



# **XVII REUNION BILATERAL BOLIVIA - BRASIL**

## **DE ORGANISMOS NACIONALES COMPETENTES PARA APLICACION DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT**

**20 Y 21 DE MAYO DE 2024**

**SANTA CRUZ DE LA SIERRA – BOLIVIA**

**XVII REUNION BILATERAL BOLIVIA - BRASIL DE ORGANISMOS NACIONALES  
COMPETENTES PARA LA APLICACION DEL ACUERDO SOBRE TRANSPORTE  
INTERNACIONAL TERRESTRE – ATIT**

**SANTA CRUZ DE LA SIERRA 20 Y 21 DE MAYO DE 2024**

En la ciudad de Santa Cruz de la Sierra del Estado Plurinacional de Bolivia, los días lunes 20 y martes 21 de mayo del 2024 se llevó a cabo la XVII Reunión Bilateral Bolivia - Brasil de los Organismos Nacionales Competentes de Aplicación del Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre – ATIT; el lunes 20 de mayo en instalaciones del auditorio de Entel S.A. Santa Cruz de la Sierra, se realizó el acto de inauguración con la participación de los representantes de las delegaciones de Bolivia y Brasil asignadas a este encuentro.

La delegación boliviana estuvo presidida por el señor Enrique Gustavo Ponce de León Mendieta, viceministro de Transportes a.i., del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda del Estado Plurinacional de Bolivia; y la delegación brasilera por el señor Daniel de Castro, jefe de Asesoría Internacional de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, quienes hicieron hincapié en la necesidad de trabajar en temas de integración y armonización normativa.

Posteriormente, ambas delegaciones dieron inicio a las mesas de trabajo en el salón de la Cámara Departamental de Exportadores, Logística y Promoción de Inversiones – CADEX, donde se trataron los ejes temáticos de:

(La nómina de ambas delegaciones se encuentra adjunta a la presente como ANEXO I)

**1. TRANSPORTE DE PASAJEROS**

**1.1. Listado de líneas acordadas y operadas (empresas, horarios, frecuencias, seccionamientos, punto de frontera, número de operadores, etc.).**

Ambas delegaciones revisaron el listado de líneas acordadas (Anexo II) y determinaron mantener las frecuencias establecidas en el cuadro referido. Asimismo, determinaron realizar un estudio de mercado para verificar la necesidad de crecimiento de las frecuencias, bajo la modalidad del trabajo conjunto de las autoridades competentes de ambos países, para darle la validez correspondiente.

A partir de la firma de la presente acta, ambas delegaciones acuerdan reunirse en un plazo no mayor a 60 días para iniciar las labores conducentes al estudio, al efecto de contar con los resultados hasta el mes de abril de 2025, previo a la realización de la siguiente reunión bilateral.

**1.2. Evaluación de las líneas acordadas (análisis del mantenimiento de cada línea.**

La atención del presente punto será definido como consecuencia del resultado de lo acordado en el numeral 1.1.

**1.3. Gestión de frecuencias máximas acordadas.**

La delegación de Bolivia reitera el reconocimiento del operador "TRANSBOLPAR S.R.L." para la línea puerto Suarez/Bolivia por Rio de Janeiro/Brasil en consideración a la autorización provisoria Nº 01/2018 expedida por la Agencia Nacional De transporte Terrestre de fecha 27 de julio de



2018, argumentando que el Estado boliviano otorgó la autorización para la operación en esta ruta con 14 frecuencias semanales acordadas por ambos países, de las cuales el operador boliviano emplea sólo 7 frecuencias semanales.

La delegación de Brasil no esta de acuerdo con la solicitud, argumentando que previamente se definió que solo una empresa por país puede estar autorizada a operar cada línea. Considerando que ya existe una empresa boliviana operando esta línea, no se puede aceptar este reclamo. Argumenta todavía la delegación brasilera que de acuerdo con el ATIT la autorización provisoria es obligatoria, siendo de responsabilidad de la autoridad brasileña, en el plazo previsto en el ATIT, decidir por la concesión de la complementación definitiva o no. En este caso la ANTT no concedió la referida complementación definitiva, revocando expresamente la licencia provisoria emitida.

Sin embargo, la delegación brasileña considero incluir en el estudio acordado en el punto 1.1 el análisis de la demanda de dicha línea.

