



Ministerio de  
Relaciones  
Exteriores

Gobierno de Chile

**EL LIBRE TRANSITO  
DE BOLIVIA.  
La realidad.**

# EL LIBRE TRANSITO DE BOLIVIA. La realidad.

A propósito de los comentarios del Ministro de RR.EE.  
y de la Dirección Estratégica de Reivindicación Marítima  
del Estado Plurinacional de Bolivia al documento

*“Chile y la Demanda Marítima Boliviana.  
Mito y Realidad”*

El Canciller de Bolivia y la DIREMAR boliviana han comentado la publicación *“Chile y la Aspiración Marítima Boliviana. Mito y Realidad”*, donde, junto con plantear un conjunto de afirmaciones llenas de errores y de omisiones, acusan supuestos *“incumplimientos”* de Chile a las obligaciones del Tratado de 1904 que no son tales. El presente documento se hará cargo de cada uno de los planteamientos de las autoridades bolivianas.



# I.

## Uso equívoco de la historia

*Bolivia sostiene que Chile vulneró el Tratado de 1904 al impedir la internación de armas para Bolivia durante la Guerra del Chaco y que en 1952 embargó miles de toneladas de estaño boliviano para la exportación.*

1. De acuerdo al Tratado de 1904 y a la Convención de Tráfico Comercial de 1912 estos acuerdos establecieron el “*más amplio y libre derecho de tránsito comercial*”. El tráfico de armas no estaba incluido. Al referirse a la Guerra del Chaco (1932-1935), el Canciller boliviano no tiene en cuenta que Chile declaró su neutralidad en ese conflicto, conforme lo habían decidido los países americanos.<sup>1</sup> Esta neutralidad se aplicaba respecto de ambos beligerantes, no sólo Bolivia.

Junto a otros Estados, Chile desplegó ingentes esfuerzos para poner término al conflicto desde su inicio. Estos servicios fueron reconocidos al participar Chile en la Comisión de Neutrales, cuya acción fue clave para lograr ese objetivo. Bolivia así lo reconoció en esa época.

Cuando la Sociedad de Naciones consideró la posibilidad de adoptar medidas, como el embargo de armas o impedir su paso por los países limítrofes, Chile señaló que sólo participaría si lo hacían todos los vecinos, lo que no ocurrió. Después de la Guerra del Chaco, el libre tránsito se amplió mediante un nuevo acuerdo bilateral: la Convención de Tránsito suscrita en 1937, que

---

<sup>1</sup> El único incidente informado en que cargamentos bélicos con destino a Bolivia sufrieron retrasos en su despacho por problemas aduaneros en Chile fue a principios de 1933, y corresponde a un período en que se buscaba fortalecer la neutralidad de los terceros ante el conflicto.

estableció que “*el libre tránsito comprende toda clase de carga y en todo tiempo sin excepción alguna*”, que es la norma vigente.

2. La acusación sobre la situación del estaño durante la revolución de 1952 es igualmente errónea: quién solicitó el recurso de embargo de estaño en los puertos chilenos ante la justicia chilena, fue un empresario boliviano con motivo de la expropiación de minas de estaño. Dicho recurso fue resuelto por la justicia chilena en favor del Estado boliviano, reafirmando la potestad aduanera del Agente Aduanero Boliviano sobre la carga en tránsito en los puertos habilitados al efecto.

## II.

### Los regímenes portuarios y el libre tránsito

*Bolivia cuestiona el alcance de la obligación de Chile de otorgar almacenaje gratuito, se queja de supuestas limitaciones a la autonomía aduanera boliviana en Arica y Antofagasta y reclama por diversas tarifas relacionadas con actividades portuarias.*

3. Según Bolivia, los plazos de almacenaje para la carga boliviana de importación por Arica y Antofagasta serían de un año de almacenaje y no un año y tres meses, como afirma Chile, y que en el caso de las mercancías de exportación, ese almacenaje sería de sesenta días, lo cual resultaría insuficiente.

Bolivia confunde el plazo de almacenamiento gratuito con el plazo de permanencia en los recintos portuarios. Permanencia y gratuidad no son conceptos equivalentes. La carga de importación boliviana tiene un plazo total de permanencia de un año y tres meses en las zonas primarias aduaneras de los puertos habilitados y también, eventualmente, en los sitios extra portuarios. La

gratuidad de su almacenamiento es beneficiada por el plazo de un año<sup>2</sup>. En cuanto a la carga de exportación, su permanencia en las zonas primarias aduaneras bajo potestad aduanera boliviana es de un año, del mismo modo que en el caso de las cargas de importación. Transcurrido ese año, si las mercancías de exportación no son embarcadas a ultramar, la aduana chilena procede a extenderles el plazo de permanencia por otros 90 días (tres meses), pero esta vez bajo la potestad de la aduana chilena. Por consiguiente, no es efectivo afirmar que el plazo de almacenaje de las mercaderías bolivianas de exportación sea de 60 días. La gratuidad del almacenamiento cubre un período de 60 días.

