrigado. Tem a palavra a Representação do Chile.

Representação do CHILE (Pablo Ortiz). Senhor Presidente, Pablo Ortiz, Chefe do Departamento de Assuntos Internacionais do Ministério do Transporte do Chile. Senhor Secretário-Geral, senhores Representantes.

Consideramos que faça uso da palavra nesta oportunidade. Quero comentar que o que estamos fazendo atualmente é justamente honrar a aplicação do ATIT. Pessoalmente, e disso pode dar testemunha a mesma ALADI, presidi, creio, que as últimas cinco reuniões da Comissão do Artigo 16 por decisão unânime de todas as autoridades de transporte que são signatários do ATIT e, portanto, posso dar testemunha de que nossa preocupação permanente como país, conjuntamente com todos os demais países signatários, foi a de interpretar corretamente o ATIT.

Dito isso, permito esclarecer, porque na verdade creio que talvez haja alguma imprecisão em alguma da informação que se entregou quanto a que nós o ATIT, e em particular a exigência referida às autorizações que exigimos à Bolívia, não vem somente de 2010, nós de maneira invariável, de maneira permanente, e assim explicam todas as atas que temos com a Bolívia tanto de reuniões bilaterais de transporte como do Comitê de Integração, explicam nossa posição que é a que atualmente estamos expressando nesta instância, de maneira obrigada, chamados pela Bolívia.

Quero dizer que nós efetivamente tomamos um caminho até agora de reuniões bilaterais em que propomos fraternalmente a aplicação da norma do ATIT e, insisto, creio que isso é explicado de forma evidente por todas as atas bilaterais que temos com eles, prévias ao ano 2010. E as fiscalizações também foram prévias ao ano 2010 e de maneira bastante amistosa através de partes de cortesia.

Evidentemente nos sentimos afetados, claro, porque tal como vou explicitar a seguir, as normas que exigimos têm um sentido bastante prático. Temos que nos encarregar do que manifestam os transportadores, o que corresponde a nós. Para nós não pode ser indiferente que um transportador diga que tem uma psicose porque não tem a licença ocasional. Mas é muito simples, quero fazê-lo bem concreto. A autorização ocasional é outorgada pela

autoridade de origem e transmitida via correio eletrônico. Isso é tudo. Não há outro trâmite. A autorização definitiva tem uma complexidade maior mas não obrigamos a ter autorização definitiva, só pedimos uma autorização ocasional, pelo menos.

Quando pedimos autorização definitiva ou aspiramos a que as pessoas tenham uma autorização é porque naturalmente há seguros, tem que haver um representante e claro nos interessa velar pelas normas técnicas. Os controles que fazemos não são arbitrários, o que controlamos tem a ver com normas de segurança: pneumáticos, creio que todos percebemos que um pneumático em mal estado pode provocar um acidente; disso explica claramente uma revisão técnica atualizada e é o mínimo que esperamos. Um para-brisas quebrado afeta as condições de segurança, um para-lama em mal estado. É isso o que controlamos. Portanto, evidentemente não podemos renunciar a essa possibilidade.

O seguro que está contemplado no ATIT e é o qual pedimos a nossas empresas e a todas as empresas estrangeiras, não somente às bolivianas, que tenha cobertura de responsabilidade civil pelos danos que podem acontecer.

A exposição que escutamos atualmente nos obriga a dar alguns exemplos que talvez não gostaríamos de tratar porque na verdade fraternalmente tratamos de maneira bilateral. Nas últimas duas semanas houve duas viradas de caminhões, o último foi na segunda-feira, derramamento de petróleo, 14.000 litros em Arica de um caminhão que naturalmente nós esperamos que tenha seguros. O que quero dizer com isto é que a exigência que impomos não é simplesmente uma exigência de caráter administrativo ou de caráter burocrático, tem uma finalidade que é a finalidade buscada quando justamente foi decidido pelos países do Cone Sul assinar um Acordo como este, isto é, esta é a manifestação da vontade política com uma finalidade que tem ou subjaz uma política pública de proteção aos cidadãos e aos mesmos motoristas e à mesma integridade do patrimônio das empresas. Esse é o sentido.

Do ponto de vista da aplicação do ATIT -e já falamos sempre com convicção- temos a certeza de que o que estamos aplicando agora efetivamente é exigível à Bolívia. Não faz sentido para nós que o mesmo Artigo 19, número 3, define exatamente o tráfego que faz a Bolívia por território nacional, define o trânsito por um país assinante do ATIT, como o Chile, com destino a um terceiro país que pode ser Ásia Pacífico. Está definido no ATIT.

Somente quero agregar que o documento aduaneiro que atualmente se aplica na operação Bolívia-Chile é o MIC-DTA, o Manifesto Internacional de Carga, que está regulamentado precisamente no ATIT, no anexo aduaneiro. Portanto, é difícil para nós pensar que não seja possível aplicar nestes casos o ATIT.

São essas as precisões que queria fazer, senhor Presidente. Agradeço o uso da palavra.

PRESIDENTE. Muito obrigado, Chile. Abro novamente o uso da palavra às Representações que quiserem.

Temos a solicitação da Bolívia de que a Secretaria-Geral realize um relatório sobre o Artigo 15 do ATIT.

Adiante, Chile.

Representação do CHILE (Pablo Ortiz). Sobre esse ponto específico, quero esclarecer que como este é um instrumento de caráter multilateral a instância na nossa posição é que quem deve ver matéria é a Comissão do Artigo 16 que justamente se dedica a revisar isto.

Resultaria muito difícil que um relatório técnico da ALADI pudesse interpretar um Acordo que naturalmente está assinado de maneira multilateral. Obviamente que a instância para revisar isto deve ser a instância multilateral, que contempla o mesmo ATIT, que é a Comissão do Artigo 16 que se reúne regularmente aqui mesmo, na ALADI, habitualmente.

PRESIDENTE. Muito obrigado, Chile. Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Benjamín Blanco Ferri). Obrigado, Presidente. A Bolívia solicitou o critério jurídico da ALADI, isto é, não podemos pedir à Comissão do Artigo 16 que faça interpretações jurídicas. Não é para isso a mencionada Comissão. O que estamos pedindo é que a Secretaria-Geral, que conta em sua estrutura orgânica com advogados e com a força institucional para poder fazer uma análise faça, tal como o Chile solicitou no momento em que a Bolívia queria apresentar este tema no Comitê. O Chile considerava que não deveria poder apresentá-lo, então o Chile solicitou também o critério técnico da Secretaria que depois foi respaldado pelos demais países.

Então, como fez o Chile nessa oportunidade, a Bolívia considera que é um tema no que a Secretaria poderia emitir um critério técnico não vinculante, simplesmente para conhecer qual a opinião da Secretaria-Geral, que é o órgão e que tem a estrutura institucional para poder fazer um relatório jurídico sobre este tema.

Não conhece que a Comissão do Artigo 16 tenha uma estrutura orgânica que lhe permita atender este tipo de requerimentos. É por isso que a Bolívia solicita à Secretaria que se faça o relatório. E consideramos que este relatório vai ser um insumo fundamental para poder fazer a análise para os efeitos do Artigo Único da Resolução 114 que compete ao Comitê de Representantes. É um insumo muito importante por isso é que solicitamos à Secretaria-Geral. Obrigado.

PRESIDENTE. Adiante Chile, por favor.

Representação do CHILE (Pablo Ortiz). Senhor Presidente, quero aproveitar justamente a intervenção porque creio que esclarece bastante o sentido que tem. A solicitação do Chile se referia a uma Resolução, o alcance da Resolução 114 referida especificamente à competência do Comitê de Representantes. A solicitação de relatório técnico refere-se ao Acordo em si mesmo, portanto há uma diferença fundamental entre uma coisa e outra. Obviamente, não podemos submeter à interpretação de um relatório técnico que pode emanar da ALADI, da interpretação ou aplicação de um acordo. O que estamos fazendo atualmente no Comitê de Representantes é justamente isso, determinar qual o alcance do Artigo 15. Então, pensar que pode haver um relatório técnico paralelo creio que implica eludir qual a finalidade que atualmente temos e a faculdade que têm os Representantes como Comitê para resolver. São duas coisas diferentes. Foi interpretada uma Resolução, atualmente estão pedindo interpretar o Acordo.

PRESIDENTE. Obrigado, Chile. Adiante a Representação da Bolívia.

Representação da BOLÍVIA (Benjamín Blanco Ferri). Simplesmente para mencionar que o Acordo é um acordo de alcance parcial, o Acordo de Alcance Parcial número 3, assinado ao amparo do Artigo 14 do Tratado de Montevideu 1980. A Secretaria-Geral da ALADI tem entre suas atribuições velar pelo cumprimento dos tratados. Este Comitê de Representantes também. Este é um Tratado assinado ao amparo do Tratado de Montevideu 1980, portanto não vemos por que a Secretaria-Geral não pode emitir uma opinião jurídica não vinculante, tal como tinha falado em anteriores Comitês de Representantes, sobre um tema tão básico como determinar se o Artigo 15 é declarativo ou se for operacional. Então, não vemos por

que o Chile opor-se-ia a que a Secretaria-Geral nos possa dar sua opinião. Obrigado, Presidente.

PRESIDENTE. Adiante, Chile.

Representação do CHILE (Pablo Ortiz). Senhor Presidente, com base no mesmo. Creio que isto explica algo justamente que no âmbito das discussões no âmbito do Artigo 16 temos discutido. Nós não temos um regime de solução de controvérsias, portanto, um relatório técnico vai dirimir uma situação que atualmente está sendo conhecido. O Comitê de Representantes propõe, não resolve. Gostaríamos de que um relatório técnico resolvesse e seria justamente eludir a finalidade que tem atualmente uma reunião como esta, um mecanismo como este, que é propor.

Atualmente a interpretação é diferente para nós e outro país. Não cremos que seja esta instância do relatório jurídico a que tenha que resolver de maneira antecipada e induzir a uma decisão que lhe corresponde ao Comitê de Representantes que pelo demais não resolve, somente propõe medidas. Insisto, este não é um regime de solução de controvérsias.

PRESIDENTE. Muito obrigado, Chile.

Submetemos à consideração das Representações a solicitação efetuada pela Bolívia à Secretaria-Geral de realizar um relatório sobre o Artigo 15 do ATIT, levando em consideração as expressões da Representação do Chile.

Vejo que não há considerações sobre este ponto. De alguma maneira temos que continuar com a sessão. As apresentações realizadas tanto pela Bolívia quanto pelo Chile, bem como o intercâmbio de opiniões e de pareceres posterior, creio que foi ilustrativo sem prejuízo do qual ainda temos a questão do relatório solicitado pela Bolívia à Secretaria-Geral e que a Representação do Chile assinala que não é pertinente. O que resta é que este Comitê de Representantes considere esta questão. Não sei se corresponde chegar inclusive a uma votação sobre essa questão.

Eu proporia agora mesmo um intervalo de cinco, dez minutos, enquanto, por meu lado, vou conversar com a Secretaria-Geral e talvez possamos dialogar informalmente também entre as Representações a esse respeito.

Se estiverem de acordo, faríamos um intervalo de cinco, dez minutos. Obrigado.

- INTERVALO -

... Muito obrigado pela paciência. Creio que o intervalo foi importante para que pudéssemos conversar informalmente entre todos.

Pede a palavra a Representação do Chile, sem prejuízo do qual quero adiantar o que seria a proposta que temos falado com o resto das Representações.

Tanto o material apresentado pelas Representações quanto as discussões em sala foram extensos, são sobre matérias que não necessariamente estão dentro do conhecimento das Representações. Somente sete membros da ALADI fazem parte do ATIT,

esse é um elemento a levar em conta. Por isso, solicitaríamos -essa é a proposta- à Secretaria-Geral que nos apresente um documento em relação ao apresentado pelas Partes, contemplando não somente como falava o que teria sido circulado de material previamente, mas também as apresentações realizadas pelas respectivas Representações durante esta sessão extraordinária que contemple todos os elementos suscitados durante a mesma; que a Secretaria-Geral possa elaborar esse documento e circulá-lo enquanto esta sessão extraordinária entraria em intervalo com a proposta de encerrar este intervalo na próxima sexta-feira 12.

Ali, poderíamos considerar esse documento da Secretaria-Geral que também poderia contemplar a sugestão de possíveis fórmulas de solução, que é o que contempla o Artigo único da Resolução 114 e que é sobre o qual tem que emitir um parecer este Comitê de Representantes.

Feita esta introdução, que creio que contempla o que falamos com o resto das Representações, tem a palavra a Representação do Chile. Adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muito obrigado, senhor Presidente, senhores Subsecretários, bom dia; distintos Representantes. Desejamos, em primeiro lugar, agradecer a presença de todos que acudiram a esta sessão e a atenção prestaram.

Quanto à solicitação da Representação da Bolívia apresentada à presidência a fim de que a Secretaria-Geral emita um relatório jurídico sobre o assunto colocado, nossa Representação assinala o seguinte:

Com vistas a não submeter os Representantes aqui presentes uma votação não prevista o Chile não insistirá em sua proposta prévia. No entanto, para que este relatório que foi solicitado permita aos Representantes formar uma opinião fundamentada sobre este tema, a Representação chilena solicita que o mesmo contenha sem dirimir as posições de cada parte e os antecedentes que ponham à disposição desta Secretaria -que é coincidente com a posição que acabamos de escutar pelo Presidente- Sobre o quê? Sobre a aplicação e interpretação do Artigo 15 do ATIT.

Por estar estreitamente vinculado a esta interpretação e aplicação do Artigo 15 do ATIT e com o mesmo fim antes expressado, esta Representação solicita que esse relatório compreenda também aqueles antecedentes que expliquem a aplicação do ATIT entre aqueles países-membros que tal como a Bolívia e o Chile assinaram acordos prévios que consagram um regime de livre trânsito.

Por último, senhor Presidente, esta petição não deveria implicar a suspensão deste procedimento em andamento que deverá culminar com uma recomendação do Comitê de Representantes dentro de 15 dias corridos a partir desta data; 2 de dezembro, contados são em 17 de dezembro.

Obrigado, senhor Presidente.

PRESIDENTE. Obrigado à Representação do Chile. Tem a palavra a Representação da Bolívia.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado, senhor Presidente, também às irmãs e irmãos que nos estão acompanhando atenciosamente neste importante debate.

Consideramos importante o relatório que seja o mais amplo possível, estamos totalmente de acordo, que se coloquem todos os antecedentes, que se coloque realmente tudo o que puder ajudar os delegados a tomarem alguma decisão e consideramos que este documento vai ser muito relevante, vai ter muito peso justamente para a análise respectiva. Portanto, não poderíamos encerrar a sessão agora sem conhecer esse documento, o documento não sei em quanto tempo o elaborarão, certamente o Chile e a Bolívia vamos demorar alguns dias em remeter os antecedentes à Secretaria que consideramos necessários. Não sei quanto tempo demorará a Secretaria em elaborar o documento e encaminhá-lo. Uma vez remetido o documento a todos nós, creio que estaríamos em condições de convocar a próxima reunião, encerrar este intervalo para já apresentar o que todos queremos que são fórmulas de solução a este problema.