#### **1.4. Comunicación de Despacho y envío de permiso complementario y Actualización de horarios.**

La delegación de Brasil ha solicitado que los cambios de los horarios de las empresas y permisos complementarios, cuando se emitan, prorroguen, deberán comunicarse y enviarse al Representante Legal y organismos de aplicación del país de destino para conocimiento y medidas necesarias.

La delegación boliviana manifestó que la comunicación se realice en el idioma castellano para los bolivianos y portugués para su par de Brasil.

#### **1.5. Asuntos pendientes de la última reunión bilateral:**

##### **1.5.1 Reactivación de las líneas Corumbá (BR) x Puerto Suarez (BO) y Porto Velho (BR) x Riberalta (BO)**

La delegación boliviana manifestó que en el primer caso de la línea Corumbá (BR) x Puerto Suarez (BO) y viceversa, que por una cuestión de orden social interno en ambos países no se puede tratar.

Respecto a la línea Porto Velho (BR) x Riberalta (BO), la delegación boliviana planteó el establecimiento de esta línea debido a que existe interés por parte de los operadores, solicitando tres frecuencias semanales bajo la modalidad experimental.

Por su parte, la delegación brasileña aceptó la propuesta, haciendo conocer que no cuentan en el momento con operador que esté interesado en la ruta. Reservándose el derecho a habilitar igualmente a un operador para el mismo fin.

Se establece en el Anexo IV y acta de reunión del 2005, bajo las mismas condiciones para su reactivación.

##### **1.5.2. Evaluación del mantenimiento de la línea Goiânia (BR) x Puerto Suarez (BO).**

La delegación boliviana planteó el mantenimiento de esta línea en los términos acordados en el acta de reunión bilateral del año 2019; es decir, mantener como línea experimental con 3 frecuencias semanales la línea Goiânia (BR) x Puerto Suarez (BO). Asimismo, se informó que en atención a la solicitud del operador autorizado en la mencionada línea, se hizo una evaluación técnica y legal, y se dispuso la revalidación de la autorización.

Por su parte, la delegación brasileña aceptó la propuesta planteada, condicionada a la posibilidad de ofrecimiento de una frecuencia menor, concordada con la delegación boliviana.

**1.6. Permiso Ocasional en Circuito Cerrado (Intercambio de información sobre reportes de multas emitidas en el territorio del país de destino - solicitud de datos a empresas del país de destino, dirección de correo electrónico y domicilio comercial).**

La delegación brasileña planteó el intercambio de informaciones de las empresas que operan permiso ocasional en circuito cerrado, tales como: Correo electrónico, dirección comercial, con la finalidad de comunicación y notificación de multas practicadas por autoridad competente en el país de destino.

Por su parte, la delegación boliviana hizo conocer que no existen mayores inconvenientes en dicha solicitud y se enviará lo solicitado.

**2. TRANSPORTE DE CARGAS**

**2.1. Actualización de la normativa brasileña para Transporte Internacional por Carretera: Resolución de la ANTT N° 6.038/24.**

La delegación brasileña realizó una explicación sucinta sobre los alcances de la Resolución de la ANTT N° 6.038/24 (Anexo V), que es de orden nacional "Brasil", pero que además alcanza a empresas extranjeras.

La delegación boliviana tomó conocimiento de esta norma a través de este encuentro e hizo conocer que no toma ningún criterio en tanto y en cuanto no se haga el respectivo análisis por la autoridad competente (Vías Bolivia) a efecto de que pueda emitir un criterio técnico que será puesto en conocimiento de la autoridad brasileña, la autoridad boliviana se compromete en socializar esta norma a nuestros operadores.

**2.2. Subcontratación e Intercambio de Tracción: revisión de acuerdos mencionados en la XI Reunión Bilateral Brasil x Bolivia realizada en marzo de 2011.**

Los países acuerdan permitir la subcontratación de transporte y vehículos debidamente habilitados, con o sin cruzamiento de bandera. El transportista contratante será responsable del seguro de responsabilidad civil contractual por daños a la carga transportada (Acuerdo de Ministros 1.67), no exigiéndose al subcontratado que contrate un seguro para este fin. El subcontratado deberá contratar un seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios a terceros no transportados (Acuerdo de Ministros 1.41), para los vehículos que utilicen en las operaciones de transporte que se realicen en esta modalidad.

Los países acuerdan permitir el intercambio de tracción, sin cruzar banderas, en cualquier situación.