En ambos casos cabe apuntar que la extensión del plazo por noventa días es una concesión unilateral chilena, ya que la Convención de 1937 sólo habla de un plazo de un año, para importaciones.

4. Bolivia hace una argumentación sobre *“la obligación de Chile de otorgar a Bolivia almacenaje gratuito”* que es incompleta al señalar que *“la obligación chilena respecto al almacenaje gratuito para la carga boliviana no es un privilegio adicional que esté al margen del Tratado de 1904, puesto que emana de un acuerdo complementario a éste como es la Convención de Tráfico Comercial de 1912”*.

En realidad, el Artículo 12 de la *Convención de Tráfico Comercial suscrita en 1912* indica que:

---

<sup>2</sup> El año y tres meses de permanencia se desglosa como sigue: Un año de permanencia bajo potestad aduanera boliviana (ASPB) con gratuidad; al cabo de un año, si las mercancías no son llevadas a Bolivia, la aduana chilena, –en el entendido que allí cesa la potestad aduanera boliviana según la Convención de 1937–procede a extenderles el plazo de permanencia por otros 90 días (tres meses), pero esta vez bajo la potestad de la aduana chilena.

*“Las mercancías en tránsito a Bolivia y que tengan que ingresar a los almacenes de la Aduana, quedan exoneradas del pago de almacenaje en las Aduanas chilenas, no pudiendo aquellas permanecer en almacenes un tiempo mayor que un año...”*

Es evidente que esta disposición sólo alude a las mercancías en tránsito “a Bolivia”, y sólo en el caso de que se almacene en Aduanas chilenas. La gratuidad de almacenaje para las exportaciones bolivianas se otorgó a solicitud de dicho país, por una concesión de Chile que no consta en el Tratado de Paz, ni en las convenciones complementarias. En este sentido, la lectura correcta de la Convención de 1912 es que la gratuidad de almacenamiento sólo fue pactada para las importaciones bolivianas, de modo que cualquier privilegio otorgado a sus exportaciones es ajeno a este contexto, y sólo se fundamenta en un beneficio otorgado por Chile.<sup>3</sup>

Agrega Bolivia que en los puertos de Antofagasta e Iquique “*la gratuidad de almacenaje de la carga boliviana es aplicada únicamente en la parte de los puertos que administra el Estado chileno y no en la parte administrada por concesionarios privados*” y que “*la parte fiscal no es apta para el tipo de cargas en tránsito desde y hacia Bolivia, lo cual obliga a que gran parte de esta carga pague almacenaje desde el tercer día*”.

Desde 1971 existe en Antofagasta un galpón techado de 3.000 m<sup>2</sup> habilitado para el almacenamiento gratuito de la carga boliviana. A lo anterior se agregan 4.000 m<sup>2</sup> de área descubierta en el recinto portuario, definidos como móviles, para el almacenamiento

---

<sup>3</sup> Bolivia hizo, en tiempos pasados, una lectura correcta del Artículo 12 al pedirle especialmente a Chile gratuidad de almacenamiento para sus exportaciones, primero por 30 días, después por 45 días y finalmente por 60 días.; peticiones a las que Chile accedió, quedando el almacenamiento gratuito por 60 días consagrado a partir de las Actas de Viña del Mar de 1996.

gratuito de la carga boliviana. Tanto el galpón techado como el área descubierta se encuentran en los terrenos del Frente de Atrache No.1 del recinto portuario de Antofagasta o Terminal Multioperado, bajo la administración de la Empresa Portuaria Antofagasta. Ambos lugares fueron oportunamente aceptados por Bolivia, son plenamente aptos para almacenar dicha carga y han estado disponibles desde mucho antes de la concesión del Frente de Atrache No.2 a una empresa privada. Además se adaptó un tercer espacio: el vasto sitio extra portuario de Portezuelo (especialmente para el acopio de concentrados de zinc y en menor medida concentrados de plomo), donde también se ha extendido la gratuidad de almacenamiento a las exportaciones bolivianas.

