

MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPUBLICA CON EL QUE INICIA UN PROYECTO DE ACUERDO QUE APRUEBA EL SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL SOBRE INFRACCIONES Y SANCIONES AL ACUERDO DE ALCANCE PARCIAL SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE (ATIT) ENTRE LOS GOBIERNOS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, LA REPUBLICA DE BOLIVIA, LA REPUBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL, LA REPUBLICA DE CHILE, LA REPUBLICA DE PARAGUAY, LA REPUBLICA DEL PERÚ Y LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY, SUSCRITO EN MONTEVIDEO EL 16 DE FEBRERO DE 2005, Y EL ACTA DE RECTIFICACIÓN DE DICHO SEGUNDO PROTOCOLO ADICIONAL, DE IGUAL FECHA.

SANTIAGO, noviembre 3 de 2008

M E N S A J E N° 966-356/

Honorable Cámara de Diputados:

A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CAMARA DE
DIPUTADOS.

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) entre los Gobiernos de la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República del Paraguay, la República del Perú y la República Oriental del Uruguay, suscrito en Montevideo el 16 de febrero de 2005, y el Acta de Rectificación de dicho Protocolo Adicional, de igual fecha.

I. ANTECEDENTES.

El Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre, suscrito en Montevideo el 1° de

Enero de 1990, conocido como Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT), adoptado en aplicación del artículo 14 del Tratado de Montevideo de 1980, instrumento este último que creó la Asociación Latinoamericana de Integración, ALADI, considera al transporte internacional terrestre como un servicio de interés público fundamental para la integración, y respecto del cual la reciprocidad debe entenderse como un mecanismo para optimizar su eficiencia.

Ello implica la adopción de normas especiales para la habilitación de las empresas de transporte, la utilización de documentos reconocidos por todos los países signatarios, la certeza en cuanto a las exigencias que los Estados Partes aplicarán a los medios de transporte, de cargas y pasajeros, y requisitos técnicos y estándares de idoneidad comunes a las empresas habilitadas por los países signatarios, entre otras.

Dicho Acuerdo sobre Transporte se aplica al transporte internacional terrestre entre las Partes, tanto en transporte directo de un país a otro, como en tránsito a un tercer país.

En el año 1994, los Estados Partes del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) adoptaron el Primer Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones. Este Protocolo no fue ratificado por nuestro país.

El Primer Protocolo Adicional tuvo por propósito garantizar que el transporte internacional de pasajeros o carga fuese realizado por empresas debidamente habilitadas en los términos del Acuerdo ATIT, bajo estándares de eficiencia adecuados a la función de interés público e integración ya referidos. Al efecto, estableció medidas relativas a infracciones y sanciones, de alta exigencia y monto. Los países miembros esperaban en ese entonces, que dicho Protocolo constituyera un medio apropiado para incentivar prácticas adecuadas en el transporte internacional.

Sin embargo, los países signatarios advirtieron que la clasificación de las infracciones, y el monto de las multas, no guardaban proporción con la naturaleza de las situaciones afectas a dicha normativa, evidenciándose

resultados que significaban gravámenes para el transportista, que en algunos casos llegaba a significar para éste la pérdida del vehículo o la imposibilidad de continuar con su actividad.

En consideración a esas razones, las Partes del Acuerdo ATIT estudiaron en el año 2004 modificaciones al Primer Protocolo Adicional, adoptando un nuevo Protocolo Adicional que tomó la denominación de Segundo Protocolo Adicional.

II. ESTRUCTURA Y CONTENIDO.

El nuevo Protocolo Adicional del ATIT sobre Infracciones y Sanciones fue suscrito el 15 de febrero de 2005, en Montevideo, y comprende 14 Artículos, estructurados en torno a IV Capítulos. En ellos, se clasifican las infracciones conforme al nivel de gravedad de las mismas, considerando causales específicas diferenciadas para el transporte de cargas y el de pasajeros.

Se establecen, asimismo, montos para las multas por un valor más adecuado a la realidad económica de dicha actividad en los países miembros y se definen las causales que califican como infracciones gravísimas, graves, medias y leves, así como las consecuencias de la reiteración de una infracción.

Se precisa, además, el ámbito de decisión de las Autoridades Competentes en la aplicación de las sanciones, y se protege la actividad del transporte contra medidas desproporcionadas. En este sentido, es importante la inclusión de la cláusula contenida en el Artículo 6, inciso final, según la cual: "Ningún vehículo habilitado, con la documentación en regla, bajo presunta infracción a disposiciones derivadas del Acuerdo, podrá ser retenido bajo pretexto del pago de la sanción correspondiente."

1. Capítulo I. De la responsabilidad de la empresa.

El Capítulo I, denominado "De la responsabilidad de la Empresa que realiza el Transporte Internacional Terrestre", define el ámbito de responsabilidad de la empresa de transporte in-

ternacional, e indica que incurre en ella aquella que comete infracciones a sus deberes y que sea susceptible de medidas disciplinarias, la que deberá ser acreditada por un procedimiento que permita su defensa.