Excepcionalmente, para el intercambio de tracción con cruce de banderas, los países se comprometen a permitir la modalidad únicamente con el uso de vehículos de tracción de la bandera del país por el que transitan (camión, tracto brasileño podrá transitar con semirremolque boliviano en el territorio brasileño; así como el camión tracto boliviano podrá circular con el semirremolque brasileño en el territorio boliviano).

En las regiones fronterizas se permitirá cualquier modalidad de intercambio. Todos los transportistas y vehículos deben estar debidamente habilitados.

Ambos países acuerdan que entra en vigencia el 1ro de septiembre del 2024.

**2.3. Definición de procedimientos (emisión de permisos, modificaciones de flota etc.) y otras comunicaciones oficiales (correo electrónico oficial de comunicación, obligatoriedad de portar estos documentos por parte de los transportistas).**

Ambas delegaciones acordaron, compartir la información de los procedimientos utilizados para la otorgación de los permisos ocasionales. Asimismo, los requisitos y procedimientos utilizados en ambos países cursan en el Anexo VI.

**2.4. Intercambio de Información a través del servicio Web.**

**(Referencia: [https://www.youtube.com/watch?v=Amz1tnCtz.2w%20\[JDS1\]](https://www.youtube.com/watch?v=Amz1tnCtz.2w%20[JDS1]))**

Ambas delegaciones acordaron realizar una reunión de carácter técnico para elaborar un cronograma con el objetivo de realizar el intercambio de información a través del servicio Web, cuya fecha será el 5 de junio a las 11:00 horas de Brasil y 10:00 horas de Bolivia, de manera virtual definida entre ambos países.

**2.5. Permisos Ocasionales: Vehículos-Tanques (cisternas) bolivianos que transportan alimentos y productos peligrosos.**

**Implementación del Código "QR" en los Permisos Ocasionales.**

La delegación brasileña mencionó que en su legislación (Resolución 5.998/22 de la ANTT) prohíbe la reutilización de cisternas destinadas al transporte de mercancías peligrosas para el transporte de productos o ingredientes destinados al consumo humano o animal.

Por su parte la delegación boliviana tomo conocimiento del planteamiento de la delegación brasileña y lo asumió por una cuestión de respeto al procedimiento interno de dicho país; asimismo, la autoridad sanitaria de Bolivia compartirá la norma vigente en territorio boliviano.

La delegación brasileña tomó conocimiento de la implementación del QR en los permisos ocasionales, y compartió la experiencia de la implementación en esos documentos.

**3. OTROS ASUNTOS.**

**3.1. Habilitación de Representante Legal y mecanismos de nombramiento y destitución.**

La delegación brasilera solicitó información respecto del nombramiento de los representantes legales, haciendo referencia que existe la posibilidad de hacerlo en frontera ante notario de fe pública del lado boliviano. Asimismo, refirió que cuando el nombramiento



se realiza en el Brasil, la designación se hace en portugués, lo que significaría la necesidad de una traducción en Bolivia, además, planteó la posibilidad de que los operadores puedan suspender al representante legal por diversos factores; empero, solicitan que ello no afecte a la autorización de la empresa, toda vez que, el mantenimiento del representante legal del lugar de destino implica un costo económico para las empresas.

Bolivia manifestó que de acuerdo a la normativa establecida en el ATIT es un requisito imprescindible que la empresa operadora cuente con un representante legal en el país de destino, aspecto que impide la suspensión de la autorización otorgada en favor del operador en aquellos casos en los cuales la empresa operadora decida suspender sus operaciones, toda vez que, bajo esta circunstancia, el mantenimiento del representante legal del país de destino implica un costo oneroso para la empresa.

La delegación brasileña señaló que en Brasil es posible hacer la suspensión temporal de los permisos de las empresas que no tienen representación legal y una vez que otorgue nuevo representante harán una reactivación de la licencia complementaria, sugirió que Bolivia estudie una forma de hacer un procedimiento similar.

### **3.2. Formato para acreditar el Seguro (Apéndice I. Anexo III del ATIT).**

Brasil presentó el formato del certificado del seguro vigente en el ATIT, y pidió a la delegación boliviana que oriente a sus transportadores en cuanto al porte obligatorio del modelo vigente.

Bolivia por su parte informó que ha realizado las debidas orientaciones no habiendo registros de nuevas incidencias de infracción. Asimismo, se cumple con el presupuesto establecido en el acuerdo internacional, mismo que es presentado al momento de la habilitación del operador. Solicitó también que el certificado sea bilingüe (castellano – portugués).

La delegación boliviana solicitó gestionar a la delegación brasileña con la Autoridad de Seguros en su territorio para ver la posibilidad comercial de compra de este producto en Brasil (seguros).

Por su parte la delegación brasileña se comprometió a hacer las gestiones correspondientes y en el corto plazo dar una respuesta a la delegación boliviana.

### **3.3. Eliminación de la Apostilla de la Haya en los documentos.**

La delegación brasileña presentó el planteamiento de solamente exigir el apostillamiento para las procuraciones (poderes de representaciones y/o testimonios de poder) de los representantes legales (en los tramites de complementación).

Por su parte la delegación boliviana aceptó el planteamiento de la delegación brasileña, para de igual manera solo exigir el apostillamiento en el documento antes señalado.

### **3.4. Tiempo de conducción de los chóferes.**

La delegación brasileña presentó a través de su Policía Rodoviaria Federal los aspectos previstos en la Ley del Chofer de Brasil (Ley N°12.619/2012 y Resolución del Concejo Nacional de Transito N°525/2015), incluso la obligación de los transportistas bolivianos respetar las normas brasileñas de tránsito de circulación y conducta.



Por su parte la delegación boliviana escuchó atentamente la presentación de la Policía Rodoviaria Federal e hizo conocer a la delegación brasileña que si es de cumplimiento obligatorio y el compromiso de hacer conocer a nuestros operadores.

La presentación estará anexada en portugués y español (Anexo VII).

### **3.5. Disposición de normas específicas para los vehículos de apoyo operativo.**

La delegación brasileña mencionó que el ítem fue tratado en reuniones anteriores, por ende continua pendiente de las soluciones. Resalto el ítem previsto del Artículo 19 del ATIT, que señala que las empresas transportistas de carga pueden habilitar vehículos de pequeño porte para tareas auxiliares, pero sin hacer transporte internacional de cargas. Solicitó que se permita que este tipo de vehículo sea incluido en la flota habilitada de los transportistas. La delegación boliviana igualmente compartió la solicitud de la delegación brasileña dentro del marco de la ATIT con el mismo propósito. Se acordó que en la próxima reunión bilateral de ADUANAS se pondrá en conocimiento de estas para que de forma inmediata esta solicitud de ambos países sea operativizada de manera legal, de igual forma tomaron conocimiento las instancias policiales tanto de Brasil como de Bolivia de esta solicitud, considerando que también son parte del control de todo vehículo.

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

La delegación brasileña señaló que no posee una legislación específica con un límite de tiempo para la permanencia de vehículos (camiones de carga y buses de pasajeros) extranjeros en su territorio, por ello propone que el tema sea debatido en la próxima reunión de Aduanas en el ámbito bilateral.

La delegación boliviana, igualmente, acordó encarar el tema en esa próxima reunión.

La delegación brasileña informó que existe una falta de armonización en el entendimiento del tiempo de permanencia de los choferes brasileños en el territorio boliviano, una vez que la permanencia se contabiliza de manera acumulativa durante el año. En Brasil, la cuenta se reinicia a cada ingreso.

Por lo expuesto, la delegación brasileña solicitó que se dé el mismo tratamiento a los choferes brasileños en Bolivia, al otorgado a los choferes bolivianos en el lado brasileño.

Por su parte la delegación boliviana, con la participación de una representante de Migración de Bolivia, hizo conocer a la reunión que efectivamente en Bolivia se trabaja de esa manera a raíz de una Ley migratoria existente en el territorio boliviano; pero a su vez, hizo conocer a la delegación brasileña que llevará su inquietud, su solicitud a instancias superiores de su autoridad; asimismo, por su parte las autoridades competentes bolivianas, dependientes del Viceministerio de Transportes, del Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, igualmente dará a conocer dicha solicitud.

### **3.7. Unificación de horarios de atención en pasos fronterizos: Puerto Suarez – Corumba; Guayaramerin – Guajara Mirim y Cobija – Epitaciolandia**



La delegación boliviana a través de sus respectivos representantes de Aduana, en la presente reunión, planteó a la delegación brasileña la posibilidad de unificar horarios de atención, ampliación de horarios, ampliación de días; es decir, no solo la atención de lunes a viernes, sino la atención aduanera conjunta y de organismos competentes los días sábados, domingos y feriados, en las diferentes fronteras y en especial la frontera de Puerto Quijarro - Corumbá.