Adicionalmente, en el Frente de Atrache No.2 del puerto de Antofagasta, el concesionario -la empresa Antofagasta Terminal Internacional (ATI)- otorga a la carga boliviana en tránsito cinco días de almacenamiento gratuito, sin que esté contractualmente obligada a hacerlo. Esta franquicia se suma a las de los tres sitios anteriores, por lo que no es cierta la afirmación de las autoridades bolivianas de que sólo hay “*gratuidad de cinco días en el puerto de Antofagasta*”.

En cuanto al puerto de Iquique, Chile procedió a habilitarlo para el libre tránsito de Bolivia en 2008<sup>4</sup>, lo que fue complementado con la concesión a título gratuito a la Empresa Portuaria de Iquique<sup>5</sup> de un terreno de 4 hectáreas en Alto Hospicio para el sólo efecto de depósito y manejo de la carga en tránsito. Pero, como Bolivia aún

---

<sup>4</sup> Decreto Supremo No. 141 del Ministerio de Relaciones Exteriores de 13 de mayo de 2008, de conformidad al Tratado de Paz y Amistad de 1904 y acuerdos posteriores.

<sup>5</sup> Resolución Exenta No. 357 de la Secretaría Regional Ministerial de Bienes Nacionales de Tarapacá de 30 de junio de 2008.

no expresa su aceptación de esa habilitación, ésta sigue pendiente de implementación por decisión boliviana.

5. Bolivia señala también que hay una *“limitada autonomía aduanera boliviana en los puertos de Arica y Antofagasta”*. Bolivia alude a intervenciones de la Aduana chilena a la carga boliviana en tránsito, realizadas en los casos en que aquella posee un alto perfil de riesgo. Esta afirmación debe ajustarse a la realidad. La intervención de organismos chilenos tiene por efecto resguardar la certificación alcanzada por los puertos chilenos en materia de confiabilidad, clave para el buen desempeño del comercio exterior chileno y de las cargas en tránsito, y se realiza luego de un análisis exhaustivo y en cumplimiento de las funciones propias de la Aduana. No se vulnera el régimen de libre tránsito, pues se da a conocer la actividad tanto al agente aduanero boliviano como al dueño o consignatario de la carga, con total transparencia.

6. Bolivia señala quejas en relación a las tarifas relacionadas con actividades portuarias:

(i) Una situación se refiere al *“aumento del precio de 150 a 800 dólares por contenedor revisado y escaneado que pasa por nuestro país”* que se aplica en los casos que ésta posee un perfil de alto riesgo. Estas fiscalizaciones son consecuencia del aumento de la detección de drogas en cargas bolivianas despachadas desde los puertos chilenos hacia ultramar. La referencia del Canciller de Bolivia a una cifra de 800 dólares se relaciona a un solo caso, ocurrido en Iquique, puerto que no opera bajo el régimen de libre tránsito.

(ii) La segunda dice relación con “*el cobro por almacenaje de cargas peligrosas (IMO) en puerto*”. Para calificar cuales son las cargas peligrosas, Chile está obligado a ceñirse a lo establecido al respecto por la normativa internacional, aplicando las categorías definidas por Naciones Unidas. No hay arbitrariedad, ni discriminación en los procedimientos de calificación, son los mismos que se aplican a las cargas chilenas y a las otras cargas extranjeras, sin distinción<sup>6</sup>. Esta categoría de cargas y sus tarifas, también ha sido objeto de acuerdos expresos entre Chile y Bolivia, siendo los vigentes aquéllos pactados en 1996.

(iii) En tercer lugar, Bolivia habla del “*monopolio en desmedro de las tarifas preferenciales para el servicio de uso de muelle para la carga FIO*”. Por definición un flete marítimo contratado bajo la modalidad FIO significa precisamente que no cubre los porteos entre los sitios de reposo o almacenaje y el delantal del muelle. En los puertos habilitados al libre tránsito, así como en los otros puertos chilenos o extranjeros, el dueño o consignatario de la carga paga el costo de esos porteos. Se trata de una opción libre de quienes contratan el flete marítimo, que no es responsabilidad de las empresas portuarias chilenas, y menos del Estado chileno. Cabe destacar que el valor que se paga por uso del muelle para cargas FIO bolivianas es claramente bajo y fue fijado en 1996, por acuerdo entre los países<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> El almacenamiento de carga boliviana en tránsito calificada como peligrosa, es de mucho mayor frecuencia que lo afirmado por el documento boliviano. A esto se agrega, que el transporte terrestre que retira la carga peligrosa boliviana, enfrenta en numerosas ocasiones, dificultades internas atribuibles a las empresas bolivianas, el retiro de esa carga no es inmediato, por lo que su almacenamiento en el puerto sí se beneficia de las tarifas preferenciales. No se trata ni remotamente de situaciones excepcionales, como lo afirma el texto boliviano.

<sup>7</sup> El valor que se paga por el uso del muelle para las cargas FIO bolivianas, de US\$ 0,85 por tonelada, es muy bajo y no guarda relación con las actuales tarifas de muellaje. Fue fijado en 1996, en las Actas de Viña del Mar, entre las anteriores A.A.D.A.A. boliviana y EMPORCHI chilena y desde entonces no se ha modificado, habiendo sido recogido sin variaciones, ni reajustes por las empresas concesionarias de los puertos de Arica y Antofagasta.

(iv) Cuarto, Bolivia se refiere al “*cobro irregular de impuestos a todos los servicios aplicados a la carga boliviana en tránsito*”. Los argumentos bolivianos se centran en los servicios de “*Gate In*” a los contenedores vacíos que han transportado carga boliviana en tránsito y a la procedencia de exigir el pago del impuesto al valor agregado (IVA) por los mismos<sup>8</sup>. Este fue un asunto que en su momento hubo que dilucidar, y el Servicio de Impuestos Internos chileno -en un acto que revela la objetividad con que actúan los organismos chilenos- concluyó que había una relación causal entre el transporte marítimo y los servicios “*Gate In*” a los contenedores vacíos y que por lo tanto, resultaba procedente calificarlos como prestados “*directamente a la carga en tránsito*”, por lo que no debían afectarse con el IVA. Esta resolución se cumple sin contratiempos, por lo que la afirmación boliviana carece de fundamento.

7. Bolivia hace referencia a problemas laborales que han afectado las actividades portuarias:

(i) *Paralización de actividades de trabajadores portuarios. Antofagasta (septiembre de 2012) e Iquique (abril de 2013 y enero de 2014).*

Estas situaciones ocurrieron a partir de decisiones adoptadas de forma autónoma por los trabajadores portuarios y no de una actuación del Estado de Chile. Sus propósitos y potenciales efectos no fueron atribuibles al Estado de Chile, cuya responsabilidad no podía verse involucrada.

Pareciera que aquí hay una objeción de Bolivia al ejercicio del derecho de huelga de los trabajadores en general, y de los

---

<sup>8</sup> Los servicios de “*Gate In*” consisten en el carguío de los contenedores vacíos en el puerto, el traslado de ellos a los lugares de depósito, su descarga en esos lugares, su inspección y aseo básico.

portuarios en particular. Los hechos referidos no afectaron únicamente al comercio boliviano, sino a todos los usuarios de los puertos involucrados, independientemente de su nacionalidad e incluyendo a chilenos, sin distinciones.

Cabe recalcar, en todo caso, que el puerto de Iquique no ha sido incorporado aún al régimen de libre tránsito para las cargas bolivianas, pues como ya se señaló, Bolivia no ha dado respuesta a la determinación favorable a la habilitación adoptada por Chile en 2008.

(ii) *Huelgas de funcionarios de Aduana en el mes de noviembre de 2013.*

Esos paros tampoco son atribuibles a un acto de autoridad del Estado de Chile. Fueron manifestaciones laborales que emanaron de organizaciones gremiales de funcionarios de servicios públicos. Al igual que los casos referidos en el punto anterior, estas movilizaciones no sólo afectaron al comercio exterior de Bolivia, sino que también el tráfico internacional de todos los usuarios, incluyendo los chilenos.

El Estado de Chile tomó todas las providencias del caso para mitigar tales efectos, velando por el cumplimiento de turnos éticos que permitieron que la operación y el manejo del puerto de Arica continuaran conforme a los procedimientos habituales, siguiendo todos los protocolos y procedimientos acordados para las cargas sujetas a libre tránsito. También se adoptaron medidas especialmente dirigidas a mantener la normalidad del control de ingreso de cargas en el complejo fronterizo de Chungará, en el Paso de Tambo Quemado, el más utilizado por la carga boliviana en tránsito. Prueba de que el Gobierno de Chile adoptó planes de

contingencia, es que durante el paro que duró desde el 25 al 29 de noviembre de 2013, no hubo congestionamiento en las afueras del puerto de Arica. Además, durante ese período se cargaron y salieron del puerto un total de 550 camiones bolivianos y se descargaron otros 193.

8. Las autoridades bolivianas también han hecho mención a una *“prohibición del acopio de minerales de plomo en el puerto de Antofagasta”* y al *“incremento de costos por la habilitación de sitios extra portuarios en Antofagasta e Iquique para la carga boliviana”*.

Exceptuando la operación misma de pre-embarque, que por definición es de cortísima duración, nunca se acopiaron minerales de plomo en el puerto de Antofagasta. Los acopios de este mineral se realizaban en los patios ferroviarios del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), recinto privado y fuera del recinto portuario. A lo largo del tiempo, fue evidente que la permanencia de acopios de concentrados de minerales de zinc y de plomo en sitios ubicados en las cercanías de sectores habitacionales de la ciudad de Antofagasta era sanitariamente insostenible. Por esa razón medio ambiental, los concentrados minerales bolivianos se trasladaron a Portezuelo, sitio que se habilitó completamente con cargo al Fisco de Chile. Lo fundamental de la operación no ha cambiado: había entonces, como ahora, carguío de camiones en los centros de acopio, traslado al puerto y su respectiva descarga en éste, sólo el trayecto del traslado es diferente.

En relación a Iquique, si bien hubo grandes avances en el tratamiento con Bolivia de la habilitación del puerto al régimen de libre tránsito, su puesta en operación no ha llegado a concretarse. Las tratativas se llevaron a cabo en el entendido de dar cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo VI del Tratado de

1904, el que expresamente señala que dicha habilitación debe ser acordada por ambos Gobiernos “*en actos especiales*” y “*sin perjuicio de sus respectivos intereses fiscales*”.

En atención a que aún no se ha puesto en operación la habilitación del puerto de Iquique, el sitio extra portuario de la Empresa Portuaria de Iquique en Alto Hospicio -junto a la ruta que vincula a Bolivia con Chile- no ha sido utilizado para el almacenaje, consolidación y desconsolidación de la carga boliviana en tránsito, a pesar de estar en perfectas condiciones para ser usado con esos propósitos. Mal podría haber por tanto, retrasos y aumentos de costos para los empresarios bolivianos<sup>9</sup>.

9. El Canciller de Bolivia ha cuestionado la *concesión de los puertos de Antofagasta y Arica*.

El Ministro boliviano habla de “*privatización*” de los puertos de Antofagasta y Arica. En realidad lo que Chile hizo en 2003 y 2004 fue concesionar uno de los dos frentes de atraque del puerto de Antofagasta y el único frente de atraque del puerto de Arica. En ambos casos, los compromisos asumidos por Chile en relación con el régimen de libre tránsito otorgado a Bolivia, quedaron debida y totalmente resguardados. Las condiciones aplicables a la concesión incluyen reglas expresas relativas al régimen de libre tránsito y a los acuerdos prácticos vigentes. En este sentido el contrato de concesión del único frente de atraque del puerto de Arica señala que:

---

<sup>9</sup> Cuando se ponga en operación la habilitación del puerto de Iquique, habrá gratuidad de almacenamiento en el sitio portuario de Alto Hospicio y muy probablemente una importante agilización y mejoramiento de la logística del transporte terrestre desde y hacia Bolivia, con beneficios para los usuarios bolivianos.

*“En atención a los deberes que para el Estado de Chile, y particularmente para el puerto de Arica, emanan de los tratados y acuerdos vigentes suscritos con la República de Bolivia, el Concesionario tendrá las siguientes obligaciones:*

*a) Adoptar todas las medidas necesarias para no afectar el derecho de libre tránsito comercial que asiste a la Carga Boliviana que se transfiere a través del Frente de Atraque Concesionado.*

*b) Permitir el normal desarrollo y desempeño de la Aduana de Bolivia y del Agente Aduanero designado por el Gobierno de Bolivia, en funciones de fiscalización sobre la Carga Boliviana en libre tránsito.*

*c) Acatar todos los procedimientos administrativos y operacionales actualmente aplicables respecto de las mercancías en tránsito bolivianas, sea que estos se encuentren contenidos en el Manual Operativo del Sistema Integrado de Tránsito del Puerto de Arica o que hayan sido incorporados a las operaciones portuarias en razón de los usos comerciales y operativos vigentes”.*

El contrato de concesión del frente de Atraque del puerto de Antofagasta contiene disposiciones similares. En ambos casos, el no cumplimiento de los compromisos asumidos en relación con la carga en tránsito significaría para las empresas concesionarias el término de la adjudicación correspondiente. Así lo establecen de manera expresa los respectivos contratos de concesión.

### **III.**

## **El libre tránsito por el territorio chileno**

Un tercer capítulo de objeciones bolivianas se refiere a un conjunto de disposiciones de regulación del tránsito que son normales en todos los países del mundo. Una cosa es el libre tránsito y otra que no exista regulación alguna en el tránsito. En la Unión Europea -por indicar un ejemplo- existe el libre tránsito, pero si un camión de matrícula de un país quiere atravesar con mercancías hasta un tercer estado, no limítrofe, deberá cumplir con las normas del tránsito de cada uno de los países que atraviesa.

Asimismo, cabe enfatizar que los derechos que emanan del régimen de libre tránsito reconocido a Bolivia deben ejercerse en armonía con el Derecho Internacional, y con el sistema jurídico interno del país transitado, sin menoscabar aspectos fundamentales como la seguridad de las personas, el medio ambiente, así como el cumplimiento de los mínimos requisitos de regularidad para realizar la actividad del transporte internacional conforme a los objetivos del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT).

*10. Impedimento para transitar por territorio chileno a camiones excedidos en el tiempo de antigüedad.*

El Canciller de Bolivia se queja de que Chile restringe el ingreso a su territorio de camiones bolivianos de alto tonelaje con fabricación anterior a 20 años. En Chile está prohibido el tránsito de camiones de transporte de más de 20 años de antigüedad y de buses de más de 10 años. Esta disposición rige por supuesto para los vehículos chilenos y de otras nacionalidades sin excepción, por lo que no hay discriminación alguna en contra de los transportistas bolivianos. Esa norma -basada en fundamentos técnicos incontrovertibles- ha sido dada a conocer a Bolivia en el seno de

las reuniones bilaterales chileno-bolivianas de los organismos de aplicación del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre (ATIT)<sup>10</sup> del que son parte ambos países y al cual Bolivia no formuló reserva alguna al momento de hacerse parte.

### *11. Exigencia de la libreta de tripulante a conductores bolivianos.*

Se trata de un documento establecido por el ATIT en su Anexo II, que sirve para acreditar la calidad de tripulante de los conductores y auxiliares de un medio de transporte internacional terrestre ante las autoridades migratorias de los países signatarios<sup>11</sup>. En el caso de las empresas bolivianas, son las autoridades de Bolivia las que otorgan la libreta. En estas condiciones, mal puede afectar el libre tránsito la exigencia de tal documento.

Cabe añadir que la Decisión 56 del Acuerdo de Cartagena también estableció una tarjeta de tripulante, similar a la del ATIT, para los Países Andinos. En Bolivia, al ser subscriptora de ambos acuerdos, rigen ambas tarjetas.

En todo caso, los transportistas bolivianos y los organismos de aplicación del ATIT, saben que la libreta no ha venido siendo exigida en los últimos años.

### *12. Exigencia de permisos ocasionales y complementarios a transportistas que llevan carga en tránsito.*

---

10 El ATIT es el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre, celebrado al amparo del Tratado de 1980 de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), entre 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 el 1 de enero de 1990.

11 El modelo de libreta fue incorporado al ATIT como Apéndice 1 de su Anexo II. Debe ser solicitada por la empresa de transporte terrestre a las autoridades de su propia nacionalidad.

Según el ATIT, para efectuar transporte internacional, tanto bilateral como en tránsito, se requiere de una autorización del país de origen de la empresa de transporte y otra del país de destino o en tránsito. La que otorga el país de origen se llama “*permiso originario*” y la que entrega el país de tránsito o de destino se denomina “*permiso complementario*”. El ATIT también establece la figura del “*permiso ocasional*” para viajes que tengan ese carácter, como contraposición a una actividad de tipo permanente. Con ello se tiende a satisfacer la necesidad de fletes puntuales.

Detrás del planteamiento boliviano sobre los permisos complementarios y ocasionales, se encuentra una tesis no acogida por el ATIT, según la cual este Acuerdo no se aplica a sus transportistas que llevan carga en tránsito por territorio chileno. La posición de Bolivia sería que hay que distinguir entre el tráfico bilateral, esto es, el transporte entre ese país y Chile, y el tráfico de cargas en tránsito, que ellos denominan de ultramar. Respecto de este último, Bolivia pretende que el régimen de libre tránsito constituye una excepción total a aquella normativa, señalando que en este caso solo es aplicable el Tratado de 1904.

Bolivia en concreto reclama que nuestro país aplica las normas básicas que toda empresa de transporte debería cumplir para realizar la actividad de transporte en condiciones de regularidad, exigencias que están contempladas en el ATIT y en su normativa interna, y que se aplican sin discriminaciones a empresas chilenas y extranjeras. A este respecto cabe destacar la plena compatibilidad entre el régimen de libre tránsito del Tratado de Paz y Amistad de 1904 y el ATIT, toda vez que su articulado no contempla norma alguna que impida el ejercicio de ese libre tránsito, compatibilidad que emana de sus objetivos y principios.

En efecto, el propósito del ATIT es precisamente favorecer el libre tránsito entre los países signatarios y todas sus exigencias tienen precisamente por finalidad asegurar unas condiciones de tránsito igualitarias bajo principios fundamentales como son el trato nacional, con estándares normativos, ambientales y de seguridad.

Chile garantiza el régimen de libre tránsito en favor de Bolivia en forma amplia, pero los derechos que emanan de él no son absolutos ni ilimitados y en tal sentido no puede interpretarse que éste pueda ser ejercido en violación de principios ampliamente reconocidos e invocados en el seno del ATIT y ALADI.

En tal sentido, no es aceptable que Bolivia aspire a que los transportistas bolivianos circulen por nuestras carreteras sin los permisos que se exigen a las empresas de transporte de los demás países en virtud del ATIT, sin seguros y sin la calificación técnica ni las condiciones mínimas de seguridad ni pretender que los choferes de estas empresas de transporte realicen su trabajo sin las condiciones laborales y de salud mínimas que todo trabajador merece.

Finalmente, el Tratado de 1904 -por la fecha de su celebración- no podría haber contenido normas operativas de transporte, menos relativas al transporte por carretera. En la práctica, se ha dado cumplimiento a normas y exigencias del ATIT, como la utilización del documento “*Manifiesto Internacional de Carga/ Documento de Tránsito Aduanero*”, MIC/DTA, convenido en el seno del ATIT, para amparar las cargas en tránsito y los vehículos que las transportan. Por otra parte, Bolivia sí otorga permisos originarios, pero no desea solicitar permisos complementarios.

13. *Fiscalización de vehículos de carga por el Ministerio de Transportes de Chile al ingreso a nuestro país.*

En 2013, tras dar aviso con mucha antelación a Bolivia, las autoridades chilenas<sup>12</sup> comenzaron a realizar labores de revisión de los camiones que ingresan a territorio nacional por el Paso de Tambo Quemado (Chungará, Ruta 11-CH). Esta fiscalización se realizó y continúa realizándose al amparo del citado acuerdo ATIT, del cual son partes Bolivia y Chile. Este control consiste en la inspección visual técnica y mecánica del camión y en la revisión de la documentación del conductor, lo que en promedio dura unos dos minutos por vehículo, sin un impacto mayor en la espera para la atención en el complejo fronterizo de Chungará.

En términos generales, esta fiscalización se ha aplicado directamente a no más de un 5% de los camiones con destino a Chile, por cuanto se ha realizado sólo durante unas horas al día, de lunes a miércoles de cada semana. A modo de ejemplo, en el período de julio a septiembre de 2013, solamente un 11,5% de los camiones revisados fue devuelto a Bolivia. En todos los casos, se debió al no cumplimiento de la normativa vigente: vehículos que no portaban placa patente; conductores sin licencia; neumáticos lisos o en mal estado; carencia de luces, focos o parachoques; mangueras de aire para frenos en mal estado; ausencia de extintores, cuñas o señalética adecuada, etc.<sup>13</sup>

#### *14. Sanciones por infracciones de tránsito cursadas por Carabineros de Chile.*

Las sanciones cursadas por Carabineros por infringir o transgredir la normativa del tránsito dentro del radio urbano de Arica o en la

---

<sup>12</sup> La Secretaria Regional Ministerial de Transportes de la Región de Arica y Parinacota.

<sup>13</sup> Según el Ministerio de Transportes de Chile, la fiscalización permitió disminuir en casi un tercio los accidentes de camiones en la Ruta 11-CH entre Chungará y Arica, durante 2013.

carretera 11-CH, nada tienen que ver con el ejercicio del libre tránsito, y tampoco interfieren con la carga en tránsito. A este respecto, cabe remitirse al artículo 34 del ATIT, el cual expresamente señala que la aplicación de sanciones a que dieren lugar los actos y omisiones contrarios a las leyes y sus reglamentaciones, en este caso la Ley del Tránsito y su Reglamento, serán resueltas o aplicadas por el país signatario en cuyo territorio se hubieren producido los hechos, acorde con su régimen legal.

No es efectivo tampoco que exista confiscación de licencias de conducir por parte de Carabineros. Es de público conocimiento que la institución actúa bajo la instrucción de no retener las licencias de los conductores extranjeros que hayan cometido infracciones de tránsito en Chile.

#### 15. *Seguro obligatorio para vehículos particulares.*

El Decreto Supremo No. 151, de 2013, del Ministerio de Transportes, establece la exigencia de un seguro obligatorio de accidentes personales para vehículos particulares extranjeros que ingresen a territorio nacional. Este decreto no guarda relación alguna con el libre tránsito, ni con el ATIT, ya que conforme con lo que señala su Artículo 1° inciso segundo, quedan excluidos de su aplicación los vehículos extranjeros utilizados en el transporte internacional de pasajeros o carga que circulen amparados por aquel convenio de transporte, por cuanto éste contempla normas sobre seguros en su Artículo 13 y en su Anexo III. A mayor abundamiento, el seguro rige sólo para vehículos particulares y no para camiones con carga o en vacío. La puesta en vigencia de estas normas fue oportunamente informada a Bolivia, país que no formuló consultas o solicitó aclaraciones algunas al respecto.

16. *Interrupción de la atención en el Complejo de Chungará por falta de servicio eléctrico.*

Las interrupciones del servicio eléctrico en el Complejo de Chungará, especialmente por causas climáticas durante el invierno altiplánico, han ocurrido esporádicamente, no pudiendo atribuirse este hecho al gobierno chileno. No han sido en caso alguno, hechos con mérito suficiente para configurar una denuncia de impedir el libre tránsito, especialmente ya que se trata de una causal de fuerza mayor. Este tipo de contingencias ocurre también en los puestos fronterizos de Bolivia, debiendo los organismos correspondientes bolivianos funcionar en las sedes fronterizas chilenas, como ocurrió en el caso de Chungará y Colchane, en el curso de 2013 y 2014.

## IV.

### El ferrocarril Arica-La Paz

Las autoridades bolivianas se refieren a la obligación de tener en funcionamiento el ferrocarril de Arica a La Paz.

17. *“Paralización del Ferrocarril Arica-La Paz”.*

El servicio de pasajeros del Ferrocarril Arica-La Paz se suspendió en 1997 por falta de demanda. Fue la propia Bolivia la que dejó de operar el automotor que proporcionaba tal servicio. La construcción de la carretera Arica-La Paz por Paso Tambo Quemado, trajo como consecuencia un desplazamiento de los usuarios a los buses para viajar entre ambas ciudades.

En cuanto al transporte de cargas, el ferrocarril Arica-La Paz no dejó de operar en 2001, sino en 2006, por quiebra de la empresa arrendataria de la sección chilena de dicho ferrocarril, entidad de capitales bolivianos que operó y administró esa sección sobre la base de un contrato de arrendamiento suscrito en 1997. Tal compañía, denominada “*Administradora del Ferrocarril de Arica a La Paz S.A.*”, cayó en situación de insolvencia y no fue capaz de cumplir con el mantenimiento de la vía, ni con su obligación de operar de manera constante y permanente el ferrocarril. Por falta de mantenimiento, la vía quedó en muy malas condiciones y con varios sectores colapsados. Desde una perspectiva amplia, la principal explicación de lo anterior radica en la empresa administradora no fue capaz de desarrollar su actividad en un contexto de competencia con el transporte caminero, atendido monopólicamente, por transportistas bolivianos.

El documento boliviano señala 2001 como el momento de término del servicio ferroviario de cargas del Ferrocarril Arica-La Paz. Cabe consignar que ese año la infraestructura del ferrocarril sufrió severos daños por efecto del invierno altiplánico, lo que obligó a una interrupción temporal del servicio. Los puentes y la vía férrea fueron totalmente reparados por el gobierno chileno. Es de público conocimiento que la Empresa de Ferrocarriles del Estado de Chile (EFE) destinó más de 2.400 millones de pesos para la rehabilitación de la infraestructura, reanudándose el servicio. Es importante destacar que mientras se realizaron los trabajos de reparación, EFE suspendió transitoriamente la exigencia de pago de la renta de arrendamiento de la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz.

Actualmente la vía está operativa hasta la frontera, con restricciones técnicas propias de la ruta. Se espera que vuelva a

tener el estándar anterior al terremoto del 2014 hacia comienzos del 2016, al término del contrato operativo de reconstrucción II fase. Hoy existen dos locomotoras reparadas y reacondicionadas, así como 20 carros reparados, todos listos para su uso. Se están haciendo pruebas de arrastre en la vía.

Toda la información anterior corrobora cómo Chile está dando fiel cumplimiento al más amplio libre tránsito en favor de Bolivia, que le otorga un acceso desde y hacia el mar sin trabas, amparado en un régimen jurídico cuyas bases se asientan en el Tratado de 1904 y otros acuerdos internacionales vinculantes y en la cuidadosa práctica que supervigilan las autoridades chilenas.