Então, consideramos, senhor Presidente, que enquanto não tenhamos todos esses elementos jurídicos, técnicos, históricos, etc, não poderíamos encerrar a sessão neste momento.

PRESIDENTE. Chile, adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Obrigado, Presidente. Em relação ao que manifestamos no final, estamos convencidos de que este procedimento que alhanado a seguir, que se faça um relatório com as características que assinalado, em nenhum caso tem que implicar a suspensão da consideração deste assunto neste fórum e a opção da recomendação no prazo previsto pelos próprios instrumentos que nos regem. Esse prazo é de 15 dias corridos a partir de hoje.

Creio que ambas as coisas podem ser feitas paralelamente e, portanto, esse relatório conterà os elementos que solicitamos vendo que há coincidência nesta matéria pode ser feito a partir deste minuto e ter esses antecedentes no dia 17 de dezembro, ocasião em que este Comitê de Representantes tem que pronunciar-se sobre ele.

PRESIDENTE. Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Benjamín Blanco Ferri). Somente para fazer um esclarecimento. Nos 15 dias que estão registrados na Resolução 114, que é o prazo para que o Comitê apresente as fórmulas que estime mais convenientes, precisamente são para o debate, para o diálogo, para poder conversar aqui neste Comitê de Representantes. Dificilmente é o prazo para que a Secretaria apresente relatórios. Isto é, este Comitê considero que necessita como insumo para continuar com a discussão, tal como manifestou o Presidente, necessitamos ter um documento que compile tudo o exposto aqui para conhecimento de todas as Representações, necessitamos como insumo para começar o debate que dura 15 dias estes relatórios da Secretaria, não pode ser tomado este prazo como um prazo para que a Secretaria elabore relatórios, mais para que possa fazer o debate. Não seria a primeira vez que há um intervalo de uma sessão extraordinária ou ordinária do Comitê, é uma prática que já houve várias vezes. Precisamente fazer uma sessão extraordinária do Comitê não dificulta para nada o funcionamento da ALADI porque as reuniões ordinárias continuariam dando enquanto esta sessão é encerrada.

Simplemente para fazer esses esclarecimentos, Presidente.

PRESIDENTE. Obrigado, Bolívia. Chile, adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Sim, Presidente. Temo que isso esteja fora do que contempla a Resolução 114. E à qual temos que nos ater. A Resolução 114 diz: «o Comitê de Representantes proporá aos países diretamente envolvidos em 15 dias seguintes àquele em que tenha se colocado à sua consideração...», entendemos que hoje è o início dessa contabilidade de prazos, «...as fórmulas que estimar mais convenientes para resolver a questão colocada» De forma que aqui não há outra alternativa que este tema seja considerado dentro destes 15 dias a partir de hoje e que ao término destes 15 dias o Comitê de Representantes faça o que diz a Resolução 114, ou seja, proponha aos países diretamente envolvidos -Chile e Bolívia- as fórmulas que estimar mais convenientes para resolver a questão colocada e não há outra alternativa que aplicar a disposição contida no número 5 da Resolução 114. Obrigado.

PRESIDENTE. Obrigado, Chile.

Voltando ao primeiro ponto, agradecemos a disposição do Chile em relação ao solicitado pela Representação da Bolívia. De qualquer forma este documento que o Comitê de Representantes solicitaria à Secretaria-Geral contemplaria todos os elementos apresentados durante a discussão, todos os elementos que tenham enviado as Representações com anterioridade e o discutido e o manifestado hoje. Isso quanto ao documento que seria solicitado à Secretaria-Geral.

Resta a questão de se damos por encerrada esta sessão extraordinária hoje ou fazemos um intervalo precisamente até a data proposta, que é sexta-feira 12, para continuar com a discussão deste tema ou para começar a consideração deste tema que ainda não começou em si por parte deste Comitê de Representantes.

Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Obrigado, prezado Presidente. Ao nosso ver os 15 dias correm a partir de que conclua a consideração do tema, esta consideração não concluiu, foi iniciado, isso é correto, mas não concluiu. A conclusão desta consideração será justamente com os elementos que contribuirá com o relatório onde inclusive a Representação do Chile está ampliando novos elementos. Neste relatório o Chile pediu novos elementos que se incluam que não foram discutidos nesta sessão e é óbvio que quando se incluam todos os elementos e os Delegados tenham a oportunidade de lê-los então só aí estariam em condições de citar-se em uma nova sessão à consideração e correr os prazos.

Então, cremos, senhor Presidente, que este Artigo da Resolução 114, o quinto, não contradiz a decisão que seria tomada de definir um intervalo até que conclua a consideração do tema.

PRESIDENTE. Chile, adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Minha Delegação não está disposta a abrir um intervalo. Pelo contrário, estima que esta é a ocasião em que termina a consideração deste tema, o relatório obviamente pode realizar-se nestes dias, e em 15 dias a mais deveria o Comitê de Representantes, de acordo com o número 5 da Resolução 114, propor à Bolívia e ao Chile as fórmulas que estimar mais convenientes para resolver a questão.

PRESIDENTE. Aproveito para perguntar à Secretaria-Geral em que prazo estimam que poderão ter o relatório.

SECRETÁRIO-GERAL a.i. A Secretaria trabalharia no documento no prazo mais breve possível. Independentemente disso cabe assinalar que foram acrescentados alguns elementos que certamente vão requerer investigação da Secretaria, o relatório sobre os antecedentes, a gestão bilateral, análogos ao presente caso. A espera, necessária, que vamos ter sobre os argumentos e disposições que cada parte nos vai encaminhar. Então, é difícil adiantar uma data limite para este relatório sobretudo porque vamos ter que fazer algum tipo de investigação e vamos estar à espera de informação que vai ser fornecida por terceiros.

PRESIDENTE. Muito obrigado. Não havendo considerações, se entendi corretamente, a Representação do Chile propõe que encerremos esta sessão extraordinária hoje com o qual o prazo começaria a correr amanhã. Essa é a proposta então da Representação do Chile.

Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Presidente, há duas propostas na verdade. Uma é a proposta de que se encerre hoje e a outra de que se encerre talvez quando se entregue o relatório e tenhamos oportunidade de verificar, e inclusive talvez o relatório dure mais de 15 dias, talvez chegue depois de que conclua o prazo. Então, se encerrássemos a sessão hoje creio que cairíamos em uma irresponsabilidade e estaríamos coarctando o direito dos distintos Delegados de poder ter tempo necessário para análise e consideração.

PRESIDENTE. Muito obrigado, peço um intervalo para reunir-me com as duas partes, por favor. Obrigado.

- INTERVALO -

... Muito obrigado pela paciência mas creio que a situação merecia a consulta pessoal, informal com as duas Representações envolvidas. O que falamos desejo compartilhar com as demais Representações, o que pensam disto?

A Secretaria-Geral, em um prazo reduzido, receberia informações adicionais que gostariam de enviar as duas Representações interessadas neste tema para poder imediatamente abocar-se a preparar o documento que estaríamos solicitando.

Fariamos agora um intervalo que seria encerrado na próxima sexta-feira 12 para os efeitos da consideração do relatório da Secretaria que incluiria, como assinalado, todos os elementos que já proporcionaram todas as Representações, as discussões e os elementos que se trouxeram à colação nesta sessão extraordinária mais os elementos que em muito breve prazo poderiam enviar também as Representações. Esse documento, também, claro, incluiria sugestões de fórmula de solução. E meu compromisso é estar também dia 19 para fazer uma nova sessão extraordinária, se não se encerrar no dia 12 a consideração do documento e da questão em si.

A pergunta que me pediram fazer as duas Representações é se além do dia 12, o dia 19 as Representações estariam em condições de assistir a essa sessão extraordinária a fim de prestar o quórum necessário para que se reunisse. Sempre sobre o suposto de que não

se encerrasse o tema no dia 12. Não podemos prejudicar ainda sobre o que vai acontecer na sessão do dia 12.

Por minha parte, me adiantou a assinalar que eu estaria disponível no dia 19 mas gostaríamos de saber se houvesse alguma Representação que já soubesse que não vai estar em condições de participar para dia 19.

Não sendo assim, se estiverem de acordo, com esse acordo aguardaríamos o documento que a Secretaria-Geral nos faça circular às Representações em breve com vistas à sessão do dia 12.

Muito obrigado a todos, bom-dia.

- INTERVALO -

Preside:

JUAN ALEJANDRO MERNIES FALCONE

Assistem: Rubén Javier Ruffi, Sergio Iaciuk (Argentina); Benjamín Blanco Ferri, Jenny Encinas (Bolívia); 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 (Colômbia); Igor Azcuy González (Cuba); Emilio Rafael Izquierdo Miño, Gustavo Anda Sevilla (Equador); 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 (Paraguai); María de Fátima Trigoso Sakuma, Ricardo B. Romero Magni (Peru); Juan Alejandro Mernies Falcone, Ivannah Garelli Ruggia (Uruguai); Juan Carlos Gómez Urdaneta, María Luisa de Paz Rivas (Venezuela).

Representação da Bolívia: Juan Carlos Alurralde Tejada, Viceministro das Relações Exteriores-Ministerio das Relações Exteriores; Erlan Melgar Salvatierra, Vice-Presidente da Câmara Boliviana de Transportes e Presidente da Câmara de Transportes do Oriente; Edwin Velásquez Mejía, Representante da Câmara Departamental de Transportes de Cochabamba

Representação do Chile: Claudio Troncoso Repetto, Diretor de Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores; Marcela Espinoza Nissim, Diretora de Fronteiras, Direção de Fronteiras e Limites do Ministério das Relações Exteriores; Karina Cánepa Espada, Chefa da América Latina da Direção de Assuntos Econômicos Bilaterais do Ministério das Relações Exteriores; Pablo Ortiz, Chefe de Assuntos Internacionais do Ministério dos Transportes.

Secretário-Geral: Carlos Alvarez.

Subsecretários: César Llona, Pablo Rabczuk

PRESIDENTE. Bom-dia a todos. Senhores Representantes Permanentes, senhores Vice-Ministros, Delegações vindas da capital, Representantes Alternos, colegas. Encerramos neste momento o intervalo da Sessão Extraordinária 1192, iniciado em 2 de dezembro passado, em aplicação do procedimento previsto na Resolução 114 do Comitê de Representantes e atendendo a proposta da Representação Permanente do Estado Plurinacional da Bolívia com relação à aplicação do ATIT pela República do Chile.

Naquela oportunidade íamos solicitar um documento de trabalho à Secretaria-Geral sobre os diversos elementos fornecidos pelas Representações, tanto previamente quanto durante essa sessão, durante a primeira parte desta sessão de 2 de dezembro passado, como os elementos posteriores que foram aproximados pelas Representações. De acordo com isso, a Secretaria-Geral elaborou o documento de trabalho foi circulado a todas as Representações ontem, se não estiver errado; creio que todos têm.

Esse documento contempla os aspectos relacionados aos seguintes pontos: 1. Antecedentes do caso; 2. Contexto normativo geral com relação à matéria; 3. Posições apresentadas pelas Partes; 4. Interpretação do Artigo 15 e 5. Propostas de fórmulas de solução para resolver a questão apresentada.

Estes são os cinco aspectos tratados pelo documento de trabalho elaborado pela Secretaria-Geral de acordo com o que tínhamos falado na primeira parte desta Sessão Extraordinária realizada em 2 de dezembro passado.

Com posterioridade, ontem, a Secretaria-Geral circulou documentos que a Representação de Chile enviou à Secretaria solicitando sua inclusão entre os antecedentes. Creio que também isso foi circulado ontem entre as Representações.

A esse respeito, tomando conhecimento então do documento de trabalho apresentado pela Secretaria-Geral se oferece a palavra às Delegações. Tem a palavra a Representação do Chile, adiante.

Representação do CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Senhor Presidente, senhores Representantes. Primeiro quero assinalar que a Representação do Chile está integrada pelo senhor Diretor de Assuntos Jurídicos do Ministério das Relações Exteriores, Claudio Troncoso; a senhora Chefa do Departamento de Aplicação Legislativa da Direção de Fronteiras e Limites do nosso Ministério, senhora Marcela Espinoza; a Chefa da América Latina da Direção de Assuntos Econômicos Bilaterais do Ministério, senhora Cánepa; e o Chefe de Assuntos Internacionais do Ministério de Transporte, Pablo Ortiz.

Nossa Representação fará, em primeiro lugar, uma exposição que visa esclarecer alguns assuntos apresentados na reunião anterior pela Representação da Bolívia, depois disso o Diretor Jurídico referir-se-á ao relatório entregue pela Secretaria da ALADI. Finalmente, entregaremos uma proposta concreta de curso a este processo.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muito obrigado, senhor Presidente. Distintos Delegados, vamos investir um pouco a ordem da apresentação porque a parte referida aos temas apresentados na reunião anterior requer a projeção de algumas lâminas que neste momento estão sendo carregadas no sistema de forma que a primeira parte vai ser alguns comentários que nos suscita como Representação do Chile o relatório que circulou a Secretaria.

Senhor Presidente, na Sessão Extraordinária do dia 2 de dezembro passado o Comitê de Representantes acordou solicitar à Secretaria-Geral um relatório que sem dirimir contivesse dois aspectos fundamentais. Primeiro, as posições de cada Parte e os antecedentes que coloquem à disposição da Secretaria sobre a interpretação e aplicação do Artigo 15 do ATIT, as posições de cada país. E segundo, aqueles antecedentes que expliquem a aplicação do Artigo 15 do ATIT entre os demais países-membros que como o Chile e a Bolívia assinaram acordos prévios que consagrem um regime de livre trânsito. Neste segundo tema era expressamente a prática dos demais Estados nesta matéria.

A Representação do Chile agradece o trabalho realizado pela Secretaria e permite-se formular os seguintes comentários:

Primeiro, coincidimos plenamente com o documento circulado pela Secretaria em que o ATIT constitui o principal instrumento que regulamenta a prestação dos serviços de transporte terrestre por rodovia tanto de carga como de passageiro. Também coincidimos com o documento circulado pela Secretaria em que o ATIT constitui uma norma jurídica em

relação aos aspectos administrativos do transporte rodoviário comum para a sub-região na que se refletem os princípios gerais e essenciais para desenvolver um serviço de transporte internacional e também quanto a que este Acordo estabelece o mínimo de concessões recíprocas às quais os países signatários se comprometem em matéria de transporte internacional terrestre.

Conforme esta definição, senhor Presidente, cabe concluir que as disposições deste Acordo não podem considerar-se contrárias nem substitutivas do regime de livre trânsito estabelecido no Tratado de Paz e Amizade de 1904 com a Bolívia e seus acordos posteriores.

O documento de trabalho contém uma relação extensa sobre as normas do Tratado de 1904 e os acordos de trânsito complementares, mencionando as formalidades e procedimentos para as cargas bolivianas e trânsito transportadas por trem e à documentação aduaneira relacionada com a carga. Mas é necessário ter presente que estes não regulamentam especificamente os aspectos administrativos da prestação dos serviços de transporte internacional terrestre por rodovia nem estabelecem os princípios gerais nem o mínimo de concessões recíprocas nesta matéria.

Em outro ponto do documento de trabalho, referido às operações de trânsito internacional da carga, indica-se que o documento que aplicam todos os países do Cone-Sul, incluída a Bolívia, é o Manifesto Internacional de Carga. Este é um documento de trânsito aduaneiro que tem as siglas MIC/DTA. Cabe destacar que o MIC/DTA é um documento instituído no ATIT cujo uso foi reconhecido posteriormente no Acordo de Complementação Econômica Nº 22 entre o Chile e a Bolívia.

Esta é, senhor Presidente, uma mostra mais de que há um reconhecimento geral do ATIT entre todos os países e em sua relação com a Bolívia. Também em relação ao decreto chileno que habilita o porto de Iquique, que também se menciona para o livre trânsito, cabe destacar que aí se reconhece, nesse decreto, que o nosso país fez referência expressa no Artigo 5 quanto a que suas normas não afetam a aplicação do ATIT.

Com relação à interpretação da Secretaria sobre o Artigo 15 do ATIT, antes de referir-nos a seu conteúdo e embora no mesmo documento se esclareça que não constitui este um pronunciamento, fazemos presente que ao nosso ver isto excede o que o Comitê de Representantes encomendou a essa Secretaria. Como já foi assinalado, o encomendado se referia às posições de cada uma das Partes sobre a matéria e não à interpretação que sobre ela tenha a Secretaria.

Nesta seção do documento a Secretaria, após dar conta às diversas normas de interpretação dos tratados que contempla a Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, conclui que o Artigo 15 do ATIT «gera uma obrigação de caráter preceptivo e obrigatório» «não tão apenas uma simples declaração de vontade». Efetivamente, esta disposição do ATIT, como todas as demais, é obrigatória, nisso não há nenhuma dúvida. Mas não estabelece, senhor Presidente, a supremacia de um instrumento sobre outro, nem é um impedimento para aplicar ao ATIT entre aqueles países que assinaram acordos anteriores sobre o livre trânsito.

Sobre este ponto, que a Secretaria manifesta que não admite um juízo de valor, caberia perguntar-se que efeito prático teria o ATIT se não pudesse aplicar-se entre aqueles países que assinaram com anterioridade acordos que estabelecem um sistema de livre trânsito.

O documento de trabalho apresentado pela Secretaria contém diversos acordos assinados entre o Chile e a Bolívia. Acordos multilaterais no âmbito da ALADI, do MERCOSUL e do ATIT, tratados bilaterais entre o Chile e o Peru, entre o Chile e a Argentina, sobre matérias muito diversas como controles migratórios e fitossanitários, abertura e fechamento de passagem fronteiriça, relações comerciais e inclusive integração mineira. No entanto, não faz nenhuma menção aos acordos que como foi especificado foram assinados entre os demais países-membros com anterioridade ao ATIT em matéria de livre trânsito, que era precisamente o que foi encomendado informar.

Com o fim, senhor Presidente, de contribuir para a análise do Artigo 15 do ATIT nos limitamos nesta ocasião a enunciar quatro acordos prévios ao ATIT cuja consideração ajudaria significativamente a iluminar o ponto em estudo. Primeiro, Convênio de Livre Trânsito entre a Bolívia e o Brasil de 29 de março de 1958, disponível na página web do Ministério das Relações Exteriores do Brasil. Segundo, Convênio de Trânsito entre a Bolívia e o Peru de 15 de junho de 1948, disponível na página web do Ministério das Relações Exteriores do Peru. Terceiro, Tratado de Paz, Amizade e Limites entre a Bolívia e a Paraguai de 21 de julho de 1938, disponível na página web do Ministério das Relações Exteriores da Bolívia. E, Tratado de Amizade, Comércio e Navegação entre a Argentina e a Bolívia de 9 de julho de 1868, disponível na página do Ministério das Relações Exteriores da Argentina.

A esse respeito, senhor Presidente, caberia perguntar-se e também formulamos uma pergunta aos distintos Representantes. Se as Partes nestes acordos; a saber, Bolívia e Brasil, Bolívia e Peru, Bolívia e Paraguai, e Bolívia e Argentina, aplicaram ou não o ATIT ao transporte de carga boliviano em trânsito e se nestes casos a Bolívia se negou também a que suas empresas de transporte apresentem as autorizações internacionais e demais documentos estabelecidos nesse acordo. Se assim foi, senhor Presidente, cabe fazer a pergunta aos países que assinaram estes acordos bilaterais com a Bolívia, ou seja, ao Brasil, Peru, Paraguai e Argentina, assinaram estes acordos com anterioridade ao ATIT, se aceitaram a posição da Bolívia atualmente e se aceitaram então que a Bolívia se isente de respeitar suas normas internas, as normas destes quatro países; se aceitaram que os transportadores bolivianos transitem por suas rodovias com veículos que não cumprem condições de segurança; se aceitariam que tais transportadores não apresentem nenhum documento que explique a sua existência como empresa legalmente estabelecida ou se aceitariam que também não existisse nenhum antecedente quanto à idoneidade que se exige aos próprios transportadores.

Senhor Presidente, se o ATIT não pode aplicar-se entre todos aqueles países que como o Chile e a Bolívia assinaram acordos anteriores sobre livre trânsito esta Delegação se pergunta, entre quais de seus sete países-membros se aplica então o ATIT?

Quanto às propostas de fórmulas de soluções indicadas no capítulo 5 do documento de trabalho, que também não foram solicitadas por ser uma faculdade do Comitê de Representantes, o Chile reitera sua posição referente a que devem ser fortalecidos os mecanismos existentes e não aceitará que as diferenças referidas à aplicação do ATIT sejam submetidas a um procedimento alheio a este contexto. O mecanismo de Resolução 114 não constitui, senhor Presidente, um sistema de solução de controvérsias, mas um fórum de consulta referido ao cumprimento das normas derivadas do Tratado de Montevideu. Essa é a específica natureza deste mecanismo.

O mecanismo de arbitragem estabelecido no ACE 22, que está formulado como uma das possibilidades no documento circulado, não resulta idôneo como mecanismo de solução de controvérsias para tratar esta matéria, visto que foi desenhado para a violação de

obrigações de caráter comercial que as partes acordaram como resultado de um balanço geral do acordo. Outrossim, esse mecanismo conclui com um processo de suspensão de benefícios comerciais, o qual não podia aplicar-se à solução de um conflito de aplicação do ATIT. O Chile não poderia aceitar recomendações que impliquem ampliar o âmbito do ACE 22 a um tema regido por um acordo específico em matéria de transporte como o ATIT.

Quanto à terceira fórmula, que aparece no documento de trabalho, esta fórmula, senhor Presidente, implica criar na prática um mecanismo de arbitragem técnica que não está contemplada no ATIT. E em relação à quarta, não resultaria compreensível que o Comitê de Representantes transfira a um terceiro ente sua função de formular uma recomendação nem menos que a encomende a dirimir sobre a matéria.

Finalmente, senhor Presidente, como consequência do realizado no curso deste processo, regulamentado pela Resolução 114, tendo sido respondido o documento de trabalho solicitado, esta Delegação está disposta a acolher uma proposta do Comitê de Representantes em ordem a que as Partes retornem ao diálogo bilateral dos organismos nacionais competentes de aplicação do ATIT. No entanto, não está em condições de aceitar que este diálogo se submeta a um cronograma de trabalho como o qual se estabelece no documento circulado, com informação de seus avanços ao Comitê e eventual finalização em nenhum prazo, por não corresponder tudo isso às normas aplicáveis na espécie.

Esses são, senhor Presidente, os comentários que nos permitimos formular sobre o relatório circulado ou mais o documento de trabalho, não relatório, circulado pela Secretaria.

A seguir cedo a palavra a outro membro da Delegação, Marcela Espinoza, que vai fazer a seguinte parte da intervenção enquanto inicia o sistema que vai permitir projetar essas lâminas.

Obrigado, senhor Presidente.

Representação do CHILE (Marcela Espinoza Nissim). Muito obrigado, senhor Presidente. Bom-dia, senhores Representantes. Agradecemos a atenção que vão dar e sua paciência. Vou referir-me brevemente nestas lâminas a resumir algumas das ideias intercambiadas na reunião anterior com a Representação da Bolívia, as quais pareceram mais interessantes, e também vamos responder algumas das dúvidas apresentadas, que não queremos que fiquem na nebulosa.

O motivo desta convocatória já sabemos, é a proposta da Bolívia de que haja um suposto descumprimento do Chile do Artigo 15 do ATIT pelo fato de estabelecer determinadas exigências aos transportadores bolivianos estabelecidas nesse Acordo e também por aplicação do mesmo na legislação interna do país transitado, neste caso o Chile.

O Artigo 15 do ATIT já conhecemos. Diz que o mesmo Acordo não significa em nenhum caso restrição às facilidades que, sobre o transporte e livre trânsito, teriam sido concedidas aos países signatários. E com base nisso a Bolívia manifesta que estaria isenta de cumprir o ATIT, aqueles requisitos estabelecidos no ATIT em seu trânsito por território chileno.

Os argumentos mais centrais desta postura. A Bolívia diz que em virtude do Artigo 15 do ATIT o Tratado de Paz e Amizade de 1904, assinado entre ambos os países, é de aplicação preferente ao marco regulatório do ATIT e, portanto, não caberia que o Chile estabelecesse exigências aos transportadores bolivianos não estabelecidos exclusivamente nesse Tratado ou em alguns dos acordos do sistema desse Tratado.

Para o Chile o regime de livre trânsito estabelecido no Tratado de Paz de 1904 não exclui a aplicação do ATIT. Há plena compatibilidade entre o direito de livre trânsito e as normas do ATIT. Nenhuma disposição do ATIT impede na prática o livre trânsito, mas pelo contrário o contempla, como vemos aqui. Há plena compatibilidade nos objetivos de ambos os acordos. O Artigo 6 do Tratado de Paz e Amizade de 1904 diz que o Chile reconhece em favor da Bolívia e a perpetuidade, o mais amplo e livre direito de trânsito comercial por seu território e portos do Pacífico, com resguardo dos interesses fiscais de ambos os países, designando-se para o efeito os portos de Arica e Antofagasta.

O Artigo 1 do ATIT começa afirmando que os termos desse Acordo se aplicam ao transporte internacional terrestre entre os países signatários tanto em transporte direto de um país a outro como em trânsito a um terceiro país. E o Artigo 19 reafirma esta posição contemplando que regulamenta de forma expressa o que a Bolívia define como transporte de carga de ultramar, ao assinalar que se entende por transporte terrestre com tráfico em trânsito a terceiros países não signatários o realizado por um país signatário, que neste caso é a Bolívia, com destino a outro país que não seja signatário do acordo, por exemplo um país da Ásia Pacífico com trânsito por terceiros países signatários, neste caso o Chile.

A Bolívia propõe que a aplicação do ATIT obstrui o livre trânsito concedido pelo Chile no Tratado de Paz e Amizade, no entanto, devemos dizer que, em virtude do regime de livre trânsito e de acordo com posteriores assinados neste sistema, a Bolívia goza de privilégios comerciais excepcionais que não têm outros países da região e são costeados pelo Estado de Chile: armazenamento gratuito por um ano para suas importações e de 60 dias para suas exportações, tarifas preferenciais para alguns serviços de uso de cais, tarifas reduzidas para o armazenamento de carga perigosa, isenção impositiva a todos os serviços prestados à carga boliviana e potestade aduaneira boliviana sobre todas as mercadorias em trânsito por território chileno.

Estes privilégios não são obstaculizados pelo ATIT e significam uma despesa para o fisco do Chile de aproximadamente US\$ 4.167.000 ao ano e para a Bolívia uma enorme vantagem nos custos do transporte.

Outra afirmação da Bolívia diz que a aplicação do ATIT obstrui o livre trânsito conseguido pelo Chile no Tratado de 1904, mas, no entanto, diz que seu comércio posterior, em uma lâmina que estava em sua apresentação anterior, aumentou bastante entre 2009 e 2013, 82 %. Como se explica então este aumento tão considerável de seu comércio exterior se dizem que não lhe concedemos o livre trânsito, que a aplicação do ATIT obstrui o livre trânsito?

Também não poderíamos explicar-nos como é que os fluxos de cargas bolivianas aos portos chilenos tenham aumentado tanto também nos últimos cinco anos. No ano 2014 ainda não está encerrado, há cifras que estão até outubro, outras até novembro, outras até agosto, mas poderíamos pensar que isto vai se aproximar os 3 milhões de toneladas e em 2009, que é ano anterior ao que a Bolívia assinala como uma mudança de circunstâncias, é quase a metade. Então, como é possível que nós sejamos difíceis com a Bolívia, que a partir de 2010 começamos a aplicar recém o ATIT e a colocar obstáculos do livre trânsito, não obstante, estas cargas aumentaram de forma tão considerável?

A Bolívia sustenta que o Tratado de 1904 contempla a obrigação do Chile de acordar com a Bolívia e em atos especiais qualquer regulamentação relacionada com o direito de livre trânsito. No entanto, pensamos que o Tratado de 1904 não exclui que as Partes acordem tais regulamentações de um acordo multilateral, como se feito. A legislação interna chilena não impede o livre trânsito da Bolívia por seu território, suas exigências em matéria

de transporte estão destinadas à segurança e à regularidade da atividade do transporte, inspeção técnica vigente do veículo que o pede qualquer país, condições técnicas adequadas: pneumáticos, luzes, freios, antiguidade não maior à permitida segundo o tipo de veículo, autorizações, seguros. Isto, creio, que é bastante razoável; é exigido em qualquer país.

A Bolívia manifesta que dentro das estipulações bolivianas-chilenas em vigor o livre trânsito compreende toda classe de carga em todo tempo e sem nenhuma exceção. Estamos de acordo, isso é assim. Mas obviamente é necessário entender esta disposição em um contexto razoável. Os direitos que emanam do direito de livre trânsito são amplos mas não são ilimitados, devem exercer-se respeitando as disposições do ATIT, da legislação chilena que estabelece que o transporte deve realizar-se sob condições de regularidade, segurança e respeito aos princípios fundamentais reconhecidos pelos membros da ALADI e da comunidade internacional. Creio que isso não é incompatível, é bastante razoável e civilizado.

A Bolívia manifesta que a aplicação do ATIT obstrui o livre trânsito concedido pelo Chile no TPA. No entanto, tem livre trânsito aos portos chilenos por todas suas rotas habilitadas. Destacamos as principais: a rota 11-CH pavimentada; a rota 15-CH, também pavimentada; o ferrocarril Arica-La Paz, seção chilena reabilitada; e o trem Antofagasta-Bolívia que é privado e está em operação.

Também houve observações de parte dos transportadores sobre as situações que sofrem na fronteira. É preocupante quando um transportador diz que tem maus momentos quando transita de um país a outro e a verdade é que gostaríamos de dar a conhecer quais as instalações que temos nos complexos fronteiriços.

Este é o atual complexo fronteiriço em Chungará. É um estabelecimento razoável e também vai ser substituído por um novo em um projeto que está bastante avançado. Há um projeto integral que contempla obras de reposição da rodovia internacional e um novo complexo fronteiriço com um investimento de US\$ 94.000.000. Deste investimento, são US\$ 57.000.000 os que correspondem à rodovia. Este projeto considera um espaço para estacionamento de 69 veículos particulares, cinco ônibus e 12 caminhões, respondendo ao princípio de segregação dos espaços por tipo de veículo que ordena a circulação dentro das passagens fronteiriças. Este estabelecimento vai ter 5.100 m² e vai ser a sede do controle integrado para o ingresso ao Chile. O estado de avanço do projeto já está adjudicado desde 2013; temos mais de 25 % de avanço das obras e prevemos uma data de entrega em 2015.

Por outro lado, a rota 11-CH que conecta Iquique com a Bolívia na região de Arica e Parinacota, esta rota se consolidou como uma via de acesso preferente e o Chile está trabalhando em obras de melhoramento. Está totalmente pavimentada há muito tempo e está sendo melhorada. O novo complexo fronteiriço de Colchane, recentemente concluída sua construção, também tem instalações bastante adequadas aos conceitos modernos do que é um complexo fronteiriço, com separação também de ambientes e de espaços de atendimento por tipo de veículo. Aí vemos os ingressos para os caminhões, para os veículos particulares e para os ônibus; atendem-se em carris separados de modo a não gerar atrasos nas filas.

E também há despesas de administração importantes que fornece o Estado do Chile para melhorar permanentemente a infraestrutura dos acessos e dos complexos fronteiriços nas passagens com a Bolívia.

Os transportadores bolivianos se queixaram na sessão do dia 2 de dezembro de não contar nos complexos fronteiriços com um lugar para almoçar. Tenho que esclarecer isto. Em nenhum complexo fronteiriço deveria ter uma atividade que fosse alheia ao controle fronteiriço. É verdade que no passado muitos complexos fronteiriços tiveram pequenos negócios de venda de alimentos. Isso é absolutamente irregular. É absolutamente contrário à eficiência de um controle fronteiriço. O espaço do controle integrado, segundo consideram todos os países da UNASUL que trabalham fielmente em melhorar as passagens fronteiriças, nenhuma atividade alheia ao controle fronteiriço deve realizar-se no espaço do controle integrado quando há um acordo de controle integrado, como temos com a Bolívia. Temos um acordo de controle integrado. Não é o Estado do Chile o qual deve prover um lugar para almoçarem os caminhoneiros; nem sequer é provido aos caminhoneiros chilenos. As instalações que deve haver em um complexo têm a ver com os escritórios, as habitações dos funcionários quando isso for necessário devido à distância das fronteiras em alguns casos e também algumas instalações para atender o público: primeiros socorros. São conceitos que estão se integrando como conceito mais moderno de complexo fronteiriço e, claro, os serviços higiênicos que os têm todos os complexos fronteiriços chilenos há bastante tempo, e estão sendo melhorados e ampliados, implementando em maior quantidade. A verdade, considero que são as empresas de transporte as que deveriam prover ao caminhoneiro os meios para ter um almoço. Os caminhoneiros chilenos costumam almoçar na estrada em diferentes restaurantes; eu mesma almocei em restaurantes de caminhoneiros e são bons, agora os caminhoneiros podem pagar isso, não sei se os caminhoneiros bolivianos podem fazê-lo, tomara que possam porque estariam muito melhor e em melhores condições para fazer seu trabalho, seu digno trabalho.

Nas rodovias chilenas temos, já disse, bastantes restaurantes, tomara que os conheçam. No entanto, alguns condutores bolivianos preferem acudir a provedores informais. Isso não é culpa nossa. Lamentamos. Mas a verdade tomara que possamos colaborar mutuamente o Chile e a Bolívia para melhorar a atividade do transporte entre ambos os países, nos beneficie a ambos e também aos transportadores e também aos condutores que merecem condições de trabalho mais dignas.

Os transportadores bolivianos também se queixaram na sessão de 2 de dezembro de não contar com complexos fronteiriços com as mínimas condições humanitárias e aqui vemos que há primeiros socorros. Temos banheiros que disseram que não havia, há em todos os complexos chilenos e estes são novos, agregaram-se por diferente tipo de usuário, como há diferença de espaço, há banheiros para condutores de carros, para caminhoneiros e para condutores de ônibus e passageiros dos ônibus.

A Bolívia manifesta que não aplicou o ATIT aos caminhões bolivianos, mas só desde o ano 2010. Aqui quero dar a palavra ao meu companheiro Pablo Ortiz do Ministério do Transporte que vai explicar com muita mais sabedoria que eu. Muito obrigada.

Representação do CHILE (Pablo Ortiz). Bom-dia senhores Representantes.

Efetivamente, as obras de infraestrutura na verdade descritas anteriormente naturalmente têm que funcionar com um transporte que está à altura dessa infraestrutura. Efetivamente, temos provas documentadas e revisando a documentação fornecida pela Delegação da Bolívia também consta nessa documentação que de maneira reiterada manifestamos a necessidade, com anterioridade ao ano 2010, de contar com autorizações, inclusive anunciamos a fiscalização e pedimos colaboração, inclusive em alguma oportunidade compartilharam este vídeo em algumas reuniões do Comitê de Integração, tal como podem revisar inclusive na documentação fornecida pela Bolívia.

Portanto, nesse âmbito realizamos fiscalizações programadas e em horários limitados, o que naturalmente facilitava aos transportadores que não estavam em regra eludir estes controles. Provavelmente, e como verão posteriormente, a taxa de infrações é bastante baixa em relação à quantidade de veículos que ingressam. O que fazem os transportadores bolivianos é que se estacionam na rota esperando que se retirem os fiscalizadores e com isso geram longas filas. Falamos isso de forma muito franca. Provavelmente as filas que vimos na apresentação anterior correspondiam justamente a longas esperas que realizam os transportadores bolivianos aguardando que os nossos fiscalizadores baixem. No entanto, ao aumentar a frequência das fiscalizações foi possível detectar e sancionar mais situações de infração.

A Bolívia reclama especificamente das seguintes exigências: autorização ocasional e autorização complementar. Isso é uma documentação que está expressamente contemplada no ATIT, utilizam-na seus sete membros. A aplicação do formulário controle de produtos silvi-agropecuários em trânsito. Cabe assinalar que, neste caso, o controle das cargas em fronteiras é apenas documental, a inspeção física é somente eventual e como uma medida de proteção fitossanitária, medida que naturalmente existe em todos e cada um dos nossos países e que em consequência não significa uma demora adicional. E por outro lado, a obrigatoriedade de contratar um representante legal, neste caso no Chile, está expressamente contemplado no ATIT; é mais, a necessidade de contar com este representante legal não se exige no caso das autorizações ocasionais e há alguns meses atrás, neste mesmo salão, discutimos sobre a pertinência de incorporar o representante legal nas autorizações ocasionais, oportunidade em que inclusive tivemos a disposição de Bolívia se puder incorporá-lo.

A obrigação de portar carteira de tripulante, que argumenta a Bolívia, dito seja de passagem é uma exigência que não se controla e é muito provável que não se tenha controlado nunca, porque a carteira de tripulante se emite a pedido das empresas e a verdade é que as empresas nunca pediram. Essa disposição é uma disposição que foi eliminada por decisão da Comissão do Artigo 16, que tem um protocolo de modificação que está em andamento, que a Bolívia não ratificou, portanto se a Bolívia gostaria de ter certeza sobre o tema não lhe exigimos e poderia ficar definitivamente solucionado se a Bolívia ratificasse o protocolo, não caberia nenhuma dúvida a esse respeito, posso dar garantias de que não será exigido.

Quanto à restrição do ingresso do veículo em razão de sua antiguidade, naturalmente que o que estamos aplicando é a norma do país transitado em conformidade com o Artigo 4. A norma de antiguidade tem a ver no fundo com determinada limitação em relação com as características técnicas que o veículo tem.

Quanto à fiscalização da inspeção técnica veicular, é uma norma que está contemplada na legislação nacional, além disso, promovida de maneira bastante intensa pelos países-membros do MERCOSUL, que inclusive criaram um formato comum de inspeção técnica veicular. Nesse contexto, não é possível que a Bolívia sustente que seu direito de livre trânsito por território chileno possa isentar seus transportadores da norma do país transitado e, nesse sentido, também não é possível pretender circular sem as autorizações que se exigem às empresas de transporte dos demais países em virtude do ATIT. Isto significa que poderíamos admitir então que poderiam circular sem seguros e sem a qualificação técnica nem as condições mínimas de segurança para transitar por nossas rodovias. Também não é possível pretender, naturalmente, que os motoristas destas empresas de transporte realizem seu trabalho sem as condições de trabalho e de saúde que todo trabalhador merece. Tal como mencionava anteriormente, e é importante encarregar-se disto, escutamos que houve uma ação de fustigação. Quero contar-lhes que durante o ano 2014 a região de Arica e

Parinacota, que é onde circula a maioria dos caminhões bolivianos, neste ano até novembro foram fiscalizados, foram controlados 6.732 caminhões bolivianos e desses 6.732 somente 208 tiveram infração. Isso representa 3 % do total dos caminhões controlados. Obviamente, isto do ponto de vista empírico demonstra a ausência de toda fustigação como o que denunciou a Bolívia nesta matéria.

A Bolívia naturalmente não pode pretender isentar-se de respeitar os bens jurídicos fundamentais reconhecidos pela comunidade internacional. O próprio Tratado de Montevideu de 1980 que estabelece a ALADI prescreve, em seu Artigo 50, que nenhuma de suas disposições, entre as quais está a que estabelece o direito de livre trânsito, será interpretada como impedimento para a adoção e o cumprimento de medidas destinadas, entre outras matérias, a proteger a vida e a saúde das pessoas, os animais e os vegetais, textualmente. A exigência que está implícita na existência destas autorizações e destes seguros de inspeção técnica veicular e que os veículos contem com condições mínimas tem a ver com situações como as que vamos ver a seguir.

O livre trânsito não significa de nenhuma maneira que os caminhos bolivianos possam transitar com sobrepeso e mal estivados, descumprindo as normas mínimas de segurança em normas chilenas.

O que veem aí, evidentemente, é um caminho mal estivado. É uma automovileira que naturalmente tem risco de sofrer um acidente. O mesmo ocorre quando fiscalizamos normas de segurança. É provável que um veículo com essas características, como tem vários eixos e um rodado dobre, vale dizer tem dois pneumáticos em um mesmo eixo, pode eventualmente circular com alguma dificuldade. Mas, isso, nós, obviamente, temos que qualificar como uma infração à lei de trânsito.

Uma vista rápida às infrações deste ano na região de Arica, especificamente de caminhões bolivianos, explica uma quantidade importante de acidentes e nesse caso que correspondem a capotagens, colisões e batidas que tiveram como consequência quatro vítimas fatais, três vítimas graves, um menos grave, seis leves e danos à propriedade pública ou privada também de seis ocasiões.

A situação que podem apreciar aí se refere a adiantamento, perda de controle do veículo, freio em mal estado, condução em estado de ebriedade que se repete, creio, em três ou quatro oportunidades, pneumáticos em mal estado, condições físicas deficientes. Portanto a exigência de autorizações, neste caso, e de condições técnicas dos veículos não tem relação com um preciosismo técnico, somente com o cumprimento da norma jurídica fria, tem a ver diretamente com a vida das pessoas, tem que ver com a proteção do meio ambiente.

Permito-me, como o dado estatístico é nosso, provavelmente citar alguma informação que vão poder resgatar da web.

Aí vemos, 23 de novembro de 2014, capotagem de um caminhão cisterna que provocou o derramamento de 33.000 litros de petróleo. Isso evidentemente provoca um dano ambiental. Assim escorre o combustível. Esse combustível escorre por uma quebrada. Permito-me ler textualmente como o consignou a imprensa: «O combustível derramou-se por uma valeta do lado do caminho e no princípio temeu-se que escorresse o Río Socoroma, que é afluente do Río Yuma. No entanto, e após um intenso trabalho com maquinaria pesada, foi possível desviar e controlar parte dos 33.000 litros de petróleo». Vale dizer, apesar do trabalho que é possível apreciar dessa maquinaria pesada no extremo superior direito, evidentemente não foi possível controlar que o resto chegasse mais abaixo.

Lamentavelmente, não é uma situação isolada. Veem como se intitula, «Uma história repetida na rodovia Arica - Tambo Quemado: caminhão capota novamente e derrama 33.000 litros de petróleo», em dezembro do mesmo ano. Assim se aprecia o caminhão.

Gostaria de consignar ainda que devido ao acidente que há pouco víamos menciona-se: «os policiais, ao deter o motorista e ao aplicar-lhe o alcohótest, que marcou um severo estado de ebriedade, o que obviamente haveria sido a causa do acidente além de encontrar embalagens de cerveja na cabina» que corresponde justamente a alguma das infrações que vimos anteriormente neste quadro estatístico.

Aí temos outra situação de derramamento de diesel na rodovia de Arique-Tambo Quemado. Essa é uma ampliação da mesma imagem que tínhamos visto anteriormente.

Aqui temos a capotagem de um caminhão com reboque, que neste caso específico deixou um cidadão boliviano morto, em Iquique, em junho deste ano. Aí temos a mesma foto ampliada.

Aqui temos um dos acidentes que teve consequências dramáticas: duas mulheres morrem em explosão de caminhão carregado com benzina. Tal como consignado pela imprensa, assinala que o motorista da máquina identificado como Valentín Guanca Cruz de 47 anos conseguiu salvar-se das chamas geradas após a capotagem enquanto seus acompanhantes, que seria sua esposa de 40 anos e outra mulher de 30 anos de idade, que seria sobrinha, ficaram presas na deformada estrutura do caminhão morrendo devido ao fogo e asfixia. Evidentemente, aqui temos uma consequência trágica. Quando nós dizíamos que estávamos pensando na vida das pessoas, não somente pensávamos nos terceiros não transportados, a gente que pode estar circulando na rodovia ou que vem em sentido contrário em outro veículo particular, estamos pensando ainda nos mesmos motoristas, neste caso acompanhantes. Claramente uma tragédia: sua mulher, uma sobrinha e sobrevive o motorista. Esse é o mesmo acidente, assim ficou o caminhão.

Em 12 de outubro deste ano, não é longe, foi há muito pouco: «Condutor boliviano morre calcinado ao capotar caminhão na chamada *Ruta de la Sal (Rodovia do Sal)*». Morreu calcinado devido a capotagem, bateu com rochas e naturalmente ao bater com o estanque de combustível o caminhão pegou fogo. Assim ficou o caminhão.

Outra consequência trágica em outubro de 2014. Neste caso faleceu um menor perto de San Pedro. Conduzia um adulto que ia com um acompanhante, esse acompanhante ia com seu filho de 13 anos. Essa criança faleceu por condições deficientes do veículo. Aí temos a fotografia ampliada.

Mais próximo ainda, 28 de novembro de 2014, novamente capotou um caminhão boliviano com mais sorte, não derramou o combustível neste caso. No entanto, dias depois outra capotagem de caminhão gerou derramamento de combustível e veem como têm que começar a trabalhar as máquinas para evitar que se produza um dano ambiental.

Conforme o que vimos, evidentemente os requisitos do ATIT e as normas chilenas que regulamentam aspectos do transporte terrestre estão destinadas a estabelecer condições mínimas de segurança ambientais e de respeito pela integridade e qualidade de vida das pessoas, que estão presentes nos regimes internos de todos os países-membros do ATIT e seu cumprimento é totalmente atingível para as empresas.

O Chile, em consequência, tem direito a exigir que seja respeitado seu direito interno e é também seu dever velar pelo respeito em seu território dos princípios e direitos

fundamentais reconhecidos na comunidade internacional, bem como procurar que os veículos transitem por suas rodovias em condições de segurança sem causar acidentes que ponham em risco a vida das pessoas ou degradem sua qualidade de vida ou o meio ambiente.

Desafortunadamente, a Bolívia ignorou o mecanismo bilateral. O respeito pelo ATIT que a Bolívia demanda implica, primeiro que nada, dar reconhecimento às instâncias multilaterais e bilaterais de seu organismo de aplicação e já tínhamos visto, temos um protocolo de modificação pendente que elimina a carteira de tripulante. Desafortunadamente não contamos com a conformidade da Bolívia. Em vista destes acordos, os países-membros costumam discutir os temas de mútuo interesse e resolver suas diferenças em torno a sua aplicação. O Chile manifestou reiteradamente a Bolívia seu interesse em celebrar as reuniões bilaterais do ATIT, convite que a Bolívia desestimou abandonando completamente o diálogo neste importante fórum de entendimento.

Conforme manifestado, o Chile reitera uma vez a mais sua disposição de convidar a Bolívia a honrar os acordos assinados no âmbito da ALADI e a retomar as reuniões bilaterais do ATIT para abordar os temas referentes ao transporte terrestre em ambos os países. Muito obrigado.

Representação do CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Senhor Presidente, senhores Representantes, finalmente a Representação chilena considera oportuno retornar à origem que deu curso ao processo que hoje vivemos da Resolução 114, de março do ano 1990, resolvido no âmbito do Tratado de Montevideú 1980.

Seu Artigo Único, em seus números 4 e 5, são os que deram lugar ao procedimento que hoje estamos, espero, culminando. E efetivamente, ali manifesta-se que as Partes têm, como fez a Bolívia, o direito a solicitar que sejam realizadas consultas. As consultas celebraram-se, fizeram-se, realizaram-se. Têm o direito as Partes a solicitar que o Comitê de Representantes formule alguma proposta que não é vinculante e que as partes – o Chile e a Bolívia neste caso- podem ou não aceitar. Mas o papel da ALADI objetiva e juridicamente concluiu.

Corresponde, portanto, avançar no processo e salvo que os senhores Representantes gostariam de resolvê-lo hoje quero lembrar-lhes que terminada esta reunião começa a correr o prazo dos 15 dias corridos e fatais e, portanto, repito, salvo que quisessem resolver hoje devemos resolver na reunião fixada previamente para o dia 19 uma proposta que não é senão um convite às Partes a buscarem a solução ao conflito.

E falamos isto muito simplesmente porque na verdade sentimos que a experiência, estes dias, demonstrou que sem prejuízo do direito soberano das Partes para dar lugar a este procedimento este não é o sentido histórico nem é a essência da ALADI; digamos francamente, assim não fazemos integração latino-americana. Não estamos avançando no campo da integração latino-americana, assim de simples. Este não é um tribunal nem é a instância para resolver nenhum conflito. Fazemos integração com a EXPO ALADI, bem-sucedida, 650 empresários, importantes negócios celebrados. Vamos fazer integração latino-americana com o festival cultural e de cinema proposto para o próximo ano. Mas não fazemos integração latino-americana discutindo problemas que devem ser resolvidos, como toda a vida se fez, bilateralmente e esperamos que finalmente os problemas entre o Chile e a Bolívia sejam resolvidos.

Portanto, com base nestas considerações, o que foi exposto, deixamos formulada formalmente -e queremos que isso conste em atas- a proposição de que o Comitê de

Representantes quando estimar, e provavelmente será a reunião próxima, pronuncie-se sobre nossa proposta que é a de que continue a busca de acordo mediante tratativas bilaterais para resolver estes problemas no âmbito do ATIT. Entendemos que essa será uma contribuição a que a ALADI possa continuar funcionando em favor dos interesses e o que deu lugar a sua origem histórica. Muito obrigado.

PRESIDENTE. Muito obrigado à Representação do Chile. Tem a palavra a Representação da Bolívia, adiante por favor.

Representação da BOLÍVIA (Benjamín Blanco Ferri). Obrigado, Presidente. Bom-dia a todos os companheiros, Embaixadores, Representantes Permanentes, Representantes Alternos. Primero vou iniciar apresentando a Delegação que acompanha a Bolívia que veio da capital. Estamos outra vez com nosso Vice-Ministro das Relações Exteriores, Juan Carlos Alurralde Tejada; com o Vice-Presidente da Câmara Boliviana de Transportes, Erlan Melgar Salvatierra; e com o Representante da Câmara Departamental de Transportes de Cochabamba, Edwin Velásquez Mejía. Eu daria então a palavra ao Vice-Chanceler da Bolívia.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Bom-dia a todos os irmãos que nos acompanham hoje. Nós muito contentes de que nos estejam acompanhando neste importante debate, também contentes de que tenha sido possível realizar esta reunião que entendíamos, pela anterior reunião, de que já são tempos um pouco complicados pelo tema dos feriados e as férias e pelo mesmo valoramos muito seu interesse e sua presença nesta reunião.

Também agradecemos à Secretaria-Geral pelo relatório que apresentou. Consideramos que cumpriu, em grande medida, o mandato manifestado na reunião, eu falava neste momento quando escutava a Representação do Chile, aos irmãos do Chile, falava graças a Deus que existem as Atas, as transcrições das reuniões, porque aí foi manifestado claramente o alcance do relatório, está a transcrição da última reunião que se produziu em 2 de dezembro, e cremos que a Secretaria fez um esforço grande de tentar incluir todos os aspectos que tínhamos pedido nesse momento, e tínhamos pedido, prezado Diretor Jurídico do Chile, um relatório jurídico, e está na Ata que tínhamos pedido um relatório jurídico, sobretudo sobre o caráter do Artigo 15, se era declarativo ou era operacional, então, isso está nas Atas. Também está nas Atas apresentar fórmulas de solução, que também o Chile desestima, que diz que a Secretaria tivesse ultrapassado suas atribuições, também está na Ata da última reunião de 2 de dezembro, então cremos que a Secretaria fez um esforço.

Na Ata poderão revisar a transcrição da reunião anterior, está o tema que propõe o Chile e o que diz textualmente, é que também se analisem os outros instrumentos que pudesse haver bilaterais entre outros países à margem do Chile e da Bolívia, isso é o que diz a Ata e isso é o que fez a Secretaria, analisou o Brasil, Paraguai, Argentina.

Também, uma vez que foi emitido o relatório, sabem, ontem à noite creio, só agora o Chile, extemporaneamente, novamente extemporaneamente, envia novos relatórios e todas essas citas que veem dos instrumentos que temos, por exemplo, com o Peru, com o Brasil, com a Argentina, só agora são incorporados depois de que seja apresentado o relatório, tivesse sido muito interessante para a Bolívia que essas referências tivessem podido chegar antes de que seja o relatório assim o relatório tivesse contido essa análise também, não depois que se emite o relatório colocam-se novos elementos.

Não temos nada contra esses artigos e esses Acordos, agora vamos desenvolver, mas tivesse sido melhor que pudessem ter sido integrados antes para que façam parte da

análise e isso é o que tivéssemos querido realmente da Delegação do Chile mas não se produziu assim, o qual abre novamente elementos que não pôde considerar a Secretaria-Geral talvez em seu relatório, mas, no entanto, vamos responder com muito prazer ao longo desta sessão.

Outro tema, nos pareceu muito interessante a apresentação do Chile, por favor queremos uma cópia, pedimos à Secretaria, e vamos contestar ponto por ponto mas claro não vamos poder fazer agora porque realmente requer uma contestação em detalhe, ponto por ponto, que vamos enviar ao distinto Comitê as respostas, todas estas coisas que creio que vale a pena, merece uma resposta e merece um esclarecimento honrando obviamente sempre a verdade, honrando o diálogo que é o que deve caracterizar o processo de integração.

Mas voltando ao relatório, cremos que foi categórico e responde plenamente o tema peido sobre o Artigo 15, isso foi pedido, prezado Diretor, solicitou-se à Secretaria-Geral pronunciar-se sobre se o Artigo 15 era declarativo ou operacional, e nesta resposta da Secretaria-Geral e a análise que fazem, gera uma obrigação de caráter preceptivo e não tão apenas uma mera expressão de vontade, então esta norma, por seu caráter preceptivo e não meramente programático, constitui uma regra de conduta obrigatória para as Partes signatárias do ATIT. Isso parece muito importante, coincide com o que é obviamente a análise jurídica que poderia interpretar-se de qualquer tratado, e cremos que este é o coração do qual queremos partir, em tudo o que vamos falar agora, significa que é de caráter obrigatório para as Partes.

O que significa isto, prezadas irmãs e irmãos? Significa, na nossa percepção, na nossa leitura, que o ATIT não pode ser de cumprimento obrigatório para a Bolívia em suas relações com o Chile no referente a tudo o que é livre trânsito, comércio exterior e todos os preceitos que têm a ver e características do ATIT. Por que? É muito fácil, tinha dito, vou ter que reiterar nesta sessão porque o Chile não contempla este elemento que é fundamental, e é que os acordos com o Chile prévios ao ATIT não são de caráter recíproco, isto é muito importante o que estou falando, não são de caráter recíproco.

Por que não são? Porque são uma compensação de um cerceamento territorial monstruoso, nefasto, que sofreu não apenas a Bolívia mas o nosso continente em uma guerra sanguinolenta que enfrentou povos irmãos e que produziu um confinamento, um caráter mediterrâneo forçado, um caráter mediterrâneo involuntário, um caráter mediterrâneo que é condição que consideramos temporária, estamos lutando para que esta condição mude, mas isso não é tratamento deste Comitê, é outra coisa, e isso também quero esclarecer, isto não tem nada a ver, absolutamente nada a ver com outros processos jurídicos que temos nós com o Chile, levados em outros âmbitos do direito internacional, isto não tem absolutamente nada a ver, o que tem a ver é que estes tratados, estes acordos que se fazem, não são recíprocos. Por quê? Porque são uma pobre compensação da perda de nosso litoral, do nosso encerro geográfico forçado, da perda de 400 quilômetros de costa, essa é a pobre compensação. Muitas das coisas que os irmãos explicaram aqui é uma pobre compensação para tentar dizer a um país ao qual tinham tirado o seu litoral, tiraram sua costa, que não se preocupe, que ia ter igual acesso a todos os portos do Pacífico e que não se preocupe, que seu comércio exterior não ia estar afetado. E por isso não é recíproco, não pode ser porque o Chile estava oferecendo isto em troca de uma perda territorial, e assim foi interpretado no Tratado de 1904, mas não é necessário restringir-se apenas ao Tratado de 1904 mas ao de 1914, 1937, 1953, que inclusive são ampliativos, ampliativos do que foi definido em 1904.

Em 1904, é correto, não seria regulamentado o transporte por rodovia, mas nos tratados posteriores faz, então é óbvio, como qualquer país, como qualquer um dos senhores o faria, prezadas irmãs e irmãos, não poderiam submeter esta compensação que tinha pela perda do litoral a um acordo de transporte terrestre. Isso é fundamental e isso é o que estamos defendendo agora, estamos defendendo que este Artigo 15 não pode apagar estas pobres compensações dadas à Bolívia por este cerceamento territorial, não pode fazê-lo, isso seria realmente injusto, seria um erro histórico, seria uma barbaridade brutal que poderia ser cometida com um pobre país que ficou, como eu falava, nestas condições.

Nós, irmãos e irmãs, respeitamos plenamente o direito internacional para resolver todas nossas diferenças, e vamos continuar fazendo através de um caminho pacífico, que promova soluções e promova integração, por isso estamos aqui, porque queremos soluções pacíficas, queremos integração, por isso viemos aqui à ALADI, não viemos brigar, não viemos para enfrentar-nos, não viemos confrontar-nos, viemos buscar soluções no âmbito de justamente as instâncias que temos do direito internacional. Com todo respeito ao nosso Embaixador do Chile, se tudo pudesse ser resolvido bilateralmente que lindo seria, que lindo seria o mundo se pudéssemos resolver bilateralmente, não é verdade? Todos os conflitos, os problemas, crises, mas lamentavelmente esse mundo ideal não existe, e por isso foram criados os tribunais arbitrais, foi criada a Corte Internacional de Justiça, a Corte Penal Internacional, criou-se uma série de instâncias internacionais justamente porque não é possível resolver todo bilateralmente, lamentavelmente é assim.

Nosso país é um país da cultura do diálogo, dialogamos todo o tempo, adoramos dialogar, a Bolívia é um dialogador pleno, líquido, convidamos o Chile não sei quantas vezes, por imprensa, inclusive o Presidente disse que se deveria restabelecer o diálogo com o Chile na agenda dos treze pontos, onde justamente um dos treze pontos é livre trânsito, um dos pontos se chama assim, chama-se livre trânsito.

Em novembro de 2010 o Chile tinha que convocar este mecanismo, desde novembro de 2010 não convocou e não quer convocar e, portanto, não avançamos no livre trânsito, nos problemas do livre trânsito, desde 2010, e cabe esclarecer que desde 2010 recrudesceram tremendamente as medidas impostas, injustas porque nós, como eu falei, não nos submetemos ao ATIT com o Chile, não vamos nos submeter ao ATIT com o Chile. Então, irmãs e irmãos, vocação de diálogo sempre há, há um mecanismo estabelecido pelos nossos países, o Chile nunca o convocou, não quer convocar e estes temas não podem ser resolvidos, por isso graças a Deus digo, há outras instâncias onde podemos compartilhar com a comunidade internacional, justamente no espírito de integração do nossos povos e resolver nossos problemas.

Há tantas coisas que disse o Chile, mas vamos referir-nos a algumas. O Chile menciona por exemplo, se não houvesse o ATIT como funcionaria tudo? Como funcionava sempre, antes do ATIT o Chile e a Bolívia tiveram um comércio mas realmente intenso sempre, tivemos regulações, tivemos equipes, sempre funcionou o comércio de ultramar, não nos esqueçamos que estamos falando de comércio de ultramar, com uma série de métodos, práticas, etc., que regulou obviamente nosso principal ponto de respiração, de conexão, que é o porto de Arica, com o mundo. Funcionou até antes de 2010, regulamentado mas como mencionam os próprios acordos de maneira conjunta, de maneira conjunta acordávamos as medidas que regulavam este trânsito, este livre trânsito, que se auto-obrigou o Chile com base em todos estes tratados.

Os convênios de Bolívia-Brasil, os convênios de Bolívia-Peru de 1948, o da Argentina, o do Paraguai, são irmãos e irmãos, os senhores o conhecem, temos nacionais desses países aqui, são convênios recíprocos, o que obriga um país obriga o outro país, são convênios de

aplicação recíproca, e portanto não há problema nestes convênios porque são recíprocos. Com o Chile não é um convênio recíproco, e não pode entender, é incrível que o Chile agora mencione que tem que haver reciprocidade, em uma espécie de amnésia de todo o que aconteceu na nossa história, tudo o que aconteceu nos séculos passados, em todos os acordos, tratados que assinamos anteriormente, e que agora exigem reciprocidade, é realmente penoso companheiros e companheiras escutar isso.

O companheiro falava também, seguindo com o relatório, prezado Presidente, que as fórmulas de solução não foram solicitadas, sim foram solicitadas, está nas Atas, está em memória, foram solicitadas porque, para o que serviria ter os distintos colegas sentados aqui se não pudessem eles propor algumas fórmulas que permitam resolver problemas que separam nossos povos? Que fazem dano aos nossos povos, porque no final os impactos de todas estas medidas justamente danam o nosso comércio exterior, nossa economia, nosso povo.

Teríamos querido uma fórmula que não está no relatório mas que, vendo as quatro possíveis que há aí poderíamos submeter-nos a qualquer uma que permita que isto se resolva, irmãos e irmãs, isto tem que se resolver, não podemos continuar assim, não podemos continuar com filas intermináveis de caminhões que estão na fronteira varados, com nosso comércio exterior estrangulado, não podemos continuar, isto tem que ser resolvido, e por isso se estas fórmulas pudessem prosperar, qualquer uma delas, qualquer uma que nos aproximar-se à solução. Sei que os senhores vão analisar as fórmulas propostas pela Secretaria-Geral, pediríamos que por favor quando façam sua recomendação pensem em algo que realmente nos permita resolver isto, isso é o que queremos, em paz, em harmonia, em fraternidade, em um espírito de integração, queremos resolver o que está acontecendo.

Os companheiros do Governo do Chile também mencionam que o Tratado de 1904 não exclui acordos multilaterais, mas prezado Presidente, está claríssimo o Artigo, eles mesmos colocaram, diz “definir-se-á de maneira conjunta”. A Bolívia e o Chile, que é o que fizemos até antes do ATIT, sempre sentaram juntos para regular o trânsito e parecesse aqui -talvez nosso irmão da Câmara de Transporte vai explicar porque ele estava, quando escutava muitas coisas estava muito nervoso, então vamos dar o uso da palavra, porque ele é quem vive a fronteira, eles são os que todos os dias lidam com estes temas- parece que vemos como um país que não tem normas, que não tem cuidados. Temos nossas próprias normas nacionais que claro exigem segurança de caminhos, exigem condições de veículos, exigem uma série de trâmites dentro da nossa legislação que obviamente é o fundamental para que se mexa qualquer veículo, público, privado, etc., e é óbvio que sempre coordenamos com o Chile, até antes do ATIT, coordenamos de maneira bilateral como iam funcionar nossas legislações nacionais, como iam se compatibilizar, porque sempre se compatibilizaram, até antes do ATIT. É depois do ATIT que o Chile começa a aplicar medidas unilaterais, esquecendo o mecanismo conjunto onde nós trabalhávamos para regulamentar tudo o que é o trânsito.

Gostei muito de alguns dados que deram aqui os companheiros, os irmãos, irmã, sobre por exemplo a quantidade de veículos que passam pela fronteira. Eles falam: fiscalizamos 6.732 veículos, é um dado dos irmãos, fiscalização é que revisam seus pneus, revisam o motor -aqui vai lhes explicar o irmão- digamos que tardam 15 minutos por veículo, digamos, às vezes muito mais, 6.732 por quinze minutos são 100.980 minutos, essas são 1.683 horas, dividido entre 12 horas mais ou menos que é o que funciona a fronteira, são mais de 140 dias. 140 dias que passaram, não em trânsito mas em revisão de veículos. Aqui estão as cifras, os dados dos companheiros e isso é o que provocam essas filas que não são, como falam também os irmãos do Chile, um pouco fortuito, isso se vê a cada dia, a cada dia

isso na fronteira, e quero convidar aqui, que fique por favor na memória desta reunião, a que o Comitê, o dia quiser, convidamos para ir à fronteira, convidamos o Presidente, o Secretário, todos os irmãos, vamos à fronteira, porque não estamos mentindo, isto que está acontecendo, o que veem nos vídeos acontece a cada dia, podemos ir agora e vamos encontrar uma fila de 100, 200 caminhões. Isso acontece cada dia, por isso estamos reclamando, não podemos continuar assim. Vamos, convidamos com todo carinho, com todo o afeto, não é uma briga, não estamos contra ninguém, somente queremos resolver este problema.

Outro dado muito importante dos irmãos, dizem de 6.732 fiscalizações só 208 tiveram infrações, para que vejam que a legislação interna boliviana também é forte, isso significa que na Bolívia somos responsáveis, somos responsáveis, por 6.732 a 208 significa que as condições dos veículos em uma grande porcentagem são favoráveis. Então, para o que esta fiscalização brutal que ocasiona estas filas tão longas? 140 dias fiscalizando, não 140 dias mas 140 dias contínuos estão perdendo, perdendo de fiscalizar, são os dados dos irmãos do Chile.

A irmã diz “não podemos dar comida”, claro que não haja comida em um posto fronteiriço parece correto, mas que não haja comida em um caminhão que tem uma média de três ou quatro, às vezes cinco dias para cruzar a fronteira, é inumano. Se formos a uma fronteira e passamos três ou quatro horas para cruzá-la que não haja comida, mas se tivermos que passar três ou quatro dias é inumano que não haja possibilidades de alimentar-se, ou não? Como vai se alimentar os companheiros? as esposas dos motoristas, sua família vai e leva comida e os multam porque falam que é uma atividade informal, mencionavam aqui os irmãos do Chile. Que informalidade é que a família possa levar comida aos seus pobres esposos que estão aí três ou quatro dias na fronteira, a mais de 4.600 metros de altura.

O mesmo com os serviços higiênicos, viram vídeo, essa fila alcança vários quilômetros, cinco, dez quilômetros, às vezes mais, então imagine, o senhor é o dono do caminhão, não é dono da carga, é dono do caminhão ou é um empregado de um dono de caminhão, não pode deixar a carga, porque, o que acontece se vai embora, deixa a carga e algo acontece? Roubam, abrem, não sei, tem que fazer suas necessidades aí fora, ou não? Ou vai caminhar cinco quilômetros ao serviço higiênico da fronteira, fazer suas necessidades ali e votar. Isso quando significaria? um homem ou uma mulher caminham cinco quilômetros hora, ida e volta são duas horas somente caminhando para ir ao serviço higiênico, impossível, então fazem suas necessidades na estrada e são multados. Não podemos continuar com isto entre irmãos, não podemos continuar com isto em uma comunidade como a nossa, isto tem que ser resolvido.

Vou dar a palavra aos irmãos transportadores, eles colocaram alguns elementos a mais que querem compartilhar com os senhores, adicionados em tempo adequado, nas suas pastas, enviou-se à Secretaria para que incorpore no relatório, e nós possamos então ver a realidade desde a perspectiva real, desde a perspectiva dos transportadores. Por favor, irmão.

Representação da BOLÍVIA (Erlan Melgar Salvatierra). Com sua autorização, Presidente, antes do que nada cumprimentar especialmente um dos crisóis da bolivianidade, meu setor, o transporte.

Eu gostaria, por favor que por seu intermédio pudéssemos, antes de começar nossa alocução, se pudermos ver um vídeo adicional que trouxemos como Instituição, é possível? Não dura mais do que cinco minutos, se por favor nos permitem? Obrigado.

Enquanto se ajusta o vídeo, ficamos particularmente preocupados desde a anterior reunião, terça-feira 2 de dezembro, e era imperioso um esclarecimento, talvez na terça-feira anterior mas bom, hoje temos a segunda oportunidade de fazer esse esclarecimento, e é que na reunião anterior a Delegação chilena fazia menção, e eu entendi como que se nos estivesse colocando na boca, ao nosso setor, ou talvez de forma verbal me refiro, ou talvez de forma por escrito, exigindo ou pedindo de que não se exijam as normas técnicas de segurança, eles aduziam, atualmente o complementaram, que por exemplo as autoridades chilenas não exijam a carteira de conduzir do motorista, o “brevet” falamos na Bolívia; que não exijam documentos adicionais, mencionaram-no novamente, como o portal internacional de carga, para que uma empresa saia com seus caminhões devidamente autorizados e credenciados tem que ter uma homologação, isto é, uma solicitação da autorização ao Vice-Ministério do Transporte, neste caso boliviano, para sair ao país vizinho Chile, isso se homologa como a aduana boliviana e depois vai em homologação ao Vice-Ministério, ao Ministério neste caso chileno, seu par, para que essa empresa esteja credenciada com seu parque automotor e pode transitar território estrangeiro, neste caso chileno.

Na anterior reunião falou-se que nós como Representação, ou particularmente como setor, como transporte, estávamos pedindo que não se cumpra esse requisito, que não nos peçam esse documento, que não nos peçam o seguro internacional de responsabilidade civil, então é importantíssimo e de imperiosa necessidade que esclareçamos tal situação e tal figura, pelo amor de Deus peçam os documentos.

O que falamos e fomos tácitos como setor, é em um único e específico documento, e trata-se deste, a Autorização Ocasional de Carga Nacional Chilena, falamos na anterior reunião e o repetimos e temos devidamente documentado, não é invenção nossa. Estas autorizações ocasionais para carga nacional chilena, me explico, o Chile produz este telefone dentro de seu território e se temos um caminhão nosso que vai transportar de Arica para a Bolívia está obrigado a ter essa autorização, que o homologa o ATIT especificamente, é o que se menciona. Estamos perfeitamente de acordo que seja apresentado, e vice-versa se Bolívia produz soja, para dar um dado, para consumo específico do Chile, logicamente isso vai para o Chile, e exigir este documento claro que é exigível mas às autoridades chilenas, mas se o caminhão está transportando carga que nada tenha a ver com o que acabo de mencionar, consumo ou produção chilena, por que vão exigir? É tácita nossa petição. Nossa petição não é que não nos peçam a autorização de conduzir, que não nos peçam o portal internacional, que não nos peçam, eles mencionaram “e demais autorizações internacionais”, isso é tácito, têm que pedi-lo.

O que falamos é que talvez os postos de controle não são os mais adequados onde se encontram neste momento, mencionamos na semana passada e afirmamos isso novamente. Essas filas há pouco mencionei, que nossos motoristas não se apresentam pela famosa fiscalização, fiscalizem mas não da maneira e da forma como estão fazendo atualmente, as filas reais, nossa petição é exata, é precisa, e justamente este vídeo faz uma pequena alocução, cinco minutos aproximadamente que dura o vídeo, que vai refletir o que anteriormente mencionamos, o prejuízo econômico que finalmente acaba em uma cadeia. Nós começamos porque são nossos caminhões os que se encontram nessa zona, o importador, o exportador e logicamente o próprio Estado porque o prejuízo econômico acaba se desenvolvendo no consumidor final que é talvez o cidadão mais pobre do nosso país, em meu bolso porque finalmente eu também sou cidadão e sou prejudicado por este tipo de situações.

Repito, a autorização está dado somente por três meses, se a autorização vence um final de semana e meu caminhão está transitando esse final de semana e não está

transitando com carga produzida ou de consumo chileno, inclusive jogam ao chão ao MIC-DTA que eles mencionaram. Aí está o vídeo, depois continuamos, por favor, Presidente?

- *Projeta-se apresenta* autorização

... Presidente, essa era a apresentação, esse último ponto, que apregoamos e falamos, as instâncias correspondentes, as instâncias correspondentes é uma situação absolutamente bilateral, não unilateral, e eu exponho isto porque na anterior semana, terça-feira 2 de dezembro, estivemos sentados aqui e misteriosamente, no dia 5 de dezembro, o Serviço Nacional de Aduanas, Direção Regional de Aduanas Arica, Unidade de Controle Zona Parinacota, coloca a pedido e a exigência, passa uma ordem interna, a ordem interna Nº 15, Arica 5 de dezembro de 2014, dirigida ao Diretor Regional de Aduana de Arica, exigindo um documento adicional para aqueles caminhões que transportem contêineres. No caso específico da Bolívia, há uma situação absolutamente *sui generis* com o transporte de contêineres, não nos esqueçamos de que somos mediterrâneos, essa situação *sui generis* implica situações negativas econômicas, essa explicação vai ser aprofundada pelo meu companheiro a seguir.

Esta exigência a partir de 5 de dezembro de 2014, poucos dias atrás, poucos dias depois da reunião misteriosamente, exige que tenha que portar um documento adicional, a carta-porte, a Delegação chilena verá é uma exigência que deve contemplar, não digo que não, que devemos cumpri-la certamente sim, não me oponho, não me nego, mas o misterioso é que até 5 de dezembro não o exigiam, e também misteriosamente é que a relação bilateral praticamente com este documento é inexistente, porque é uma resolução interna. Esta resolução interna não a fazem conhecer ao nosso país, explico-me, chegam caminhões em 5 de dezembro como estavam absolutamente acostumados a chegar a essa fronteira o a qualquer fronteira chilena e, a partir desse momento, já não pode passar com um contêiner vazio porque não conta com a carta-porte, a carta-porte é o contrato de transporte especificamente, até 5 de dezembro não o exigiam e, misteriosamente atualmente estão exigindo. Está documentado.

Então, essa é a nossa preocupação, essa é nossa expressão que viemos desenvolver aqui, lamentavelmente não fomos escutados. Escutaram há um momento comentar “nossas autoridades não nos escutam”, será possível que nossas autoridades não se sensibilizem por esta situação? É por isso que estamos aqui, porque nossas autoridades viram a falência e a decadência pela qual passam nossos motoristas nessa zona.

Quero levar ao conhecimento desta honorável sala, há alguns dias atrás chegou “carabineros” – “carabineiros” é a polícia chilena, que controla e fiscaliza- à zona de Chungará e distribuiu sacolas plásticas aos motoristas que nesse momento encontravam-se na zona e disse-lhes “senhores peguem o lixo”, é correto que nossos policiais na Bolívia falem aos seus motoristas “senhores peguem sacolas de plástico e recolham o lixo que há na rua”? A esse extremo chegamos. Contamos como uma queixa, não como uma denúncia, porque se fosse denúncia e o tivesse documentado seria certamente outro o âmbito. Essa é a decadência pela qual estamos passando, essa é a realidade pela qual estamos passando.

O formulário fitossanitário que anunciava o motorista há pouco tempo é relativamente novo também, não tem um ano de duração de que as autoridades chilenas em todo caso o estão exigindo, sem conhecimento da autoridade boliviana, outra vez repete-se o mesmo esquema, chega o caminhão e como não tinha conhecimento visto que não ia passar até que tenha o documento e tenha que ser preenchido teoricamente pelo motorista e assinado por ele logicamente.

Insisto, não queremos evadir normas, não queremos não apresentar documentos e demais, como foi mencionado anteriormente, por isso consideramos que era de imperiosa necessidade esclarecer esta situação. A anterior e a presente reunião fez-se ver como se nós tivéssemos manifestado de forma oral que não queremos que se cumpram as exigências, ou de forma escrita, jamais pedimos isso, somos tácitos com nossa tarefa mas viemos da Câmara Boliviana de Transportes, manifestaram-se três pedidos. A Delegação boliviana na semana passada apresentou tacitamente –não o lembro- sete ou oito pedidos, que se tratem nesse âmbito simplesmente, que sejam respeitem nossos direitos.

A realidade é que 10, 12 ou mais quilômetros acabam prejudicando, e o aspecto sanitário foi amplamente explicado pelo nosso Vice-Ministro. Eu gostaria de ceder, se me permitir, Presidente, a palavra também a um companheiro que está presente hoje comigo.

Representação da BOLÍVIA (Edwin Velásquez Mejía). Obrigado, bom-dia. Rogo a Deus que guie minhas palavras e possa falar com a verdade para que cada um de vocês conheça todos os problemas que se enfocaram no vídeo, já manifestamos mais de uma vez, as notas respectivas que meu Governo enviou ao Chile em relação a estes inconvenientes que tem o setor do transporte pesado boliviano.

Quero referir-me ao que na exposição que fazia o Chile, quando mencionava o artigo em definições, mencionava sobre o livre trânsito entre países signatários, especificamente o texto diz “Transporte terrestre com tráfico bilateral com trânsito por terceiros países signatários”, somente dão leitura até aí, complementa e diz “o realizado entre dois países signatários com trânsito por terceiros países signatários, sem efetuar nestes tráficos local algum”, o que quer dizer que o ATIT é de fiel e estrito cumprimento de todos os países-membros da ALADI, não é verdade?

Menciona também que embora seja verdade que nas passagens de fronteira não há restaurantes e que em rodovia há vários restaurantes, pergunto à senhora Marcela Espinosa se conhece a rodovia de Chungará a Arica, o primeiro restaurante que está, algo que se poderia dizer relativamente cômodo, está aproximadamente a 40 quilômetros, no setor de Zapahuila, mas chegar aí significa ter que passar várias horas em fronteira. Muitos dos caminhoneiros, como puderam ver no vídeo, estão mais de 24 horas, 8 horas, 12 horas, e é incrível.

Mencionaram e mostraram, me senti um tanto, não preocupado, mas o fato de que mostrem acidentes nessa rodovia, mas é lógico que tem que haver acidentes, não podemos falar que tudo é cor de rosa, não é verdade? Imaginem, utilizar o porto de Arica para toda a carga boliviana significa que a quantidade de caminhões que circulam por essa rodovia é incrível, todos os dias cerca de 400, 600 caminhões que estão circulando. Obviamente vamos ter que lamentar acidentes, em todas as rodovias do mundo há acidentes por uma ou outra causa, mecânicas. A rodovia a Arica, a baixada é uma pendente incrível na que requer todo o esforço e habilidade do motorista, que muitas vezes vê descontrolado seu veículo pelas tantas horas de ter que estar baixando uma pendente na que se esquentam os freios e talvez perde o controle e são os acidentes causados. Vejo os acidentes que mostram os companheiros ou os amigos do Chile e são mínimos em relação à quantidade de caminhões que circulam e que vão ao porto de Arica.

Permito-me, como setor do transporte pesado internacional, fazer alguns custos de prejuízo, de perdas econômicas que ocasiona ao nosso setor quando um meio fica na fronteira e não entrega no prazo estabelecido um contêiner. As companhias de navios nos cobram um importe de 50 dólares por contêiner por dia de atraso. Se levamos em conta a

quantidade de caminhões são prejudicados pelo fato de não cruzar a fronteira nestes dias, um fim de semana, e se tomamos somente 25% de 450 caminhões que esperam turno para passar dia quinta-feira e não consegue realizá-lo, estamos falando de mais de US\$ 22.500 de perda em um fim de semana. No entanto, cabe esclarecer que a este custo haveria que somar os dias que essas unidades permanecem paradas cujo custo significa uma perda bruta de US\$ 198 por dia. Retomando a porcentagem anterior, média, as perdas ao setor do transporte pesado internacional em um fim de semana é de US\$ 89.325, só considerando uma média mínima do parque automotivo que não conseguiu passar a fronteira em um fim de semana. A isto haveria que acrescentar as perdas ocasionadas aos exportadores pela não entrega oportuna e prazos das cargas de exportação, cujo descumprimento escapa da responsabilidade da empresa de transporte, cujas perdas por não embarcar a carga a ultramar em datas previstas trataremos de fazê-los conhecer oportunamente ou posteriormente, quando tenhamos um relatório oficial e um estudo oficial e profissional, que certamente ressaltará as perdas ocasionadas por estes inconvenientes.

Estamos aqui, por primeira vez, o setor e os representantes do transporte pesado internacional, unicamente encomendados para que todos os membros da ALADI conheçam os problemas que estamos sofrendo há tempo. Não queremos desvirtuar absolutamente nada nem descumprir absolutamente nada, fazem-nos ver como se fôssemos incivilizados, mas por Deus, nossas leis de trânsito estão adequadas a nossa vivência, estão adequadas a oferecer segurança no nosso país, e a porcentagem que o Chile maneja com referência aos acidentes é mínimo se perceberem, é 3%, gostaríamos de que fosse 0% mas andar sobre rodas é um risco, todos os dias, por um ou outro motivo.

Consideramos como setor e agradecemos a que nosso Governo tenha permitido e tenha podido mandar-nos para que possamos fazer conhecer a cada um de vocês estes problemas que se vêm suscitando, e parece que quando se chega a uma instância como esta, de uma reclamação formal que a Bolívia faz, começamos a sofrer represálias.

Gostaria de falar-lhes que o transportador em qualquer país, quando sai do mesmo, é o Embaixador desse país porque vai levando todas as costumes, toda sua educação, a um país vizinho ou ao país a visitar, e tentamos, nos esforçamos por sermos cuidadosos, por cumprir com as legislações dos países, mas não podemos suportar a que se nos exija implementos que em meu país não exigem, não os requerem. Uma barra de tiro mencionamos, se o caminhão não tiver uma barra de tiro não pode cruzar, e quando falamos, mas para que necessito eu uma barra de tiro? Se fico parado ou se arruinou-se meu caminhão a empresa vai mandar um auxílio e o auxílio vai trazer todos os implementos, mas não, insistem, não senhor se não tiverem barra de tiro não cruza. Razão pela qual nossos caminhoneiros tiveram que fazer fabricar uma barra de tiro e portar em sua unidade, que é um custo adicional a sua despesa de operação, a seus implementos de segurança.

Cones de segurança. A “carabineros” o motorista fala: aqui já estão meus triângulos de segurança. Não senhor, tem que ter cones. Bom não tenho. Então não passa a fronteira. E para o que são os triângulos de segurança se vierem com o caminhão, quando o compramos o fabricante entrega-lhe com triângulos de segurança, as ferramentas necessárias para que o caminhão possa viajar, não os entregam com cones. Não sei se agora quando compramos um caminhão novo entregam-lhe com cones de segurança, não sei, porque na Bolívia não podemos comprar um caminhão novo, nossa economia não nos permite.

Creio que com estes elementos finalizo. Agradeço a cada um de vocês, particularmente ao meu Governo, por ter permitido que meu setor possa estar neste importante fórum. Muito obrigado, Presidente.

PRESIDENTE. Muito obrigado à Delegação da Bolívia. Adiante a Representação do Chile.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muito obrigado, Presidente. A verdade que por respeito aos senhores e senhoras Representantes, não é intenção replicar a cada um dos pontos, no entanto, gostaríamos de mencionar que há alguns aspectos que creio que contribuem para a discussão do tema que hoje foi submetido ao conhecimento dos senhores.

O primeiro é esclarecer uma imprecisão, e é na que insistimos permanentemente, o Artigo lido é o 19 número 2, e permito-me esclarecer fraternalmente ao representante da delegação boliviana que o que regulamenta isto é o 19 número 3, que é o que contempla justamente o trânsito a terceiros países não signatários.

Por outro lado, realmente creio que para todos nós podemos nos sensibilizar com a situação dos transportadores bolivianos, mas em geral com a situação dos transportadores que realizam transporte internacional em condições difíceis, não são as condições de cruze de fronteira, são duras em todos lados, não somente no norte, também são duras no sul onde enfrentam também neve, e obviamente se nós nos sensibilizamos evidentemente esperaríamos que também se sensibilizassem sobre a situação que hoje relatamos.

Atualmente não estamos denunciando, estamos contando o que está acontecendo no Chile, não sabemos de nenhuma vítima chilena, somente vítimas bolivianas, e afortunadamente os meios tecnológicos atualmente permitem ter uma informação instantaneamente. Estava falando na manhã e recebi uma mensagem que vou ler, que diz que às 6h45m de hoje, um caminhão boliviano que viajava a Arica com 30 toneladas de carga contendo metais pesados perdeu o controle em uma pendente, como resultado o motorista ficou com feridas graves e o derramamento de minerais no leito do rio produzindo um severo dano ambiental pois essas águas são utilizadas para a rega do povoado em Socoroma, foi decretada uma alerta sanitária. Isso aconteceu hoje às 6h45m.

Portanto, pediria que com a mesma sensibilidade com que possamos tratar a situação dos transportadores bolivianos mas também chilenos. Não quisemos abundar na situação que possam ter os transportadores chilenos, provavelmente também possamos apresentar um vídeo, no entanto, creio que o que temos que fazer é atualmente enfrentar isto com altura de mira.

Escutamos com muito interesse a intervenção do anterior representante dos transportadores, que argumentava que ele estava disposto a que controlasse as autorizações e seguros, é justamente isso o que queremos, então de verdade creio que provavelmente a discussão que deveríamos ter aqui é uma discussão de transporte. Nós nesta mesma sala, na Comissão do Artigo 16, discutimos permanentemente, uma ou duas vezes ao ano, este tipo de exigências, portanto bem-vinda a intervenção, bem-vinda a disposição deles de ter autorizações e seguros, e quando se menciona que por primeira vez estão presentes em uma reunião como esta, quero contar que nós em geral, tanto nas reuniões da Comissão do Artigo 16 que revisamos o ATIT como nas nossas respectivas reuniões bilaterais, motivamos a participação do setor privado, ou seja, o setor privado é parte das nossas reuniões, pelo qual creio que com essa expressão de manifestação de querer continuar participando confirma nossa disposição a que mantenhamos o diálogo dentro do âmbito do transporte.

Quando escutamos estas referências a que se exigiu um documento agora que antes não se exigia, que pedem que apresente antes, que o peçam depois, acreditem que são o dia a dia que temos com todos os países signatários do ATIT, é o nosso dia-a-dia. Portanto, confirma que esta discussão não é deste fórum, esta discussão técnica é do fórum de transportes. Em nível de MERCOSUL por exemplo, no qual participamos ativamente como membros associados, está se pensando em integração informática, certamente avançaríamos muito se pudéssemos contar também com a participação da Bolívia, certamente. Tramitar uma autorização é muito rápido, tramita-se via correio eletrônico, e ter um seguro compra-se em qualquer companhia de seguros, é simples, apenas isso. Muito obrigado, Presidente.

PRESIDENTE. Muito obrigado à Representação do Chile. Tem a palavra a Representação da Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado, Presidente, distintos colegas. Simplesmente para complementar o último que mencionava o companheiro do Chile, estamos dispostos a dialogar com o Chile mas não sob o âmbito do ATIT. O ATIT entre o Chile e a Bolívia, em virtude do Artigo 15, não é exigível entre a Bolívia e o Chile, tal como consta e é de cumprimento obrigatório, tal qual menciona o relatório da Secretaria.

Diálogo com o Chile sempre tivemos, durante décadas, para regular uma série de aspectos, mas gostaria de esclarecer para os distintos Delegados quando vão fazer suas recomendações, claro diálogo com o Chile, mas não sob o âmbito do ATIT, mas baixo os tratados existentes, prévios, muito mais amplos que o ATIT, muito mais favoráveis para a Bolívia que o ATIT, e que o Chile se auto-obrigou e auto-impôs ao longo da história.

Também gostaria de pedir-lhes, por favor, quando façam as recomendações, prezado Presidente, que não esqueçam que os acordos que há de transporte internacional com o Chile não são recíprocos, são acordos compensatórios, uma pobre compensação à perda do nosso litoral. Se tivéssemos um pedacinho de litoral isto seria história, poderíamos regulamentar tudo o que quiséssemos de transporte, poderíamos chegar como quiséssemos, quando quiséssemos, com nossas normas, fomos forçados a que não seja assim, e agora estamos sendo forçados a incluso perder essas pobres compensações que tínhamos antes.

Por último, vi uma coisa que esqueci de mencionar mas é importante para a comunidade. A companheira do Chile mencionava que cresceu o comércio exterior, e mostrava umas tabelas, esse crescimento não é graças às facilidades que Chile dá, esse crescimento é graças ao nosso Presidente. Nosso Presidente, Evo Morales, que está nove anos no Governo, transformou nosso país, e passar de ser um país deficitário, um país em quebra, de ser um país mendigo, passamos a ser o país com maior crescimento da América do Sul, o segundo maior da América Latina, durante vários anos. Nosso comércio exterior se quintuplicou, quintuplicou-se nossa economia, nosso produto interno bruto, tiramos da pobreza mais de 2 milhões de pessoas, de pobreza extrema; e 2,5 milhões de pobreza moderada.

Estamos transformando nosso país e isso obviamente se reflete no comércio exterior, claro, nossas indústrias são mais dinâmicas, nossas exportações, nossas importações, é outro país o qual vivemos agora. E isso é o que reflete justamente o crescimento que mostra a irmã, é o dinamismo, a nova história que está escrevendo nosso povo, nosso país, e não das facilidades que dá o Chile, isso já falamos em outros fóruns. Se a Bolívia estivesse quebrada, com uma economia pobre, não haveria um crescimento do comércio exterior,

tudo o contrário, a Bolívia agora é pujante, a Bolívia está recuperando décadas de postergação, e isso justamente não nos acompanha medidas como as que estão propondo. Mencionam nossos irmãos cada dia uma nova exigência, cada dia uma nova surpresa. Obrigado, Presidente.

PRESIDENTE. Muito obrigado, senhor Vice-Ministro. Creio que como Presidente somente corresponde agradecer as apresentações e todos os elementos submetidos à consideração por ambas as Representações sobre este tema.

Deixo aberto o uso da palavra caso alguma das Representações queira. O Brasil, adiante.

Delegação do BRASIL (Maria de Graça Nunes Carrion). Muito obrigada, senhor Presidente. Quero, em primeiro lugar, agradecer à Secretaria-Geral da ALADI pela apresentação em tempo recorde deste documento que é bastante inspirador para minha Delegação porque propõe cinco aspectos, sugestões.

Este documento, na página 3, menciona também os princípios estabelecidos na Convenção de Viena sobre Direito dos Tratados, princípios pelos que temos muita consideração, respeito, e menciona também na página 3, que o ATIT institui uma norma jurídica referente aos aspectos administrativos do transporte terrestre comum para a região, que reflete os princípios gerais essenciais para desenvolver um serviço de transporte internacional em uma estrutura conformada por 4 capítulos e 4 anexos.

Do ponto de vista de meu país, é muito importante poder manter a estrutura jurídica institucional do transporte terrestre por rodovia. Sabemos também, porque já tivemos oportunidade de tratar este assunto de transporte terrestre e trânsito por terceiros países, sabemos que não é uma questão fácil de tratar. Daí nossa preocupação em manter e conservar o ATIT como um instrumento reconhecidamente legitimado para regular a matéria de transporte entre nós, os países signatários.

Nesse sentido, a preocupação do Brasil é valorizar e preservar a integridade e a segurança jurídica deste instrumento, sobretudo no caso de países com múltiplas interfaces de transporte internacional terrestre e também com relação a Estados com posição geográfica central no continente.

Portanto, depois de escutar as intervenções da Representação do Chile e da Representação da Bolívia, e em sintonia com instruções recebidas da minha Chancelaria, entendi que o Embaixador do Chile propôs, se eu não estiver errado, peço que me corrija, que o Comitê de Representantes quando estimar, provavelmente em 19 de dezembro, quando tenham se esgotado os dias previstos na Resolução 114, se pronuncie sobre retomar diálogo bilateral no âmbito do ATIT; foi essa a proposta.

Escutei também à Representação da Bolívia, recentemente o Vice-Chanceler Alurralde, dizer que não aceita discutir com o Chile o ATIT aqui, mas eu lamento falar que aqui somente o podemos discutir o ATIT e não outra coisa. Previamente, também ouvi de Vossa Excelência dizer que, em paz e harmonia, a Representação da Bolívia estaria disposta a aceitar qualquer um dos princípios e as sugestões que a Secretaria-Geral da ALADI incorporou em seu documento. Apesar de que tivemos muito pouco tempo para analisar este documento, na página 15, e repito, em sintonia com instruções recebidas, também em paz e harmonia, sugiro que analisemos a possibilidade de, também no dia 19, considerar a proposta número 1 da Secretaria-Geral da ALADI, mas dentro das considerações também feita pelos Chile com relação ao cronograma.

A proposta contida neste documento da ALADI, “Que as Partes retomem as consultas previamente iniciadas com a participação de funcionários de seus respectivas Chancelarias e de seus organismos nacionais competentes”, ou seja, os organismos técnicos, e diz “apresentem um cronograma de trabalho”, em lugar disto poderíamos eliminar isto e dizer “quanto antes, uma solução para esta diferença, informando ao Comitê de seus avanços”, informar o Comitê seria uma decisão dos senhores, se quiserem informar, obviamente que o Comitê desejará que os senhores cheguem a uma solução. Essa seria uma sugestão, que como exemplo das sugestões que fazem ambas as Representações, proponho para que seja pensada para o dia 19 e assim ganhamos também tempo para que todos possam consultar suas capitais. Muito obrigado.

PRESIDENTE. Muito obrigado, Embaixadora. Tem a palavra a Representação da Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado a nossa irmã Embaixadora. Talvez me expressei um pouco errado na primeira parte considerativa, ao que nós nos referíamos que o diálogo com o Chile sempre baixo o âmbito da consideração, a evidência, da vigência e da obrigação do Artigo 15, que obviamente estabelece precautela a vigência de artigos bilaterais prévios. Nesse sentido, com todo gosto podemos sentar a discutir com o Chile.

Na segunda parte, sobre o ponto uma das propostas de fórmulas de solução para resolver a questão apresentada, consideramos que é importante um prazo, é muito importante um prazo porque, como mencionava e reitero o convite para visitar a fronteira a todos os colegas, isto tem que ser resolvido com prazos, isto não pode continuar indefinidamente, então proporíamos, em vez de seis meses, talvez de três meses, que em três meses, fazendo um esforço, tendo toda a vontade política, além disso, como falávamos de diálogo, somos da cultura do diálogo nós, que em três meses possamos explicar a este Comitê um resultado para ver e garantir, como falava nossa irmã Embaixadora também, a integridade do Acordo.

Se não pudermos chegar a uma solução, se não houver esta vontade, lamentavelmente tenho o mandato de mencionar aqui, que se não se resolver pela via do diálogo pacífico e sob os preceitos de soberania e de respeito ao direito internacional, a Bolívia vai denunciar o ATIT com o Chile. Então, esperemos que não aconteça isto, esperemos que seja possível resolver sob o diálogo, sob o âmbito da ALADI, não sozinhos, sob o âmbito da ALADI. A proposta mencionamos que se realize um cronograma e informe-se ao Comitê os avanços e a eventual finalização. Consideramos correto, se não for informado ao Comitê, se não houver avanços, se não houver um relatório permanente dos avanços disto, lamentavelmente, seguramente não existirá essa força que impulsiona sob este marco de integração uma solução sob as próprias recomendações que emita este Comitê. Obrigado, Presidente.

PRESIDENTE. Obrigado, senhor Vice-Ministro. Tem a palavra a Representação do Chile, adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Muito obrigado, senhor Presidente. Minha Delegação deseja cumprimentar especialmente a intervenção que acaba de realizar o Brasil neste Fórum e gostaria de assinalar que contém muitos elementos muito valiosos para efetivamente chegar a uma recomendação ou a uma fórmula, que é a tarefa precisamente que compete a este fórum de consulta, de maneira tal que cremos que já estão entregues todos os elementos para poder concluir este processo de consulta e,

evidentemente, terá que ser valorado pelo resto das Delegações e, com base nisso, tomar já a decisão, se for possível nesta sessão ou o mais tardar na próxima sexta-feira 19.

PRESIDENTE. Muito bem, muito obrigado a Representação do Chile. Creio que foi uma sessão cumprida, demos muita bola, como correspondia, aos argumentos e apresentações realizadas por ambas as Representações, temos novos elementos que foram fornecidos eu proponho levantar é levantar novamente um intervalo, na Ata anterior, na transcrição da Acta anterior reflete-se o propósito e compromisso, pelo menos por mi parte, de estar presente dia 19, levantar esse intervalo próximo 19 de dezembro a fim de continuar com a com a consideração deste tema.

Temos o documento de trabalho circulado pela Secretaria-Geral, a qual se acresce que realiza a Representação do Brasil, também foi formalmente apresentada e assim consta na Acta a proposta da Delegação do Chile, também temos os elementos apresentados pelo senhor Vice-Ministro da Bolívia, portanto, si estiverem de acordo a seria propor que se encerre novamente o intervalo e retomar 19 de dezembro.

Chile, adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Estaríamos de acordo naquilo em tanto dia 19 nos dediquemos e aproveitemos todo este prazo, daqui a 19, quem deve fazer consultas sobre esta matéria e as conversações que seja necessário levar adiante, de maneira que dia 19 realmente o dediquemos a adotar a resolução por este Comitê de Representantes, isso creio que seria bastante claro, já o senhor Vice-Ministro da Bolívia entregou a posição de seu país, estabeleceu que está disposto a ver uma série de alternativas e assinalou sua posição, não vou repetir porque consta na Ata. A Delegada do Brasil, de acordo com as instruções recebidas pelo seu Governo, assinalou uma proposta muito valiosa ao nosso ver, fizemos uma proposta específica, então a ideia é que dia 19 nos concentremos já na adaptação da recomendação.

Representação do CHILE (Eduardo Francisco Contreras Mella). Sobre o mesmo que disse o nosso Diretor, para que fique o reitero senhor Presidente, entendendo que não se suspende o prazo, isto é, acordamos a reunião do Comitê passado que hoje continuávamos a discussão e dia 19 se resolve, mas se abrimos um intervalo vai voltar a suspender-se o prazo dos 15 dias, a ideia é que não se suspenda ao prazo dos 15 dias e que de uma vez resolvamos este tema. Se esse for o sentido estamos de acordo.

PRESIDENTE. Paraguai, adiante senhor Embaixador.

Representação do PARAGUAI (Bernardino Hugo Saguier Caballero). Obrigado, Presidente. O Paraguai deseja reiterar o que já disse em outras oportunidades, em primeiro lugar, consideramos que todos os países temos o direito soberano de trazer os temas que consideremos sejam pertinentes para ser tratados no âmbito da ALADI, e se o Comitê assim o julga conveniente claro analisá-los.

No segundo ponto, queremos destacar que o Paraguai, como país mediterrâneo que tem fronteiras ao norte, noroeste, com a Bolívia, fronteira seca; ao nor- e nordeste com o Brasil, fronteira seca e fluvial; ao sul, sudeste com a Argentina, fluvial; tem numerosas passagens fronteiriças, tanto para seu comércio regional, com os países limítrofes, como para o trânsito de suas mercadorias nesse comércio, mercadorias que entram e que saem do país, portanto isso é um tema muito sensível para o Paraguai.

Por outro lado, recebemos, como todos, este relatório recentemente, só ontem, e não tivemos tempo de analisá-lo, essa é a realidade, o enviamos à Chancelaria e tomara no dia 19 estejamos em condições de receber instruções precisas sobre este tema visto que quero lembrar-lhes o que todos conhecem, que amanhã todos estamos indo à Cúpula do MERCOSUL, que não é uma Cúpula fácil, que nos vai levar toda a semana, então, tomara minha Chancelaria me dê instruções precisas.

O que me instruiu, de forma muito firme, é que instemos as duas Partes, ao Chile e à Bolívia, à Bolívia e ao Chile, continuar com o diálogo, tentar encontrar um diálogo, visto que trouxeram o tema aqui à mesa da ALADI e a um comum acordo nosso, no âmbito desse Acordo, e sem ter feito a análise, já disse anteriormente, escutamos muito atenciosamente a proposta feita pelo Brasil e creio que a mesma deveria merecer neste período, não sei se vamos ter intervalo ou se conclui a reunião, a Presidência decidirá, tomara a Bolívia e o Chile, o Chile e a Bolívia, possam estudar uma fórmula desta natureza, seria para nós realmente importante que dois países irmãos, dois países amigos, dois países aos quais estamos vinculados e trabalhando juntos pela integração, possam encontrar um caminho de entendimento, nada mais. Muito obrigado.

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.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado, Presidente. Por nós não há nenhum problema, os 15 dias terminam em 27 de dezembro, isso é o que quero entender, o que diz a Resolução é que há 15 dias para que o Comitê se pronuncie.

PRESIDENTE. De todas formas, não sei se o ponto está contemplado no relatório preparado sobre a Resolução 114 mas a letra da Resolução 114 é clara nesse sentido pelo qual o prazo começa a correr a partir de amanhã. Se estamos todos de acordo muito obrigado, obrigado às Representações vindas das respectivas capitais e na próxima sexta-feira 19 convocaremos uma nova sessão extraordinária. O prazo dos 15 dias começará a correr a partir de amanhã.

- INTERVALO -

PRESIDENTE. Boa-tarde a todas as Representações. Quero fazer constar que embora tenhamos encerrado formalmente a Sessão Extraordinária 1192 ao meio dia, os eventos posteriores e o diálogo informal em um clima de muita cordialidade e creio de muito boa

vontade permitiu chegar a uma fórmula que é a que temos na tela e que se distribuiu às Delegações.

Esta fórmula que vou passar a ler é a que conta com o acordo das Representações dos dois países interessados, a Bolívia e o Chile, aos quais claro agradecemos a boa vontade, assim como novamente a todas as Representações que colaboraram para chegar a este texto.

Leio: De conformidade com o parágrafo quinto do Artigo único da CR/Resolução 114, o Comitê de Representantes propõe que as Partes retomem o diálogo bilateral, com a participação de funcionários de suas respectivas Chancelarias e de seus Organismos Nacionais Competentes de Transporte e outros relacionados, apresentando-se ao Comitê o resultado alcançado, em um prazo de quatro meses, iniciando-se a primeira reunião na segunda quinzena de janeiro de 2015.

Este, então, seria o texto ao que se chegou por acordo das Partes e com a colaboração de todas as Representações. Lembra-me o Secretário-Geral que claro corresponde que a Associação ofereça como sede para essas reuniões a própria sede da ALADI, creio que corresponde.

Então, se estiverem de acordo, este é o texto alcançado e este seria o texto da fórmula que proporia o Comitê de Representantes às Partes. Bem, este acordo e esta fórmula proposta então vão ficar assentados na Ata desta sessão.

Bolívia, adiante.

Representação da BOLÍVIA (Juan Carlos Alurralde Tejada). Muito obrigado, Presidente. Agradecer toda a paciência, atenção de todas as irmãs e irmãos que nos acompanharam nesta jornada, também consideramos importante e cumprimos o espírito de diálogo do Chile, de abertura, porque o que queremos é diálogo e queremos solucionar os problemas.

Uma única coisa talvez, sem querer prejudicar, não sei se haveria problema em pôr “em um prazo não maior a quatro meses”, talvez podemos resolver antes dos quatro meses, e não sei se seria conveniente pôr onde está “iniciando-se a primeira reunião na segunda quinzena de janeiro de 2015, na sede da ALADI”.

Obrigado, Presidente.

PRESIDENTE. Obrigado, Vice-Ministro, está perfeito. Paraguai, adiante.

Representação do PARAGUAI (Bernardino Hugo Saguier Caballero). Obrigado, Presidente. Eu não poria “não maior” mas uma palavra similar “de até”, não fica como uma imposição.

PRESIDENTE. Seria “em um prazo de até quatro meses” então.

Vou ler novamente, assim faz-se constar na Ata: De conformidade com o parágrafo quinto do Artigo único da CR/Resolução 114, o Comitê de Representantes propõe que as Partes retomem o diálogo bilateral, com a participação de funcionários de suas respectivas Chancelarias e de seus Organismos Nacionais Competentes de Transporte e outros relacionados, apresentando-se ao Comitê o resultado alcançado, em um prazo de até quatro meses, iniciando a primeira reunião na segunda quinzena de janeiro de 2015, na sede da ALADI.

Muito obrigado novamente (*aplausos*). Creio que o aplauso é a medida mais clara de satisfação pelo resultado alcançado. Chile, adiante.

Representação do CHILE (Claudio Troncoso Repetto). Presidente, só para agradecer a boa vontade, a disposição, o trabalho, o esforço de cada um dos senhores, precisamente neste mecanismo de consulta, e creio que cumpriu plenamente o objetivo para o qual foi criado e desenvolveu efetivamente suas funções e também cremos que podemos avançar com a Bolívia neste tema, temos plena disposição àquilo, e também expressamos nosso reconhecimento à abertura da Delegação boliviana para chegar a esta fórmula de acordo com o manifestado nesta tarde nesta resolução que se alcançou.

PRESIDENTE. Muito obrigado, não havendo nenhuma outra coisa, encerra-se esta Sessão Extraordinária, com esta fórmula alcançada. Muito obrigado.