La delegación brasileña, a través de su autoridad aduanera, informó que, el flujo de vehículos en los pasos fronterizos no es considerado suficiente para agregar el servicio en domingos y feriados, pero hablando específicamente por la Aduana es posible agregar el servicio los días sábados, dentro de un lapso de 45 días. Asimismo, mencionó que los demás planteamientos serán analizados en la reunión de las aduanas.

**3.8. Solicitud de socialización de la Norma Sanitaria y los requisitos para la autorización de tránsito en territorio brasileiro para transportar animales vivos. Elaboración de un protocolo para el transporte de los mismos.**

**Horario de atención del MAPA en frontera.**

La delegación boliviana solicitó la homologación de requisitos para la circulación de animales vivos en territorio brasileño. Asimismo, planteó conocer los requisitos para la exportación desde Bolivia a la República del Perú (Puerto Maldonado en vehículos de propiedad del exportador autorizados por el SENASAG) en tránsito por territorio brasileño. Por otra parte solicitó elaborar entre autoridades de Brasil y Bolivia un protocolo para el transporte de animales vivos.

La delegación brasileña, a través de su autoridad sanitaria, aclaró los puntos que estaban pendientes en conjunto con su par, Bolivia. El Ministerio de Agricultura del Brasil (MAPA) mencionó que no existen diferencias entre el transporte nacional e internacional de animales vivos. Además, agregó que para especificar las exigencias se debe tener un caso concreto para la obtención de mayor información.

La autoridad de transporte brasileño informó que el transporte de animales vivos se hace comúnmente a través de permisos ocasionales, y que el tránsito de Bolivia hasta Perú, puede ser permitido mediante una licencia complementaria de tránsito (para operadores habilitados) o por permisos ocasionales otorgados por las competencias de Bolivia o Perú. La autoridad ejecutiva de Tránsito de Brasil (SENATRAM) informó que el tema tratado en la Resolución CONTRAN N°791/2020.

**3.9. Presentación de los impactos de la legislación sobre precios de combustibles en el transporte.**

La delegación brasileña presentó aspectos económicos de la relación bilateral entre Brasil y Bolivia, en especial sobre el impacto del Decreto Supremo N°29.814/2008 que trata de los subsidios a los combustibles en Bolivia. La delegación brasileña respetuosamente solicitó que el tema fuese remitido a las autoridades competentes para su análisis, así como figura en el Anexo VIII, en especial en cuanto al Artículo 5 del ATIT.

La delegación boliviana estableció que el acuerdo del ATIT regula el transporte Internacional terrestre, de tal forma que no se puede relacionar con las decisiones de la política económica establecida en el Estado boliviano; en ese entendido, por respeto a la ponencia brasileña, transmitirá su presentación a las autoridades competentes.

**3.10. Armonización de contenidos del curso para conductores de vehículos de transporte de mercancías peligrosas.**



### **Validación u homologación del curso de manejo defensivo.**

La Policía Rodoviaria Federal del Brasil (PRF) informó que en fiscalizaciones realizadas en el Estado Mato Grosso do Sul, verificó que los modelos de certificados presentados por los transportistas bolivianos en cuanto al curso de conducción para el transporte de mercancías peligrosas, no poseen una descripción clara sobre la carga horaria y los contenidos ministrados, para una correcta certificación y habilitación para el transporte de mercancías peligrosas por parte de los chóferes. Habiendo encontrado varios modelos de certificaciones, Brasil tienen la necesidad de saber cuáles son las instituciones certificadas, para ministrar los cursos, de modo a equiparar con la legislación brasileña.

La delegación boliviana hizo conocer a la presente reunión, a raíz de la inquietud brasileña, que si de forma efectiva tenemos organismos competentes legalmente certificados y acreditados para impartir los cursos de carga peligrosa, que están bajo la tuición de IBMETRO e IBNORCA, directamente dependientes del Ministerio de Desarrollo Productivos, pero además de orden transversal a otros ministerios tales como el Ministerio de Hidrocarburos.

En razón a ello, es que efectivamente no existe un único formato en cuanto a la certificación de dicho curso, por ser impartido por diferentes instancias. En virtud a esto, es que solicitamos de forma gentil y cordial, al hermano Estado Federal del Brasil, se respete nuestra certificación por una cuestión de soberanía de Estado, considerando que hemos tenido reclamos por parte de nuestros operadores, que en muchos destinos o plantas de carguío y descarguío, no se nos está reconociendo nuestra certificación.

No obstante, dada toda la explicación de igual manera es compromiso nuestro retransmitir vía digital los diferentes certificados que se emiten en nuestro territorio boliviano para conocimiento de la autoridad competente brasileña; de igual manera solicitamos de forma gentil y formal, que la delegación brasileña nos haga llegar por la misma vía el documento expedido por la autoridad competente.

La delegación brasileña aclaró que el problema suscitado por el sector privado boliviano, comprende específicamente relaciones comerciales por la importancia del tema para los transportistas bolivianos, hará gestiones para dar a conocer la equivalencia de las certificaciones bolivianas y brasileñas.

La Policía Boliviana y la Policía Rodoviaria Federal del Brasil expresan la necesidad y predisponibilidad de establecer la coordinación bilateral para la capacitación, intercambio de información y certificación de conductores de vehículos en tránsito y transporte internacional terrestre de carga y pasajeros, que sea reconocida recíprocamente entre ambos Estados; asimismo, fortalecer las capacidades operativas para optimizar el control policial en frontera, con la finalidad de prevenir y reprimir delitos transfronterizos.

### **3.11. Armonización de instrucciones y procedimientos de fiscalización para el transporte internacional por carretera.**

La delegación brasilera propone la adopción del mismo planeamiento establecido en los trabajos del SGT5 del Mercosur. Este planeamiento es compuesto de armonización de



procedimientos, reuniones técnicas, operaciones bilaterales y será tratado en la reunión ordinaria de ese sub grupo que se realizará en los días 19 y 20 de junio de 2024 en la ciudad de Asunción, asimismo con transmisión online. En ese sentido la delegación brasileña pide permiso a la delegación de Bolivia para hacer llegar a la presidencia pro tempore de Paraguay la disponibilidad de participación en dicho encuentro.

La delegación boliviana recibe muy cordialmente la propuesta de la delegación brasileña, la hará conocer de igual manera a los organismos pertinentes de verificación y control am plenitud de lo que implicaría la incorporación plena de Bolivia al Mercosur; en todo caso expresamos nuestra predisposición para empezar a trabajar con anticipación.

### **3.11.1. Uso de tecnologías automatizadas de inspección del transporte.**


La delegación brasilera hará llegar a los hermanos bolivianos su presentación que trata de la fiscalización en 3 niveles en que esta contemplado el uso de tecnologías automatizadas de inspección del transporte y respetuosamente pide que después de los análisis correspondientes se agende una reunión virtual para las áreas en cada estado involucradas en ese asunto, para socializar sobre la aplicación de la metodología.

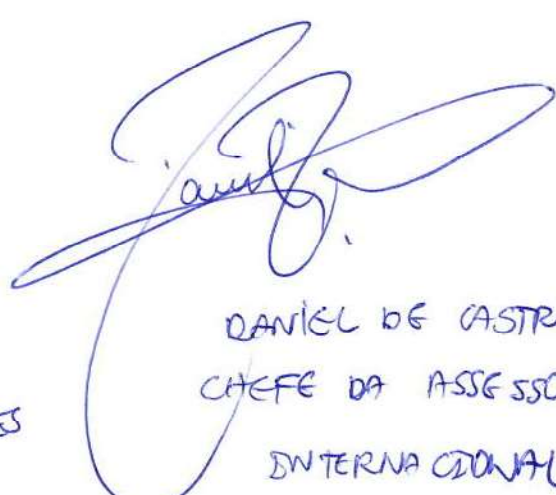
La delegación boliviana esperará dicha presentación posterior al análisis de esta emitirá su criterio a través de la reunión solicitada vía online.

### **3.12. Intercambio de informaciones referente a las autoridades de transporte (nombre, cargo, correo electrónico, teléfono) para futuras comunicaciones.**

**Anexo IX**

En 21/05/2024

  
Enrique G. Ponce de León M.  
VICEMINISTRO DE TRANSPORTES

  
DANIEL DE CASTRO  
CHEFE DA ASSessorIA  
INTERNACIONAL