2. Capítulo II. Infracciones y su clasificación.

El Capítulo II, relativo a las Infracciones y su Clasificación, está dedicado a la definición de las Infracciones y a clasificarlas como gravísimas (artículo 2), graves (artículo 3), medianas (artículo 4), y leves (artículo 5).

Como se indicó anteriormente, la clasificación distingue siempre entre el transporte de carga y de pasajeros:

a. Transporte de pasajeros.

Se incluyen como infracciones gravísimas, el no prestar asistencia a los pasajeros o tripulación en caso de accidente o interrupción del viaje, y efectuar transporte sin tener seguros vigentes.

Configuran infracciones graves, efectuar transporte de pasajeros en vehículos no habilitados, o por pasos de frontera no autorizados, así como efectuar trasbordo sin autorización previa, salvo caso de fuerza mayor.

Las infracciones medias comprenden la modificación de las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente, y no dar cumplimiento a horarios de inicio del servicio y/o alterarlos sin causa justificada, entre otras.

En cuanto a las infracciones leves, se incluye en esta categoría, la no exhibición de los documentos de transporte de porte obligatorio, y la no remisión de datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del país de origen, de destino y/o tránsito, entre otras.

b. Transporte de cargas

También se aplica a su respecto la clasificación antes identificada.

Entre las infracciones gravísimas, se señala la presentación de documentos de transporte con datos falsos o adulterados y no poseer seguros vigentes de responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados.

Entre las infracciones graves, se encuentra efectuar servicios de transporte en vehículos no habilitados, o por pasos de frontera no autorizados.

En cuanto a las infracciones medias, se identifica como tal la modificación de las características de los vehículos sin autorización de la Autoridad Competente.

Entre las infracciones leves, se señala la no remisión de datos referidos a exigencias previstas en el Acuerdo, solicitados por la Autoridad del país de origen, de destino y/o tránsito, entre otras.

3. Capítulo III. Las sanciones.

A su vez, el Capítulo III, que alude a las sanciones, establece un sistema de multas, cuyos montos oscilan entre los US\$ 200 y los US\$ 4000, sin que pueda adoptarse la medida de caducidad del permiso.

Otro aspecto importante que incorpora el nuevo Protocolo Adicional, como se ha mencionado, es la prohibición de retener el vehículo con documentos en regla, como forma de pago de la sanción correspondiente. Esta norma es importante ante las diferencias que pueden existir en cuanto a las medidas que aplican los países, respecto de las infracciones cometidas por transportistas internacionales, cuando ellas se sujetan sólo al derecho interno.

Los Artículos 7, 8 y 9 se refieren al monto de las sanciones cuando se den causales como la reiteración de una infracción, según el número de penalizaciones que sufre una empresa. En los casos más graves podrá llegarse a medidas como la suspensión del permiso comple-

mentario por un cierto período, o la revocación de dicho permiso, o la no autorización para realizar transporte internacional por el término de cinco años. Esta fórmula limita la discrecionalidad que existiría para aplicar sanciones si sólo se aplicaran las normas del derecho interno de los Estados. Finalmente, el texto del Segundo Protocolo Adicional indica expresamente cuales son las consecuencias en caso de reincidencia.

4. Capítulo IV. Disposiciones Generales.

Por último, el Capítulo IV, que alude a las Disposiciones Generales, señala que el Protocolo entrará en vigor en la fecha de su firma, (Artículo 12), y determina que la Secretaría de la ALADI será la depositaria de este instrumento (Artículo 13). Indica además claramente que el Segundo Protocolo Adicional sustituye al anterior (Artículo 14).

5. Acta de Rectificación del Segundo Protocolo.

La ALADI, como depositaria de los Acuerdos y Protocolos suscritos por los Gobiernos de los países miembros de la Asociación, atendido que Chile suscribió este protocolo el 16.02.2005, procedió a testar en la fecha de suscripción de este último instrumento, la referencia al año do mil "cuatro", intercalando en su lugar "cinco".

En mérito de lo expuesto, someto a vuestra consideración, el siguiente

P R O Y E C T O D E A C U E R D O :

"ARTICULO UNICO.- Apruébanse el Segundo Protocolo Adicional sobre Infracciones y Sanciones al Acuerdo de Alcance Parcial sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT) entre los Gobiernos de la República Argentina, la República de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República del Paraguay, la República del Perú y la República Oriental del Uru-

guay, suscrito en Montevideo el 16 de febrero de 2005, y el Acta de Rectificación de dicho Segundo Protocolo Adicional, de igual fecha.".

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

ALEJANDRO FOXLEY RIOSECO
Ministro de Relaciones Exteriores

RENÉ CORTÁZAR SANZ
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones